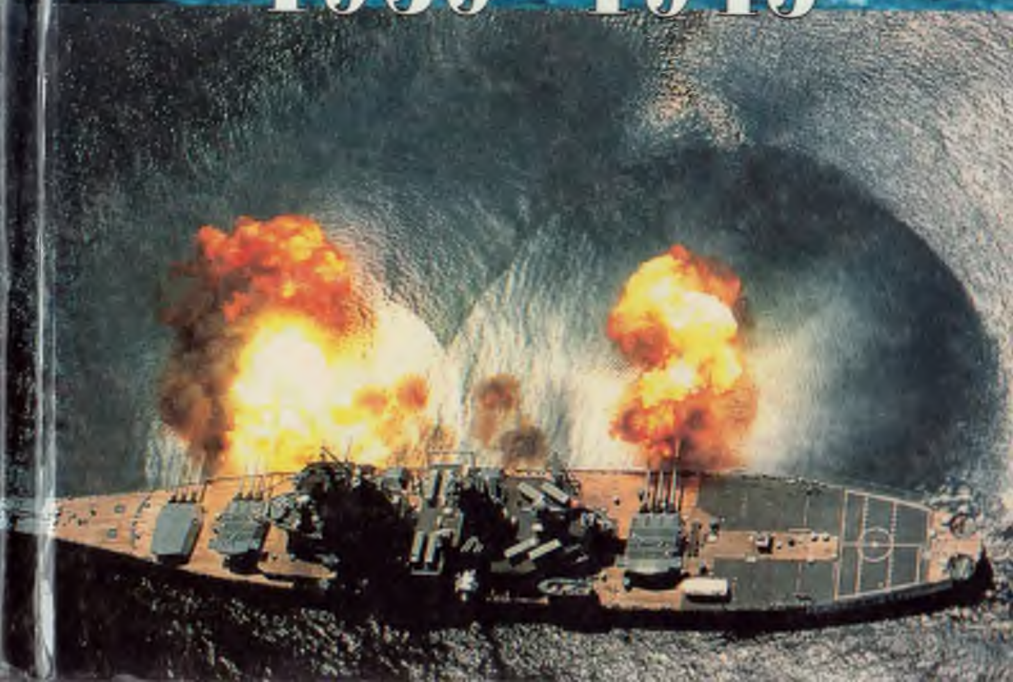


ВОЕННЫЕ
XX ТАЙНЫ
ВЕКА

Жорж
БЛОН

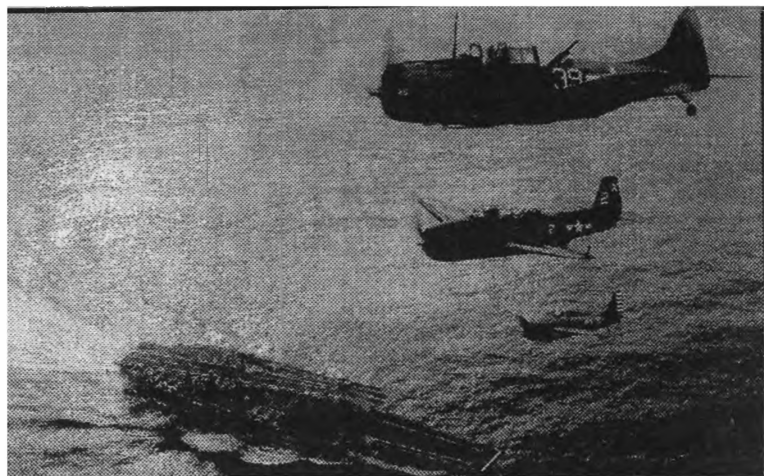


ВОЙНА В ОКЕАНАХ 1939—1945



**ВОЕННЫЕ
XX ТАЙНЫ
ВЕКА**

**ВОЙНА
В ОКЕАНАХ**



Жорж БЛОН

ВОЙНА В ОКЕАНАХ

«ВЕЧЕ»

МОСКВА

2 0 0 0

От автора

С августа 1941 года и до самого конца войны из портов Шотландии и Рейкьявика, в Исландии, выходили конвои торговых кораблей — их курс пролегал через Северный Ледовитый океан в российские порты Мурманск, Архангельск и Молотовск; в своих трюмах они перевозили взрывчатку, оружие, боеприпасы, машины, горючее, танки, самолеты, а также продовольственные и медицинские грузы.

Конвои пробивались сквозь льды, туманы, снежные бури и шторма, оказываясь зачастую в непосредственной близости от немецких аэродромов, расположенных на территории Норвегии. Случалось, что немецкие высотные и пикирующие бомбардировщики, торпедоносцы, подводные лодки и надводные корабли атаковали их в течение всего рейса — от восьми до десяти дней кряду.

Так, например, один из конвоев, который прикрывали два 35-тысячетонных линкора, один авианосец, семь крейсеров, восемнадцать эсминцев, два десятка корветов и несколько малых сторожевых кораблей, в конце концов рассеялся в двухстах милях к северу от мыса Нордкин*, и торговым судам конвоя было приказано следовать в русские порты самостоятельно. Из тридцати трех кораблей только одиннадцать дошли до места назначения — остальные двадцать два были потоплены. Находившихся на их борту моряков некоторое время спустя подобрала другие корабли. Однако вскоре и они пошли ко дну. И несчастные, умирающие от голода и переохлаждения, снова оказывались в ледяной купели — пустынных водах, омывающих неприютные берега Новой Земли. «Ничего подобного морская история еще не знала», — писал впоследствии один английский историк.

Спасенным предстояло преодолеть не менее опасный обратный путь — к берегам Исландии и Шотландии, где большинство из них тут же помещали в больницы, нередко психиатрические, поскольку пережитая трагедия серьезно сказывалась на их душевном здоровье.

* Нордкин — крайняя северная точка Европы, в Норвегии. (Здесь и далее прим. перев.)

В этой книге я в меру моих сил и возможностей попытался рассказать историю моряков, участников конвоев, а также о действиях эскортных кораблей, выполнявших труднейшую задачу по охранению и прикрытию торговых судов с моря и воздуха.

Сведения общего характера по истории конвоев, включая хронологию описываемых событий и оперативные сводки по ходу морских и воздушно-морских операций, я позволил себе позаимствовать прямым или косвенным образом из официальных источников. Все остальное я восстановил по рассказам самих участников конвоев. Насколько мне известно, официальные историки поначалу восприняли в штыки самые откровенные из упомянутых свидетельств, которые были опубликованы в английских и американских журналах, что называется, по свежим следам. Поскольку, по мнению уважаемых историков, подобные откровения не только не способствовали укреплению боевого духа на флотах союзных держав, а, напротив, разлагали его. Однако лично мне воспоминания непосредственных участников описываемых событий от этого не кажутся менее интересными. Ведь подлинная правда о войне заключается не только в тщательном перечислении фактов проявления мужества, героизма, стойкости и самопожертвования. Это еще и тревога, и страх, и отчаяние, и взрыв страстей.

Первое время конвои формировались из торговых судов, находившихся в ведении ВМС Великобритании. Но уже с января 1942 года в них входили американские сухогрузы и танкеры. А чуть погодя к ним присоединились и русские суда. С апреля по июль 1942 года корабли американских ВМС участвовали в охранении и прикрытии конвоев.

В интересах секретности названия торговых и боевых кораблей в публикациях военного времени не упоминались, вследствие чего восстановить потом удалось лишь некоторые из них, остальные же так и остались неизвестными. Так что ниже я привожу лишь те названия, в подлинности которых совершенно уверен. В остальных же случаях объективности ради я ограничиваюсь указанием типа того или иного судна, определяя его соответственно как сухогруз или танкер. То же относится и к именам моряков: некоторые из них указаны в документах, другие — нет. Точно так же и у меня.

Глава I

ПЕРЕД ДАЛЬНИМ ПОХОДОМ

В начале мая 1942 года большая часть судов, которым предстояло сформироваться в конвой PQ-16, собралась на рейде шотландского порта Гринок и стала готовиться к дальнейшему походу в российские порты Мурманск и Архангельск. В составе экипажа одного из судов значился норвежский матрос по имени Свен — во всяком случае, так звали его товарищи по команде. До этого Свен служил на английском сухогрузе, который весной 1941 года, следуя в конвое, миновал Гибралтар и взял курс на Александрию. Однако до порта назначения сухогруз Свена не дошел.

По входе в Средиземное море конвой в течение двенадцати часов кряду атаковали немецкие бомбардировщики — He-111, Ju-87, Ma-220 и S-79.

Когда начался налет, Свен стоял на носовом мостике — нес вахту, наблюдая за подводной обстановкой. Вокруг судна рвались бомбы — Свена контузило, и он оглох. А затем очередной взрывной волной его выбросило за борт. Свену повезло: он был в спасательном жилете — и остался на плаву. И тут он увидел, как прямо над ним вздыбилась громадная корма судна с торчащими из-под нее медленно вращающимися гребными винтами. Зрелище настолько потрясло беднягу, что впоследствии, когда он вспоминал о случившемся, его всякий раз бросало в дрожь.

Свен в ужасе отплыл подальше от гибнущего судна: он до смерти испугался, как бы его не засосало в воронку следом за кораблем. Вокруг него всюду плавали обломки и тела погибших моряков. К счастью, Свена скоро подобрал английский эскортный миноносец. Перед норвежцем вдруг вырос стеной громадный борт корабля со свисавшей с него спасательной сеткой. Несчастный вцепился мертвой хваткой в нижний край сетки, и матросы эсминца быстро втащили его на борт. Они отвели спасенного к себе в кубрик, усадили за стол и поставили перед ним полную кружку виски. Однако норвежец был не в силах сделать и глотка: голова его упала на сложенные на столе руки и он мгновенно уснул. Через некоторое время его разбудил грохот палуб-

ных орудий эсминца. Свен открыл глаза и увидел, как дверь в кубрик распахнулась и возникший в проеме матрос крикнул: «Полундра!..» Он хотел было сказать еще что-то, но не успел: его вдруг с силой швырнуло внутрь кубрика — головой вперед. А потом на полу оказался и Свен. Кубрик погрузился во тьму: лампочки замигали и разом погасли. Свен вскочил на ноги и вместе с другими кинулся вон из кубрика. Потом он вспоминал, как бежал по накрененной палубе, чувствуя, что сердце вот-вот вырвется у него из груди... Он снова оказался в воде. И потерял сознание.

Через какое-то время — сказать точно он не мог — Свен очнулся уже на больничной койке, возле белой стены, на которую почти горизонтально падал яркий солнечный луч. Откуда-то издали доносились отзвуки канонады. Рядом с койкой Свена стояла медсестра — она сказала по-английски:

— Тем, кто может передвигаться самостоятельно, надо встать и одеться. У нас не хватает персонала, и перенести всех раненых в укрытие мы не сможем.

Свен встал и оделся — все было будто во сне. А потом спросил медсестру:

— Где мы?

— В Валлетте, — ответила та, — на Мальте. Вы долго были без сознания.

Свена и других ходячих раненых вывели за город, и они оставались там все время, пока длилась бомбардировка порта: одни сидели, другие лежали — прямо на земле, подстелив себе одеяла. Свен лежал на спине и смотрел в небо. Он слышал грохот пушечной пальбы, раскаты взрывов бомб и рокот авиационных двигателей, но думать обо всем этом ему не хотелось — он просто лежал и смотрел, как в небе загораются звезды: каждая — в определенном месте и в определенный час, как будто не обращая никакого внимания на безумства обитателей далекой Земли. С наступлением ночи бомбардировка прекратилась и раненых повели по разрушенным улицам обратно в госпиталь.

Свен пробыл на Мальте совсем недолго. Однако ж ему случилось пережить еще не одну бомбардировку. Потом его переправили санитарным самолетом в Каир, оттуда — в Гибралтар, а из Гибралтара, уже на госпитальном судне, — в Англию. Там он еще некоторое время долечивался. А через месяц, окончательно встав на ноги, снова нанялся матросом на грузовое судно, которое отправлялось в Персидский залив. На подходе к мысу Доброй Надежды сухогруз торпедировали. И Свен с семнадцатью матросами — десять из них вскоре умерли — провел двадцать дней в открытом море, в спасательной шлюпке. Но ему и на этот раз повезло: его снова спасли...

Другого матроса из экипажа еще одного сухогруза, стоявшего на рейде Гринока, звали Дэвис Дойл — он был американцем. В июне

1941 года Дойл нанялся матросом же на «Робин Мур» — первое торговое судно, которое Соединенные Штаты передали Великобритании про ленд-лизу. «Робина Мура» торпедировали на траверзе Фритауна, в Сьерра-Леоне*. Дойла подобрал эскортный корабль. Затем спасенного переправили на борт сухогруза, направлявшегося в составе английского конвоя в Персидский залив. И Дойл благополучно добрался на нем до порта Басра. Однако на обратном пути судно Дойла опять потерпело крушение — на этот раз в 80 милях от островов Сан-Висенти, в архипелаге Зеленого мыса.**

Третий моряк, англичанин по имени Пол Джордан, из команды «Лоутера Касла», также собиравшегося отбыть в Мурманск, перед тем служил на британском пароходе, который был потоплен сверхмалым линкором «Адмиралом Графом Шпее» 7 декабря 1940 года в 1160 милях от Рио-де-Жанейро. Немецкий корсар подобрал Джордана с двадцатью девятью его товарищами, и те целую неделю провели на борту неприятельского корабля. Немецкие моряки, однако, обошлись с англичанами по-джентльменски: они охотно делили с ними свою скудную трапезу и тесные кубрики — там и, правда, негде было яблоку упасть. И вот однажды — дело было утром 13 декабря — Джордану и его товарищам пришлось стать невольными свидетелями поединка «Графа Шпее» с английскими крейсерами «Аякс», «Ахиллес» и «Эксетер». Пленных английских матросов заперли в глухом отсеке, где от грохота корабельных двигателей, работавших на всю катушку, впору было оглохнуть. Пленники сидели в заточении и гадали: отчего содрогается корабль — оттого ли, что сам палит из всех своих орудий, либо оттого, что на его борту рвутся снаряды, выпущенные из пушек кораблей-преследователей. В полночь охота закончилась. Линкор застопорил ход, и вошедший к пленникам немецкий офицер сказал:

— Мы стоим на рейде Монтевидео. Завтра утром вы будете на свободе.

И усмехнувшись, он многозначительно прибавил:

— Считайте, для вас война закончилась.

В августе 1941 года из Шотландии вышел первый конвой и взял курс к северным берегам России. Согласно официальной системе кодов, так называемые русские конвои — те, что направлялись в российские порты, обозначались двумя буквами — «PQ»: PQ-1, PQ-2, PQ-3 и так далее. А тем же самым конвоям, которые возвращались из России, присваивали обратное обозначение — QR.

* Сьерра-Леоне — государство в Западной Африке.

** Прежнее название островов Кабо-Верде.

До августа 1941 года Великобритания и Соединенные Штаты использовали для связи с Россией два морских пути: через Тихий океан — от западного побережья Соединенных Штатов до Владивостока и через Атлантику — к берегам Персидского залива. Первую линию обслуживали американские и русские суда, а после нападения японцев на Перл-Харбор — только русские; хотя последние перевозили американское оборудование, японцы пропускали их беспрепятственно, поскольку не желали вступать в военный конфликт еще и с Россией. В скором времени причалы и склады Владивостока были переполнены доверху, а перевалочных мощностей Транссибирской магистрали оказалось явно недостаточно, чтобы обеспечить бесперебойный грузопоток по восточному пути.

«Персидскую» линию обслуживали английские и американские конвои — они шли соответственно через Атлантику. И поскольку Средиземное море было для них практически закрыто, им приходилось огибать мыс Доброй Надежды. Расстояние от американских портов до портов Персидского залива составляло около 14 500 морских миль (морская миля, напомним, равна приблизительно 1852 метрам), и переход в один конец, таким образом, занимал порядка семидесяти трех суток. Другая часть конвоев по выходе из американских портов следовала через Панамский канал, и далее — через Тихий и Индийский океаны; этот путь был длиннее и составлял 18 тысяч миль.

Затем грузы, доставленные в Басру и Ормуз морем, шли в Россию через Иран уже по железной дороге. Пропускную способность этой линии удалось увеличить за счет колоссальных капиталовложений как в грузоперевозки, так и в строительство дополнительных портовых сооружений.

Однако, несмотря на усилия, связанные с расширением и техническим оснащением портов Басра и Ормуз, их причалы были забиты судами до отказа. И новоприбывающие корабли отправляли на разгрузку в Карачи — в Пакистан. Но и там вскоре скопилось огромное количество грузов. В результате каждый килограмм доставленного в Россию груза обходился буквально втридорога, тем более что для его транспортировки использовались далеко не самые короткие маршруты, да и транспортные расходы выливались в баснословные суммы. Когда же Германия развязала войну против России, Сталин обратился к Уинстону Черчиллю с настоятельной просьбой увеличить и ускорить поставки боевой техники: самолетов, танков, грузовиков и прочего вооружения. Тогда-то у стратегов союзных держав и возник дерзкий замысел направлять конвои в Россию самым коротким, хотя и опасным путем — через Северный Ледовитый океан.

Первые арктические конвои прошли туда и обратно вполне благополучно, а если иные из них и были атакованы, то по чистой случайности и сколь-нибудь ощутимого ущерба они не понесли. Поначалу

немцы даже не подозревали о том, что за грузы перевозились по морям Арктики. Между тем за первые четыре месяца конвои переправили в Россию сто тысяч тонн оборудования, в том числе 600 танков, 800 самолетов и 1400 грузовиков. Немецкое командование забило тревогу лишь после того, как летчики люфтваффе стали все чаще докладывать о присутствии в арктических водах боевых английских кораблей. По некоторым данным, Гитлер сперва решил, будто англичане готовятся к высадке в Норвегии. Однако из донесений немецких пилотов вскоре выяснилось, что английские боевые корабли используются не иначе, как для сопровождения и прикрытия торговых конвоев, — а это уже было дело нешуточное. И немецкое командование направило к берегам Норвегии свои корабли: 35-тысячный линкор «Тирпиц», сверхмалый 10-тысячетонный линкор «Адмирал граф Шеер», тяжелый 10-тысячетонный крейсер «Адмирал Хиппер» и сверхмалый 10-тысячетонный линкор «Лютцов» — соответственно в январе, феврале, марте и мае 1942 года. Кроме того, немцы значительно усилили свои авиабазы в Норвегии и Финляндии.

5 марта 1942 года вечером начальник главного морского штаба адмирала Редера* вошел в кабинет своего патрона и передал ему шифрограмму, только что полученную с немецкой авиабазы Бардлуффлосс, расположенной между Нарвиком и Тромсе**. Текст шифровки сводился к следующему: «В 70 милях к югу от Ян-Майена обнаружен неприятельский конвой в составе пятнадцати торговых судов, одного крейсера и четырех эсминцев или корветов сопровождения. Следует курсом норд». Ян-Майен, одинокий вулканический остров, принадлежащий Норвегии, лежит около десятого градуса западной долготы, на широте залива Скорсби, вдающегося в восточное побережье Гренландии.

Пробежав глазами текст шифровки, адмирал Редер молча кивнул. Это был сигнал к началу операции «Перехват». В тот же вечер в адрес вице-адмирала Отто Цилиякса — на «Тирпиц», стоявший в Тронхейме***, была направлена ответная шифрограмма с приказом срочно выдвинуться в соответствующий квадрат и уничтожить неприятельский конвой. Другая шифрограмма была адресована командующему военно-морской базы в Нарвике. Согласно содержавшемуся в ней приказу, шесть подводным лодкам надлежало крейсировать на траверзе мыса Нордкин и топить те корабли конвоя, которым удастся ускользнуть от «Тирпица».

* Редер, Эрих (1876—1960) — немецкий адмирал; с 1935 по 1943 год — главнокомандующий германским ВМФ.

** Нарвик и Тромсе — города на северном побережье Норвегии.

*** Тронхейм — город на северном побережье Норвегии.

Обнаруженный немцами конвой имел кодовое название PQ-12. Немецкие летчики с поразительной точностью определили и численность конвоя, и состав сопровождавших их боевых кораблей. Точность эта и впрямь поражала, особенно если учесть, что в начале февраля в Северной Атлантике штормило не переставая, а акватория Гренландского моря, по которому шел конвой, была к тому же задернута густой пеленой тумана.

С другой стороны, ни один пилот-наблюдатель, как ни странно, не заметил ни малейших признаков присутствия поблизости эскадры прикрытия — она крейсировала на всем протяжении водного пространства между Исландией и Норвегией, имея целью, соответственно, прикрывать конвой PQ-12, а также PQ-8, который как раз возвращался из Мурманска. Эскадра состояла из трех линкоров, в том числе флагмана «Короля Георга V», водоизмещением 35 тысяч тонн, на борту которого находился адмирал сэр Джек Тови, главнокомандующий флотом метрополии, а также авианосца «Викторнус», водоизмещением 32 тысячи тонн, и девяти миноносцев.

«Тирпиц» в сопровождении трех эсминцев вышел из Тронхейма 6 марта пополудни. В тот день с авиабазы в Тронхейме не смог вылететь ни один разведывательный и ни один патрульный самолет люфтваффе. Тем же утром из Бардифлосса поступило сообщение, что вылетевшие оттуда самолеты наблюдения возвращаются на базу, потому что продолжать полет было чересчур опасно.

Линкор «Тирпиц», водоизмещением 35 тысяч тонн, имел длину 241 метр, а ширину 36 метров. В шторм, при сильной килевой качке громадные волны с грохотом разбивались о его мощный форштевень, точно о таран, заливая носовую палубу до самых верхушек орудийных башен и обдавая иллюминаторы рубки пенными брызгами и водяной пылью. В тот день — 6 марта на море тоже штормило, и «Тирпиц», рвущийся на север по бушующему морю в сопровождении эсминцев — одного по носу и двух по бортам — являл собой поистине впечатляющее зрелище. Эсминцы так заваливало то на один борт, то на другой, что когда корабли подбрасывало на гребни волн, у них из-под днища всякий раз выступали боковые кили. Эскадра прикрытия шла курсом норд-норд-вест — на сближение с конвоем. Небо было сплошь затянуто белесыми тучами, и горизонт, казалось, курился. В течение дня вице-адмирал Цилиякс не раз спрашивал командира линкора, можно ли катапультировать самолеты (на «Тирпице» имелись две катапульты и четыре самолета). И командир всякий раз отвечал, что летчики готовы выполнить любой приказ командующего. Однако отдать соответствующий приказ вице-адмирал все никак не решался.

Потом наступила ночь, и мир превратился в сплошной ревущий хаос. На эсминцах вахтенные офицеры едва различали с высоты мостиков длинный корпус линкора, то вздымающегося на пенные гребни

волн, то исчезающего в провалах между ними. На рассвете немецкая ударная группа слегка отклонилась от намеченного курса и двинулась строго на север. Катапультировать самолеты было по-прежнему невозможно. Около полудня прямо по курсу немцы заметили дым, а чуть погодя выяснилось, что это — одиночное торговое судно. Немецкие офицеры неотрывно следили за ним в бинокли: им казалось, будто судно, то и дело зарывавшееся носом в крутую волну, почти не продвигалось вперед. «Тирпиц» включил мощный прожектор и передал неопознанному судну сигнал лечь в дрейф. Но оно не остановилось. Линкор открыл по нему огонь с дистанции 6 тысяч метров. И через каких-нибудь пять минут судно пошло ко дну. Немцы решили, что оно, вероятно, отбилось от конвоя, — и не ошиблись. Это был русский сухогруз — у него забарахлила машина, и он действительно отстал от своих. Других кораблей конвоя в пределах видимости не было. Между тем по мере продвижения на север туманная пелена все плотнее затягивала линию горизонта.

Вице-адмирал Отто Цилиякс забеспокоился: эсминцы сопровождения просигналили флагману, что нуждаются в дозаправке. Их машины, работавшие на пределе, сжигали топливо с невероятной быстротой. В обычных походных условиях, даже при умеренном волнении моря, они дозаправлялись прямо от линкора — тот перекачивал им топливо по шлангам. Однако проделать подобную операцию в сильнейший шторм было так же невозможно, как и катапультировать самолеты. Иными словами, вице-адмирал решил вернуть эсминцы в ближайший норвежский порт, пока у них не вышло все топливо.

«Тирпиц» остался один — без охраны и прикрытия. И хотя вице-адмирал Цилиякс, судя по всему, не знал о том, что где-то неподалеку крейсирует английская эскадра, он, тем не менее, счел неразумным подставлять свой корабль под вероятный удар, устремившись вдогонку за торговым конвоем в одиночку.

Вечером 7 марта штормило ничуть не меньше, чем накануне, тем не менее линкор следовал прежним курсом всю ночь и некоторое время на следующее утро, но море было по-прежнему пустынно. Он уже находился в нескольких десятках миль от острова Медвежий, расположенного к северо-северо-западу от мыса Нордкин, когда Отто Цилиякс наконец получил от адмирала Редера долгожданную радиограмму с приказом прекратить операцию «Перехват» и возвращаться в базу. И линкор тотчас же лег на обратный курс.

Британское адмиралтейство не знало, что за конвоем охотится «Тирпиц». Позднее его засекли английские летчики береговой авиации — они-то и доложили по инстанции о том, что на перехват конвоя PQ-12 следует немецкий линкор. Соответствующее предупреждение было незамедлительно передано на корабли прикрытия, и те устремились на всех парах уже на перехват «Тирпица». Однако в штормовом море ход ко-

рабля, даже на предельной скорости, больше походит на ковляние быка, впряженного в плуг, по невспаханной борозде, чем на бойкий галоп чистокровного скакуна. Иначе говоря, события в этой части Северного Ледовитого океана развивались очень медленно.

Как бы там ни было, главнокомандующий флотом метрополии не терял надежды настигнуть немецкий флагман. 9 марта на рассвете с авианосца «Викториус» в воздух поднялись истребители — их моторы ревели, заглушая вой ветра и грохот волн. Не прошло и часа, как они обнаружили «Тирпиц», стремившийся теперь к норвежскому берегу. Едва доклад летчиков-наблюдателей поступил на борт «Викториуса», как с авианосца поднялись в воздух 12 торпедоносцев «альбакор». Завидев издали немецкий линкор, они снизились, и перейдя в горизонтальный полет, медленно двинулись прямо на цель, подобно огромным планирующим птицам. «Тирпиц» встретил их яростным огнем мощных зенитных орудий. Торпедоносцы один за другим дали залп. Однако шквальный ветер, бушующее море и встречный шальной огонь — далеко не самые благоприятные условия для прицельного торпедирования, тем более если учесть, что «Тирпиц» ловко маневрировал, укрываясь за высокими гребнями волн. В результате торпеды прошли мимо цели — все до одной.

Между тем шторм разыгрался не на шутку, и летчикам пришлось лечь на обратный курс — их ждала посадка чуть ли не вслепую, причем на ходившую ходуном палубу. Чтобы принять на борт самолеты, «Викториусу» пришлось развернуться против ветра — носом на запад. Тем временем «Тирпиц», стремясь уйти от преследования, шел на всех парах в противоположную сторону: содрогаясь всем своим громадным корпусом, линкор, похожий на огромную акулу с разверзшейся, изрыгающей пену пастью, то зарывался носом в волну, то вздымался на ее крутой гребень. Вскоре прямо по курсу показался норвежский берег, а еще через некоторое время «Тирпиц» прошмыгнул в первый попавшийся широкий фьорд. Это был Вест-фьорд — подступы к нему с моря и суши охранялись силами Нарвикской базы. Там линкор был в полной безопасности. В этот раз партия закончилась вничью.

А что случилось с конвоем, вправе спросить мы? Рейс PQ-12 завершился благополучно: за весь переход конвой не был атакован ни разу. Шторм остался позади, корабли конвоя шли дальше в сплошном тумане — практически вслепую. С другой стороны, они оставались невидимыми для противника. PQ-8 в этом смысле также повезло: туман сопровождал конвой на всем его пути до берегов Исландии.

Однако удача сопутствовала далеко не всем конвоям — некоторые из них несли потери, несмотря на мощное прикрытие. Так, во время рейса к берегам России конвой PQ-13 потерял четыре торговых судна; PQ-14 — одно; PQ-15 — два сухогруза и один эскортный корвет. На

обратном пути конвой QR-11 недосчитался одного сухогруза — русского; кроме того, он потерял 10-тысячетонный эскортный крейсер «Эдинбург». Сначала его атаквали две немецкие подводные лодки — они выпустили в него все торпеды. Потом по нему нанесли удар самолеты-торпедоносцы. А доби́ли его немецкие крейсера.

В просторном подземном зале Управления конвоев офицеры британского ВМФ внимательно следили по крупномасштабной карте за передвижением конвоев: в соответствии с оперативными данными, уточнявшимися каждый день, девушки в военно-морской форме, из Женского вспомогательного корпуса ВМС, перемещали по карте картонные фигурки кораблей и прикалывали их булавками, обозначая таким образом местоположение каждого из них.

В отличие от англичан, немцы не могли отслеживать маршруты всех союзных конвоев, но, с другой стороны, поскольку Мурманск находился всего лишь в нескольких минутах лета от аэродромов люфтваффе в Норвегии, немецкое командование было в курсе всего, что происходило на подступах к этому российскому порту. Поэтому, как только наблюдатели люфтваффе доложили о том, что из Мурманска вышел конвой QR-11, адмирал Редер тотчас отдал приказ вывести в море эскадренные миноносцы и подводные лодки, а также поднять в воздух штурмовую авиацию, невзирая на крайне неблагоприятные полетные условия. Конвой QR большого интереса для немцев не представляли, потому что суда обыкновенно возвращались порожняком. Но тут было важно другое: любое потопленное судно — английское, американское или русское — считалось маленькой победой в войне по уничтожению торгового флота союзных держав. Впрочем, не все суда в конвоях QR шли в балласте. Некоторые везли из России хром, калий, магний, меха, гусиный пух. Не стоит забывать и об эскортных кораблях: на обратном пути конвоем именно они становились главными мишенями для немцев.

Часть торговых судов, входивших в состав конвоя RQ-16 (чуть погодя мы побываем на борту одного из них, чтобы все увидеть собственными глазами), успели совершить два рейса — туда и обратно — еще до того, как немцы наконец обратили внимание на то, что в водах Арктики оживилось судоходство. О том же, как проходили рейсы предыдущих конвоев, моряки из RQ-16 имели лишь общее представление, основанное зачастую на непроверенных данных, всевозможных слухах и домыслах. Единственное, что они знали наверняка, так это то, что оперативная обстановка в Арктике осложнялась с каждым днем.

Тогда же в британские порты пришло известие о том, что в Северной Атлантике пропал без вести американский контр-адмирал Уилкоккс. Трагедия произошла при следующих обстоятельствах.

В марте 1942 года Великобритании понадобилось направить несколько крупных военных кораблей для участия в боевой операции у

берегов Мадагаскара. С этой целью Великобритания обратилась к Соединенным Штатам с просьбой отрядить в Индийский океан сроком на три месяца отряд кораблей из состава сил прикрытия арктических конвоев. 25 марта ему на замену из Каско-Бей (неподалеку от Портленда, к северу от Бостона, штат Мэн) вышло оперативное соединение № 39 под командованием контр-адмирала Джона Уилкокса. В состав эскадры входили: линкоры водоизмещением 35 тысяч тонн каждый, авианосец «Уосп» водоизмещением 14 700 тонн, тяжелые крейсера «Уичита» и «Таскалуза», а также 8-й дивизион эскадренных миноносцев.

Ураган, настигший «Тирпица», бушевал по всей Северной Атлантике. Угодила в него и американская эскадра, причем едва ли не сразу по выходе из базы. О силе урагана можно было судить хотя бы по тому, что полетную палубу «Уоспа», возвышавшуюся на семнадцать метров над уровнем моря, то и дело заливало волнами. 26 марта на 42 градусе 24 минуте северной широты и 69 градусе 34 минуте западной долготы контр-адмирала Уилкокса, находившегося на линкоре «Вашингтон», смыло за борт. Он вышел на палубу и направился к трапу, ведущему на мостик. На нем были ботфорты и плащ с капюшоном поверх зюйдвестки. Но не успел он ухватиться руками за поручни трапа, как его накрыла огромная серо-зеленая волна и, перевалив через борт, увлекла следом за собой. Линкор долго лавировал меж теснящихся друг друга водяных гор в поисках тела контр-адмирала, но тщетно. Спускать же спасательные шлюпки в такой шторм было бы чистым безрассудством. Тогда командир «Вашингтона» запросил по внутриэскадренной радиотелефонной связи авианосец «Уосп» — сможет ли тот поднять в воздух поисковый самолет. «Уосп» развернулся по ветру. И через несколько минут самолет уже был в воздухе. Оторвавшись от края полетной палубы, он взмыл немного вверх, завалился на одно крыло, снизился и продолжил полет в нескольких метрах над клокочущей бездной. Внезапно он начал рыскать носом, накренился, скользнул вниз и врезался в огромную волну. А через миг-другой он бесследно исчез, как и тело контр-адмирала. Штормовое море поглощало все без остатка — продолжать поиски было бесполезно. Эскадра перестроилась в походный порядок и двинулась дальше. На «Вашингтоне» приспустили флаги — контр-адмиральский и военно-морской. Некоторое время спустя флаг командующего взвился на борту крейсера «Уичита». Это был флаг контр-адмирала Р. Гиффена, принявшего на себя командование эскадрой.

* Скапа-Флоу — залив, разделяющий три крупнейших острова Оркнейского архипелага (Великобритания) — Мейнленд, Хой и Саут-Роналдсей.

По прибытии в Скапа-Флоу* 39-я эскадра, не считая «Уоспа», который в дальнейшем использовали для доставки самолетов на Мальту, присоединилась к британской эскадре, состоявшей из линкора «Король Георг V», авианосца «Викториус» водоизмещением 23 тысячи тонн, тяжелого крейсера «Кения» и 5 эсминцев. Таким образом была сформирована объединенная эскадра № 99. 28 апреля она в полном составе вышла из Скапа-Флоу, получив задание прикрывать конвой RQ-15 и QR-11. И уже в первом рейсе эскадра понесла потери: во время маневрирования в густом тумане «Король Георг V» наскочил на эсминец «Пенджаби» и в результате столкновения последний раскололся пополам.

Моряки из конвоя RQ-16, конечно же, не представляли себе, насколько мощной была эскадра, крейсировавшая на рубеже Северной Атлантики и Северного Ледовитого океана. Они знали только, что численность конвойных эскортов постоянно увеличивалась. С одной стороны, это вселяло в них уверенность, а с другой — вызывало беспокойство.

Среди моряков конвоя RQ-16 были англичане, американцы, норвежцы, голландцы, датчане, поляки, греки, югославы, турки, канадцы, новозеландцы, австралийцы, панамцы, костариканцы и парни смешанных национальностей.

Некоторые матросы были откомандированы на торговые суда с военных кораблей — к примеру, те же комендоры, обслуживавшие орудия, которые устанавливали на всех грузовых судах. Другие, как, например, матросы британских сухогрузов, были мобилизованы, вернее, призваны на службу в особом порядке, с правом увольнения по собственному желанию; к тому же, в отличие от своих сослуживцев из ВМФ, военной дисциплине они практически не подчинялись. Третьи, составлявшие большинство членов экипажей американских торговых судов, были людьми сугубо гражданскими. Условия службы матросов торгового флота в военное время зависели от его национальности и взаимоотношений внутри группы матросов той же национальности. Вообще же межнациональные отношения на том же американском торговом флоте времен второй мировой войны — отдельная история, которой вполне можно посвятить целую книгу. Я даже не уверен, представляет ли себе какой-нибудь специалист по международному морскому праву, насколько сложными были отношения между членами экипажа, например, одного панамского сухогруза, входившего в состав конвоя RQ-16, а это была самая что ни на есть разношерстная публика. Выше я упоминал о том, что моряки американских торговых судов были людьми сугубо гражданскими. Теперь же мне хотелось бы пояснить, что, собственно, я имел в виду.

Итак, в законодательстве Соединенных Штатов существовало несколько специальных конвенций, регламентировавших отношения между частными судоходными компаниями и государством, в част-

ности на период военного времени. При всем том американский торговый флот не мог быть ни включенным в состав военного, ни даже временно присоединенным к нему. Поэтому офицеры американского торгового флота сохраняли образ мыслей и действий, присущий людям гражданским. А рядовые члены экипажей мыслили и действовали как синдикалисты: ведь 85 процентов из них состояли в профсоюзе.

«Любой матрос, состоящий на военной службе, — писал известный американский историк Самьюэл Элиот Морисон, — воспринимал корабль, на котором он служил, как свой собственный, больше того — как национальное достояние, которое следует оберегать и защищать ценой собственной жизни. С другой стороны, для матроса торгового флота, напичканного идеями синдикалистского толка, судно никогда не было его собственностью, ибо принадлежало оно исключительно судовладельцу, то есть его, матроса, классовому врагу, которому лично он, матрос, ничем не обязан и от которого он вправе требовать все, что только можно». В то же время потери личного состава в американском торговом флоте были много больше, чем в ВМФ. Однако, несмотря на смертельные риск и опасности, торговый флот даже во время войны не знал недостатка в матросах — напротив, их численность непрерывно возрастала.

В мирное время матрос был волен выбирать сам: либо наниматься на судно, либо оставаться на берегу столько, сколько ему заблагорассудится. В военное же время он практически лишался такого права. При этом, однако, ни один матрос не мог быть завербован на судно, включенное, к примеру, в состав северных конвоев, против его воли или каким-либо иным противоправным способом. Кроме того, в американском торговом флоте существовали нормы и правила, регламентирующие порядок предоставления морякам отпусков и увольнений на берег: так, по возвращении из двухнедельного рейса моряк не имел права на отпуск, а получал лишь разрешение на краткосрочное увольнение на берег перед выходом в следующий рейс; после возвращения из плавания, длившегося один месяц, он имел право на недельный отпуск; если же плавание длилось два месяца и больше, матрос получал разрешение соответственно на двух- или трехнедельный отпуск, но не больше. Эти нормы и правила были утверждены профсоюзами после и в результате многочисленных митингов, во время которых право слова предоставлялось каждому члену профсоюза.

Что же касается профсоюзов, то в Соединенных Штатах существовали двадцать две профессиональные организации работников морского флота — из них большая часть входила в состав Национального профессионального союза моряков торгового флота. Его председатель, Джозеф Карран, даже вывел под шапкой главного рупора возглавляемого им союза — Газеты «Пайлот» такой девиз: «Каждый день — в

море!», что, в свою очередь, служило матросам своего рода руководством к действию: «Бороться за то, чтобы суда не простаивали в порту ни одного лишнего дня!» Тот же Самьюэл Морисон признавал, что Национальный профсоюз моряков торгового флота всегда был настроен патриотически и вел решительную борьбу с отказниками, уклонявшимися от призыва на действительную военную службу, пьяницами и саботажниками. Помимо всего прочего, этот профсоюз подавал пример всем американским гражданам, ратуя за упразднение так называемого «цветного подхода» и оказывая помощь и поддержку, например, тем же чернокожим.

Однако большинство американских граждан не только не поддерживало борьбу морских профсоюзов за равноправие черных и цветных, но и с презрением относились к морякам вообще, считая их «приспешниками красных», выпивохами и дебоширами, — словом, людьми второго сорта. Чего уж там говорить о патриотизме! Моряков торгового флота можно было назвать кем угодно, только не патриотами. Поэтому им категорически запрещалось посещать столовые, рестораны и клубы для военных, где отдыхали и развлекались парни и девушки в новеньких униформах, зачастую даже не нюхавшие пороху. Впрочем, вскоре все изменилось: профсоюз объединенной морской службы постарался обеспечить своих членов и межрейсовыми базами отдыха и всякого рода увеселительными заведениями.

Однако, невзирая на своего рода дискриминацию, матросы торгового флота получали весьма недурное жалованье. Так, например, если денежное довольствие комендора (матроса ВМФ), приписанного к сухогрузу, составляло 50 долларов в месяц (плюс пособие на семью), то зарплата матроса на том же самом сухогрузе складывалась из следующих выплат: основной оклад — 100 долларов ежемесячно из расчета 44 рабочих часа в неделю, плюс 85 центов за каждый сверхурочный рабочий час; работа в субботние и воскресные дни оплачивалась по тем же тарифам, что и за сверхурочные часы; надбавка за службу в военное время в условиях Северной Атлантики — 100 долларов в месяц; надбавки за службу непосредственно в зонах боевых действий — около 100 долларов в месяц (с марта 1943 года эти надбавки были заменены на твердые премии в 125 долларов за риск подвергнуться воздушному налету); надбавка за пребывание в русских портах — 5 долларов в сутки (поначалу советское правительство со своей стороны также выплачивало каждому моряку по 100 долларов за пребывание в русских портах, однако через некоторое время эта премия была упразднена); специальная надбавка за работу со снарядами и взрывчатыми веществами — 17 долларов за каждую операцию. В случае, если судно тонуло, каждому спасенному матросу возмещался ущерб, причиненный кораблекрушением, включая оплату убытков за пропавшие личные вещи. Таким образом, за некоторые рейсы туда и обратно,

включая вынужденную четырехмесячную стоянку в русском порту, матросу американского торгового флота начислялось по меньшей мере 3200 долларов в месяц.

Матросам из экипажей судов, которые входили в состав конвоя PQ-16 и готовились к выходу в море, было разрешено увольняться на берег, и они пользовались своим правом при каждом удобном случае. Небольшие катера доставляли их в Гринок или Гурок*. Там большинство матросов пересаживались в поезд и отправлялись напрямик в Глазго, находившийся всего лишь в часе езды от Гринока. По приезде в Глазго они для начала обходили все кабачки неподалеку от станции Сент-Инок или Центрального вокзала. Все, — потому что виски в каждом питейном заведении отпускали строго ограниченными порциями. А после, уже будучи навеселе, они разбредались по городу — кто куда.

В 1942 году в Глазго насчитывалось больше ста двадцати тысяч жителей — из них лишь немногие подлежали мобилизации. Однако американские моряки, прогуливаясь по городу, встречали главным образом людей в униформе. В самом деле, военные там были повсюду: на автобусных остановках, в гостиницах, пивных, кинотеатрах, поездах, танцевальных клубах... По мостовым Глазго с раннего утра до позднего вечера стучали кованые солдатские сапоги, высекая из брусчатки искры, которые в сумеречной мгле казались ярко-синими. Моряки старались вернуться обратно вечерним поездом, чтобы попасть на свои суда на другое утро засветло, а ночевали они в Гриноке или Гуроке, в гостиницах для моряков, где за постой с них не брали ни пенса. Все опоздавшие за отсутствием свободных мест в гостиницах шли в полицейский участок. Там их с распростертыми руками встречал дежурный комиссар — он тут же принимался обзванивать граждан, которые согласились бы приютить у себя запоздалых гуляк. Надо заметить, что в военное время все города в округе, большие и малые, были перенаселены сверх всякой меры, потому что помимо местных жителей там были расквартированы военные, в том числе моряки. Однако, невзирая на тесноту, местные жители делали все возможное, чтобы их гости чувствовали себя как дома. И такое радушие глубоко трогало американцев.

На рассвете у причалов Гринока и Гурока вернувшихся из увольнения уже поджидали рейсовые катера, готовые доставить их к стоящим на рейде судам. Иные матросы являли собой самое жалкое зрелище: одни, будучи снова в стельку пьяные, продолжали прихлебывать из початых бутылок виски, то и дело доставая их из кармана; других,

* Гурок — порт, расположенный в нескольких километрах к западу от Гринока.

так и не успевших протрезветь после давешних бурных возлияний, все еще шатало из стороны в сторону, точно в шторм; лица у тех и у других были осунувшиеся, с темными кругами под воспаленными глазами. Обладатели бутылок предлагали сделать глоток-другой своим более благоразумным — трезвым товарищам, но таких, увы, было меньшинство, и они, как могли, поддерживали выпивох под руки, то и дело прикрикивая на них, чтобы как-то уgomонить. Гульба продолжалась и на борту катеров: бутылки с виски перекочевывали из рук в руки до тех пор, покуда на дне не оставалось ни капли, после чего их отправляли прямо за борт. Тем же, кто пытался урезонить неугомонных гуляк, они, едва ворочая языком, отвечали: «Сходить рейс в Россию — это вам не в лодке прокатиться по пруду в городском парке. Это — прямая дорога в чистилище. Так что, как ни крути, не каждый из нас вернется обратно. Это уж как пить дать». А потому лучше напиток вдрызг, только бы не думать о том, что ждет тебя впереди. Трезвые товарищи журили их — накаркаете-де еще. Но когда катер подваливал к судну, они помогали разнузданным гулякам взобраться на борт, поскольку те в любую секунду могли свалиться в воду. На борту их уже поджидали те, кому еще только предстояло вкусить все прелести увольнения. Они тут же принимались расспрашивать вернувшихся — но не о местных достопримечательностях, а о том, где продают выпивку подешевле и можно ли за вечер поладить с девицами в униформе. И тут уж бывалым кутилам были все карты в руки: они охотно удовлетворяли любопытство страждущих.

4 мая рабочие британских арсеналов начали устанавливать на сухогрузах, не имевших на своем борту никакого вооружения, 30-миллиметровые спаренные зенитные пулеметы Марлина: две — на крыше ходовых рубок, другие две — по обоим бортам и еще две — на корме. Это были старенькие, образца 1918 года пулеметы, покрашенные в защитный цвет. Американцы передали безвозмездно эту рухлядь англичанам в качестве авиационного оружия. Однако англичане, не найдя им должного применения в авиации, приспособили их для стрельбы вручную. Следом за рабочими на сухогрузы прибыли инструкторы-оружейники британских ВМС. Они принялись разбирать уже смонтированные установки и собирать их снова, растолковывая морякам, как с ними обращаться: ведь большинство моряков торгового флота прежде пулеметов и в глаза не видели.

«Эта штукавина выдает семьсот выстрелов в минуту, — поучали моряков выдавшие виды инструкторы. — Огонь открывайте не мешкая, как только в прицеле, вот здесь, покажется растреклятый «фриц». Потчуйте его свинцовым виноградом не скупясь — так, чтоб нажрался вдосталь. А ежели поначалу и промажете, не беда — по крайней мере спугнете, чтоб больше неповадно было. Ведь «фрицы» из того же

теста, что вы или я. У них тоже иной раз поджилки трясутся, уж будьте уверены».

Уроки боевого мастерства проходили в не по-военному раскованной, даже веселой обстановке: инструкторы позволяли себе шутить и балагурить, лишь бы ободрить моряков, которым предстоял первый нелегкий и опасный переход по Северному Ледовитому океану.

Что касается матросов, большинство из них слушали инструкторов, затаив дыхание, а после инструктажа они упражнялись в обращении с пулеметами, целясь в английские самолеты, пролетавшие над рейдом. На некоторых судах затевали меж собой споры — почему-де не поставить настоящие орудия и не взять на борт тех же комендоров из ВМФ? Потому как, говорили они словно в свое оправдание, не наше это дело — палить из пушек и пулеметов. Другие им возражали: ну да, конечно, это не наше дело, а как насчет тротила, которым напичканы трюмы? Тут уж, как говорится, не до жиру — согдится все, чем можно хотя бы спугнуть вражеский бомбардировщик, даже неказистые с виду пулеметы. И уметь обращаться с ними — только на пользу.

На судах конвоя PQ-16 стояло самое разное вооружение: это были 20- и 30-миллиметровые пулеметы, а также пушки калибром 37, 76, 88, 102, 126 и 140 миллиметров. Обслуживали их либо гражданские, либо военные моряки, отличавшиеся от первых, среди прочего, и униформой. С экипажами британских торговых судов комендоры, как правило, состояли в добрых, даже дружеских отношениях. Иное дело — с американскими моряками: тут было по-разному — либо беспрестанные ссоры, либо, что не лучше, полное отчуждение.

Личный состав военно-морских орудийных расчетов на американских торговых судах пополнялся из числа молодых парней, которые по большей части никогда прежде в море не выходили, — их натаскивали на краткосрочных подготовительных комендорских курсах, после чего сразу же направляли на суда. Некоторыми орудийными расчетами командовали опытные офицеры-артиллеристы, бывшие отставники, которых, когда началась война, снова призвали на флот. Однако в подавляющем большинстве случаев командирами расчетов назначали молоденьких лейтенантов-резервистов, которым, как и их подчиненным, предстояло выйти в море впервые в жизни. Перед ними стояла исключительно сложная задача, и они, что удивительно, справлялись с ней вполне. Новоиспеченные лейтенанты должны были не только обучать стрелковому мастерству своих подчиненных, но и поддерживать во вверенных им командованию расчетах строгую — военную — дисциплину, что на торговом судне, понятно, было совсем не просто. Кроме того, им надо было сохранять хорошие отношения с матросами из судовой команды, чтобы в крайнем случае рассчитывать на их помощь, если, к примеру, ранят или убьют кого-то из комендоров. На-

конец, они должны были состоять в нормальных служебных отношениях и с офицерами торговых судов, которые нередко смотрели на резервистов как на белых ворон и подтрунивали над малейшей их промашкой. Иначе говоря, взаимоотношения между командирами орудийных расчетов и членами экипажей на американских судах складывались по-разному. Так, согласно официальным отчетам, поначалу в тридцати случаях из ста они были, мягко говоря, натянутыми.

Перед выходом в море экипажи всех торговых судов оснастили комплектами водонепроницаемой спасательной одежды. Эту экипировку разработал кто-то из гражданских чиновников британского Министерства военно-морского транспорта. Она состояла из пары обычных морских сапог, ярко-желтого непромокаемого, прорезиненного комбинезона той же толщины, что и сапоги. Под комбинезон, защищавший одинаково хорошо и от перегрева и от переохлаждения, поддевалась обычная одежда, а поверх ее надевался легкий капковый спасательный жилет. Обшлага рукавов и комбинезона были достаточно гибкими и позволяли рукам свободно сгибаться и разгибаться. Воротник комбинезона плотно стягивался двойным ремнем. Заканчивался комбинезон капюшоном такого же ярко-желтого цвета. Весь комплект весил не более полутора килограммов и легко вмещался в сумку наподобие противогоазной. Впрочем, по выходе в рейс моряки доставали комплекты из сумок и развешивали их в специальных шкафчиках, чтобы, случись что, быстренько в них переодеться, хотя ночью они все же предпочитали раскладывать комбинезоны рядом с койками — так, дескать, оно вернее. Моряки, особенно матросы, без усталости примеряли и опробовали свои спаскомплекты на плаву, поражаясь их легкости и тому, как в такой громоздкой с виду одежде можно не только свободно держаться на воде, но и плыть, хотя, нужно признать, движения рук и ног в них были несколько скованными. Но как бы то ни было, пока что моряки и представить себе не могли, что в открытом море, во время непрерывных воздушных налетов им придется не вылезать из своих водонепроницаемых доспехов сутками напролет, невзирая на удушье, стесненность в движениях и прочие неудобства, потому как все прекрасно понимали — если они вылезут из комбинезонов, это будет равнозначно самоубийству, поскольку падение в ледяную воду означало почти мгновенную смерть...

9 мая, в субботу, матросам, как и положено в выходные дни, предоставили длительные увольнения на берег. И матросы, воспользовавшись своим законным правом, подались в Эдинбург — это уже в трех часах езды поездом.

В тот день в шотландской столице состоялся большой военный парад. Американцы стали свидетелями роскошного зрелища: по Принц-стрит шли парадным строем представители всех британских родов войск,

разодетые в красочные униформы. Среди марширующих были пехотинцы из Службы снабжения и транспорта, исполненные достоинства морские пехотинцы в головных уборах, увенчанных яркими петушиными перьями, доблестные шотландцы в клетчатых килтах*, индусы в шортах и белых тюрбанах, вольные норвежцы, французы и поляки, военные моряки и даже гражданские в фуражках без галунов и в синих двубортных кителях, с национальными флагами в руках. Участие моряков британского торгового флота в военном параде, премного поразившее американцев, стало главной темой для обсуждения, когда по окончании праздничного дефиле они разбрелись по пивнушкам: что ни говори, им такое зрелище было в диковинку.

Вечером Эдинбург погрузился в кромешную тьму: ничего не попишешь — режим светомаскировки. Облаченные в каменные доспехи улицы старинного города едва озарялись светом далеких звезд да синими искрами, что высекали кованые солдатские сапоги, грохотавшие по брусчатке эдинбургских мостовых. Это зрелище также запечатлелось в памяти американских моряков.

Ночь они провели в гостинице для военнослужащих. А на другой день, пополудни, некоторые из них отправились на концерт военных духовых оркестров, выступавших в Принц-Гарден. В концерте участвовали оркестр 1-й Польской пехотной бригады и ансамбль волынщиков Королевского шотландского полка. Американцы слушали музыку, удобно разместившись на зеленых лужайках, посреди ослепительно-желтых крокусов. В голубом небе ярко светило солнце, и воздух был наполнен свежестью, предвещавшей скорое наступление лета. Всюду, куда ни кинь взор, торжествовала весна, знаменующая начало новой жизни, исполненной счастливых надежд, несмотря на то что совсем неподалеку шла война. Многим ли из них будет суждено дожить до лета?..

Глава II

КУРС НА — СЕВЕР

Первые грузовые суда стали покидать рейд Гринока начиная с 11 мая — но не в составе конвоев, а небольшими группами или по одному. Они следовали за лоцманскими катерами по заливу Ферт-оф-Клайд до Северного пролива и дальше — на север.

* Килт — юбка шотландских горцев, часть шотландского национального костюма.

Со стороны моря, с небольшого расстояния, шотландский берег выглядит восхитительно. Взорам моряков на сухогрузах предстали величественные горные кряжи, затянутые фиолетовой дымкой предрастветного тумана, которая растворялась прямо на глазах в первых лучах утреннего солнца; чуть ниже из туманной мглы проступали серо-бурые долины, стиснутые меж крутых темно-зеленых склонов, обрывающихся в зеркальную, будто застывшую гладь узких заливов и бухт. Первые сутки похода напоминали скорее увеселительную морскую прогулку. Однако на следующий день, под вечер, моряки наблюдали уже совсем иную картину: за высоким мысом, обгаренным светом закатного солнца, простиралась акватория залива Лох-Ив — там стояли на якоре другие корабли, покинувшие Гринок и Гурок немногим раньше, в том числе военные. Залив Лох-Ив вошел в историю как место сбора арктических конвоев.

Едва новоприбывшее судно бросало якорь, как к нему тут же причаливали лихтеры, груженные ящиками с боеприпасами. И военные моряки начинали перегружать их на борт сухогрузов. Кроме того, на них поднимали ящики с дымовыми шашками и парашютными ракетами. С помощью таких ракет в воздух выстреливались маленькие парашюты, соединенные между собой стальными, наподобие фортепианных, струнами длиной 160 метров, — они предназначались для того, чтобы выводить из строя винты самолетов. Впрочем, эти хитроумные снаряды себя не оправдали. Лично я не знаю ни единого случая, чтобы таким способом удалось сбить хотя бы один самолет.

Вечером 14 мая капитаны всех торговых судов собрались на совещание у командира конвоя. И утром 15 мая конвой выдвинулся к берегам Исландии.

История первых конвоев восходит к знаменитым «золотым флотам», перевозившим сокровища Нового Света в Испанию. Нетрудно догадаться, что подобный вид мореплавания требует особой дисциплины. Отсутствие оной влечет за собой беспорядок, чреватый гибелью судна, поскольку вне походного строя конвоя оно становится беззащитным и, стало быть, легко уязвимым.

Каждым конвоем командовал коммодор. Он находился на борту одного из торговых судов и принимал решения, связанные с выполнением навигационных задач, а также соблюдением мер безопасности и самообороны. По приказу коммодора конвой совершал тот или иной маневр во избежание вероятного столкновения с силами противника. Коммодор строго следил за тем, чтобы днем суда дымили как можно меньше, а ночью сохраняли светомаскировку. Он поддерживал постоянную связь с командиром отряда кораблей охранения и прикрытия, согласовывая с ним все свои действия. Иначе говоря, коммодор ко-

мандовал конвоем как некогда испанский адмирал — «золотым флотом». При этом, однако, на нем лежала куда большая ответственность, нежели на адмирале времен минувших и даже нынешних, поскольку флот под его началом состоял из судов различных типов, с разной маневренностью, да и командовали ими капитаны один хлеще другого — они были убеждены, что от поставленного над ними командира толку ни на грош. Верховное командование было в курсе сложившегося положения вещей, и потому на должность коммодора (именно должность, а не звание) назначались главным образом опытные моряки, которые пользовались большим уважением и беспрекословным авторитетом на флоте. Как правило, то были отставные адмиралы или другие высшие чины военно-морского флота, а также бывшие капитаны почтово-пассажирских судов, в возрасте от пятидесяти до шестидесяти пяти лет и старше. Так, например, один шестидесятивосьмилетний коммодор во вторую мировую войну был командиром нескольких конвоев, и на берег он списался только по болезни, ставшей следствием непосильной усталости. Коммодор находился в море в среднем сто пятьдесят дней в году. И все это время он даже не позволял себе спать раздевшись, а мог лишь прикорнуть пару-тройку часов на диване в штурманской рубке. Впрочем, во время переходов по Северному Ледовитому океану, как мы дальше увидим, даже столь короткие часы отдыха выпадали ему нечасто. И еще: за годы второй мировой войны погибли тридцать коммодоров, вместе со своими кораблями.

Перед выходом в море коммодор созывал к себе всех капитанов. Он сообщал им состав конвоя, порядок следования — то есть число походных колонн (от четырех до шести, восьми или десяти) и определял место каждого судна в колонне, соответствовавшее его порядковому номеру. Он указывал порт назначения, обозначал генеральный курс и скорость хода; передавал каждому капитану сигнальные коды, которыми надлежало пользоваться в море, и письменные предписания касательно режима и порядка радиосвязи, а также уточнял сигналы выполнения тех или иных маневров. Подобные совещания проводились с целью снабдить капитанов самой подробной информацией по походу, чтобы пользоваться радиосвязью между судами лишь в случае крайней необходимости. Кроме того, коммодор определял условленные места сбора судов, если конвой по тем или иным причинам будет вынужден рассредоточиться. Он же назначал себе заместителя — вице-коммодора, которому предстояло принять на себя командование конвоем в случае гибели коммодора. А также — контр-коммодора, который, соответственно, должен был заменить вице-коммодора в случае гибели последнего. В заключение он обозначал на карте так называемые опасные районы, признанные таковыми на основании последних разведанных, и сообщал свежие метеосводки.

Наконец, в зависимости от настроения слушателей, коммодор добавлял несколько слов от себя лично — в качестве совета или моральной поддержки.

Выслушав коммодора, капитаны задавали ему вопросы. И коммодор считал своим долгом ответить на любой, каким бы сложным или даже провокационным он ни был. На этом совещание заканчивалось — капитаны обменивались с коммодором теплыми рукопожатиями и отправлялись каждый на свое судно.

Корабли перестроились в походный порядок после того, как миновали противолодочные и противоторпедные сети, заграждавшие вход в залив. На судах подняли вымпелы, обозначающие порядковый номер каждого, и затем они сразу распределились по местам в походном строю. Погода стояла чудесная, небо было чистое, море — спокойное. Эскортные корабли покуда не прибыли. Над судами кружили самолеты Берегового командования — «шот-сандерленды» и «каталины», крупные лодочные гидросамолеты, или, как их еще называли, летающие лодки, тихоходные и легко уязвимые для истребителей противника, но при всем том совершенно незаменимые для поиска и уничтожения подводных лодок. Впрочем, самолеты сопровождения не висели над морем подобно воздушным шарам, как можно было бы подумать. Хотя они и слыли тихоходами, скорость их раз в пятнадцать-двадцать превосходила скорость кораблей. Они барражировали в основном впереди конвоя и время от времени возвращались, давая тем самым понять морякам, что путь свободен.

Гидросамолеты летели на малой высоте, и летчики могли видеть на верхних палубах сухогрузов стоящие плотными рядами новенькие, словно игрушечные легковушки, накрытые брезентовыми чехлами самолеты, грузовики с тентами, автоцистерны и танки. В составе конвоя насчитывалось двадцать пять судов, больших и малых, — они шли шестью колоннами в строю фронта.

А с высоты казалось, что они стоят на месте, будто пришипленные к морской глади. Людей на палубах почти не было видно — лишь одинокие фигурки, и надо было присмотреться очень внимательно, чтобы разглядеть, что они движутся.

В отличие от летчиков, моряки на сухогрузах видели не настолько впечатляющую картину. Плавание в составе конвоя мало напоминает то, что может показаться людским скопищем. Суда следуют на расстоянии 900 метров друг от друга. И моряки на каком-то одном судне различают на других судах лишь безликие фигурки своих товарищей: подобно крошечным механическим человечкам — роботам, те бойко снуют по палубе или стоят неподвижно на мостике, повинаясь заложенной в них определенной программе.

Зато корабли, выражаясь фигурально, довольно скоро обретают каждый свое лицо — это может заметить даже непосвященный. Мень-

ше чем через сутки плавания вы уже с первого взгляда узнаете то или иное судно по характерной манере держаться на зыби, то медленно всплывая на крутой гребень волны, то мгновенно низвергаясь в провал между волнами, по своеобразной форме тянущихся к небу клубов дыма либо по темпу и той же манере следования в колонне — или чуть впереди, или немного позади своего места в походном строю. И вот уже корабль представляется вам живым существом, поглотившим находящихся на нем людей.

Около полудня к конвою присоединились два эскортных миноносца и два корвета — они заняли места впереди конвоя и по его флангам. После этого самолеты Берегового командования повернули на юг.

Люди сугубо сухопутные зачастую не представляют себе, чем же занимаются матросы во время долгого и более или менее спокойного рейса, когда ни им, ни судну не угрожает ни малейшая опасность. В самом деле, чем? В общем-то, ничем особенным. И тем не менее... В свободные от вахты часы матросы вольны делать все, что угодно — в рамках допустимого, разумеется: одни спят, другие играют в карты, третьи починают роботы или занимаются всевозможными поделками; некоторые читают журналы или, если они верующие, Библию; что же до книг, увидеть в руках матроса какой-нибудь роман или томик стихов можно нечасто. Во время вахты они занимаются каждый своим делом, по специальности: мотористы и котельные машинисты возятся в чреве судна — возле дизелей и паровых котлов; палубные матросы стоят по очереди у руля, машинного телеграфа, сигнальных устройств, или ведут наблюдение за воздушной, надводной и подводной обстановкой, или же работают на палубе — чинят, драят, красят. В общей сложности каждый матрос отстает за сутки по восемь часов вахты.

На британских и американских конвойных судах сутки делились на вахты следующим образом: с 00.00 до 4.00, с 4.00 до 8.00, с 8.00 до 12.00 и с 12.00 до 16.00; затем шли полувахты, или так называемые собачьи вахты: с 16.00 до 18.00, с 18.00 до 20.00 и с 20.00 до 00.00 — они перебивали однообразный распорядок так, чтобы моряки не стояли вахты всегда в одно и то же время.

Утром и в полдень, в солнечную погоду, капитан или вахтенный штурман измеряли высоту солнца с помощью секстана, определяя таким способом координаты судна. Каждый вечер командир конвоя, то есть коммодор, отдавал сигнальным кодом распоряжения на ночь, если предвиделись какие-либо изменения в суточном распорядке, или же давал рекомендации, например: «Номеру 12 — меньше дыма! Номеру 19 — сбавить обороты! Номеру 8 — подтянуться!..»

Для связи между судами внутри конвоя использовались мегафоны, сигнальные флажки, прожекторы, цветные ракеты, ревуны, теле-

граф и телефон (так называемый радиотелефонный канал). Самым практичным средством была, конечно, внутриконвойная радиотелефонная связь с дальностью передачи не больше 30 миль. Она действовала на ультракоротких метровых волнах, не слышимых для подводных лодок в погруженном состоянии. Хотя это был открытый канал, при пользовании им, тем не менее, применялся код, которым обозначались порядковые номера судов, курсы и время. Однако верховное командование делало все возможное, чтобы запретить использование этого канала, потому что его легко прослушивали самолеты противника. Ночью судам конвоя для связи между собой разрешалось пользоваться только ревунами и мегафонами.

Радиооператоры на конвойных судах регулярно получали с берега от командования конвоев предупреждения о вероятных опасностях. Сообщения эти посылались на длинных волнах и низкой частоте. Береговые станции передавали их по несколько раз на дню азбукой Морзе, и очень медленно (со скоростью восемнадцать слов в минуту), чтобы даже малоопытные радисты на другом конце успевали принять все от начала до конца. Текст сообщения был зашифрован — шифр менялся каждый день.

Впрочем, судовым радиооператорам не составляло большого труда принять шифрограммы, зато их расшифровка зачастую превращалась для них в сущий кошмар — даже для офицеров шифровальной службы на военных кораблях: теснясь в холодных и сырых радиорубках эсминцев и корветов, облаченные нередко в непромокаемые спаскомбинезоны, они вели настоящую борьбу со сводными шифровальными таблицами, которые то и дело падали со стола и прилипали к вечно мокрому полу.

Ответные радиogramмы, «конвой — берег», имели право отправлять только коммодоры конвоев или командиры эскортов, к тому же послания их были предельно короткими. Каждый день, ровно в полдень, коммодор передавал в эфир сведения о местоположении конвоя, не давая при этом точного указания адресата.

18 мая на рассвете моряки конвоя PQ-16 увидели, что с севера к ним приближаются гидросамолеты Берегового командования, базировавшиеся в Исландии. А когда рассвело, на горизонте возник и сам исландский берег: издали он казался совершенно плоским и блеклым, с заснеженными горными вершинами на заднем плане; одна из них выделялась особенно — это был вулкан Гекла. Спустя немного времени можно было разглядеть, что берег и горные склоны покрыты травой и прочей растительностью. Конвой двинулся дальше вдоль побережья. Вскоре показались и маленькие прибрежные деревушки с красивыми, вполне современными домиками. Некоторым морякам конвоя PQ-16 уже случалось бывать в Исландии — и товарищи забрасывали

их вопросами: «На кого похожи исландцы? Говорят ли они по-английски? Как у них с гостеприимством? И верно ли говорят, что зимой тут стоят собачьи холода?» На что бывалые отвечали так: «Исландцы похожи на норвежцев. По-английски говорит в основном молодежь. Насчет собачьих холодов — это все выдумки, хотя иной раз может задуть такой ветер, что мало не покажется. В домах довольно уютно, строят их по-современному. А вот с гостеприимством у исландцев беда: пришлых они не очень-то и жалуют».

Конвойные суда вошли в глубокий фьорд и бросили якорь рядом с уже стоявшими там сухогрузами, танкерами и военными кораблями. С якорной стоянки открывался прекрасный вид на Рейкьявик — порт и город. Дома в Рейкьявике были все как один белоснежные, с черными, красными, розовыми и светло-зелеными кровлями, радовавшими глаз. То тут, то там виднелись сборно-разборные бараки типа «Ниссен». И ни единого деревца кругом. По городской набережной сновали туда «виллисы», запряженные мохнатыми пони, мужчины и женщины с детьми, в пестрых, под стать цвету крыш, одеждах. Для большинства моряков все это и правда было в диковину, жаль только, что, по слухам, высадки на берег не предвиделось.

Вокруг кораблей плавали тюлени — они то вдруг исчезали под водой, то столь же внезапно выныривали и, застыв на поверхности, бесстрашно и озорно поглядывали на людей, которые так же весело и с не меньшим любопытством разглядывали их с высоты корабельных палуб.

Около девяти часов вечера солнце скрылось за горизонтом, будто провалившись в морскую бездну, и затем наступили долгие сумерки — ночи, как таковой, не было и в помине. А потом над окутанными сумерками горами, увенчанными шапками из снега и льда, снова поднялось солнце, высветив еще не ярким светом султан дыма, висевший над вершиной Геклы. Однако пробуждающееся первозданное величие исландской природы мало радовало моряков: что толку в этой красоте, если нельзя ступить на берег и насладиться ею вблизи, — уж лучше поскорее сняться с якоря.

Вечером 19 мая и в ночь с 19 на 20 мая капитаны, в компании своих помощников и боцманов, обменялись визитами вежливости. Виски тогда лилось рекой, и над безмятежной гладью фьорда разносились крики, хохот, нестройные песнопения и сухие pistolетные выстрелы: большинство американских капитанов, следуя старой морской традиции, гласившей, что в море каждый из них — второй после Бога, сохранили револьверы при себе. По возвращении из гостей они открывали пальбу по плававшим в воде пустым банкам, коробкам, бутылкам и даже тюленям — словом, по всему, что могло привлечь их хмельной взор. И счастье еще, что не пострадал никто из людей.

Самым посещаемым в ту памятную ночь был, вне всякого сомнения, российский сухогруз «Старый большевик». Оно и понятно: для большинства английских и американских моряков русские были не меньшей экзотикой, чем исландцы. Что поразило гостей на русском судне, так это невиданная чистота и безупречный порядок во всем. Капитан потчевал гостей хлебом с маслом и чаем с сахаром. На борту «Старого большевика» находился оружейный расчет, состоявший целиком из комендоров британского ВМФ. Ничуть не меньше гостей поразило и то, что среди русских моряков были женщины, вернее, даже девушки. Одна из них, хрупкая с виду, оказалась вторым механиком. А две другие, красавицы блондинки, были буфетчицы.

Конвой PQ-16 снялся из Рейкьявика 20 мая в 20 часов. Пополнившись еще несколькими судами, он теперь насчитывал в своем составе тридцать четыре сухогруза и танкера различного тоннажа и разных лет постройки: иные из них отходили по морям больше двадцати лет, а другие только-только сошли со стапелей, как, например, грузовые суда типа «Либерти». На одном из сухогрузов — «Элинбэнке», вместимостью 8000 тонн, были установлены мощные зенитные орудия и вдобавок — РЛС обнаружения воздушных целей. На другом имелся катапультный самолет.

Эскорт состоял из следующих военных кораблей (хотя три или четыре из них, малых, вышли из Сейдисфьордура* и должны были присоединиться к конвою на рассвете 22 мая, мы, однако, тоже прием их в расчет): крейсера «Нигерия», «Ливерпуль», «Кент» и «Норфолк»; шесть эсминцев; четыре корвета; шесть сторожевиков, переоборудованных из траулера; два корабля ПВО; две подводные лодки; один военный танкер (для дозаправки эсминцев и корветов).

Прибавим к приведенному перечню еще одно судно — спасательное. Его капитан и члены команды были добровольцами из торгового флота; кроме них, в состав экипажа входили терапевт, хирург и санитары — они были направлены из британского ВМФ...

Спасательные суда представляли собой небольшие сухогрузы водоизмещением не более 1500 тонн, некогда обслуживавшие каботажные линии в Северном и Ирландском морях. Главная задача спасателей заключалась в том, чтобы вовремя подоспеть к гибнущему судну и снять с воды людей. (Остальным судам конвоя категорически запрещалось сбавлять ход, разворачиваться и спешить к месту кораблекрушения, поскольку в таком случае они тоже подвергались смертельной опасности; к тому же стоило расстроиться походному порядку, как конвой тут же становился более уязвимым. Снимать с воды людей

* Сейдисфьордур — порт на восточном побережье Исландии.

спасателям помогали эскортные корабли — но только после того, как они отражали атаку противника.) Ночью спасатели действовали с зажженными огнями, а в иных случаях они включали и прожектора. На борту у них не было ни одной пушки. В отличие от госпитальных судов, они не попадали под защиту международных конвенций. Неприятельские боевые корабли обычно не трогали спасателей. Хотя, впрочем, однажды один из них был торпедирован и затонул...

Первые тридцать часов конвой продвигался вдоль берега, огибая Исландию с северо-запада. По ходу справа зияли глубокие мрачные фьорды, над которыми высились скрытые в полумраке, наполовину заснеженные горные пики. И вдруг все это разом исчезло — по судам конвоя передали приказ: буксируемые туманные буи за борт! Эти нехитрые приспособления представляли собой медные колпаки, наподобие поплавков, с деревянными брусками внутри. Они крепились к корме судна с помощью троса и оставляли за собой хорошо различимую кильватерную струю, позволявшую судам следовать единым строем даже в условиях плохой видимости. Эскортные корабли ориентировались в тумане по звуковым и радиолокационным сигналам.

Туман сгущался все больше, становясь до того плотным, что создавалось ощущение, будто он липнет к лицу и забивается в рот. Со стороны суда казались призраками, мало-помалу растворяющимися в туманной мгле. Вскоре корабли и вовсе потеряли друг друга из вида. Теперь они давали о себе знать лишь регулярными гудками ревунов и туманных горнов.

«Алькоа Бэннер» отбил от конвоя 23 мая около полудня. Впередсмотрящие заметили прямо по курсу айсберг, и капитану во избежание столкновения пришлось маневрировать.

Айсберг дрейфовал в какой-нибудь сотне метров впереди судна. В тумане он походил на небольшой, не больше десяти метров в высоту, плавучий дом, лучащийся изнутри голубоватым свечением. Капитан, не колеблясь ни секунды, скомандовал: «Руль право на борт!» — и судно разошлось с айсбергом левым бортом почти вплоты. Моряков, как они потом рассказывали, даже обдало пронизывающим холодом, исходившим от ледяной глыбины. Когда айсберг остался за кормой, капитан приказал переложить руль лево на борт, чтобы вывести судно на прежний курс и снова занять свое место в походном строю. Однако туманного буя, который тащило за собой идущее впереди судно, нигде не было видно. Да и вообще, море кругом, насколько хватало глаз, было пустынно. Должно быть, предыдущему судну тоже пришлось сманеврировать и оно также уклонилось от заданного курса.

Капитан «Алькоа Бэннера» скомандовал рулевому принять еще чуть влево — и судно, прибавив ходу, двинулось в направлении, откуда доносились гудки туманных горнов. «Алькоа Бэннер» не мог идти

поперечным курсом: капитан опасался столкновения с каким-нибудь другим судном конвоя. Между тем гудки постепенно стихли — в тумане ни одно действие или явление не подчиняется привычным законам логики, даже теория вероятности здесь бессильна.

В 15 часов стало ясно, что «Алькоа Бэннер» окончательно разминусь с конвоем. И капитану ничего не оставалось, как вести судно дальше по счислению, стараясь держаться генерального курса конвоя, чтобы нагнать его на следующий день в условленном месте встречи. Словом, еще не все было потеряно, лишь бы скорее рассеялся туман. С другой стороны, стоило улучшиться видимости, как тут же мог нагрянуть неприятель, и для любого одиночного судна шансы уцелеть в здешних водах сводились практически к нулю.

К 16 часам туман немного рассеялся. Наблюдатели обшаривали напряженно настороженными взглядами морскую поверхность, по которой стлалась медленно редеющая туманная пелена. Вдруг прямо по курсу послышался приглушенный рокот. А затем там же, впереди, засверкали белопенные буруны — их вздымала странная с виду, низко сидящая в воде темная продолговатая глыбина. Через некоторое время глыбина обрела четкие формы военного корабля. Им оказался британский эсминец «Уайт Энсайт».

На борту эсминца все орудия были изготовлены к бою — комендоры стояли на своих постах и, казалось, только и ждали команды открыть огонь. Со стороны этот небольшой миноносец являл собой живое воплощение энергии, бдительности и порядка. Военные моряки смотрели на «Алькоа Бэннер» безмолвно и бесстрастно. Впрочем — не все: взоры некоторых были устремлены в небо — туда, где в проветах между ключьями тумана проглядывало солнце. Поравнявшись с сухогрузом, эсминец развернулся и двинулся дальше параллельно с ним курсом. На маленьком мостике эсминца стояли два офицера в широких непромокаемых плащах с капюшонами поверх фуражек. На лицах обоих сияли улыбки. Один из них — как видно, командир корабля — поднес ко рту микрофон и проговорил:

— Назовитесь!

Голос, многократно усиленный громкоговорителем, прозвучал точно громовой раскат, не соизмеримый с ростом человека, его подавшего. Казалось, будто голос этот издал не человек, а сам корабль. Капитан «Алькоа Бэннера» поднял рупор и произнес название судна.

— Ваш номер?

Капитан сухогруза назвал и его: «Тринадцать». Эсминец сотрясся от смеха:

— Какой прекрасный номер. Да вы просто счастливики. И все же поторопитесь. Конвой долго ждать не будет. Тем более, того и гляди нагрянут немецкие самолеты и подводные лодки. Вот вам курс. Разводите пары — и полный вперед! Мы пойдем за вами следом.

Между тем в тумане от конвоя отбились еще несколько судов. Но уже 23 и 24 мая они снова заняли свои места в походном строю, опять же не без помощи эскортных миноносцев. А 24 мая, около 16 часов, один из эскортных крейсеров выбросил черный вымпел, оповестив таким образом конвой о появлении неопознанной подводной лодки. От отряда кораблей сопровождения тут же отделились два эсминца — они двинулись на всех парах сперва на юг, а после повернули на восток, сбрасывая по ходу глубинные бомбы. Гулкие отзвуки взрывов были слышны на всех торговых судах, особенно внутри — в машинном и котельном отделениях. Однако подводной атаки в тот день не последовало.

25 мая, к 6 часам, туман почти рассеялся. А в 6 часов 15 минут высоко в небе показался одинокий «Дорнье-18». Но, покружив недолго над облаками, самолет скрылся вовсе. В 8 часов конвой вышел в точку с координатами 70 градусов 14 минут северной широты и 3 градуса 12 минут восточной долготы. На этой широте и выше солнце висело над горизонтом круглые сутки. В 13 часов на юге появился еще один самолет, но опознать его не смогли — было слишком далеко. Вскоре совсем прояснилось, хотя температура воздуха резко упала. Море было спокойным, однако теперь по пути все чаще стали попадаться льдины, впрочем, пока небольшие. В 18 часов 25 минут «Элинбэнк» (тот самый, о котором мы уже упоминали в связи с тем, что он единственный, кто был оснащен РЛС обнаружения воздушных целей) просигналил: «В 17 милях к югу обнаружили самолеты. Двигутся в направлении конвоя». На всех торговых судах и кораблях сопровождения тут же была дана команда занять места по боевому расписанию.

Глава III

ОДИССЕЯ КОНВОЯ PQ-16

Один из сухогрузов, входивших в состав конвоя PQ-16, назывался «Сити-оф-Джолиет». Это было судно типа «Либерти» водоизмещением 10 тысяч тонн, длиной 135 метров и шириной 17 метров. На нем имелись две палубы, четыре грузовых трюма (чистой вместимостью 4380 тонн), два водотрубных котла, топившихся мазутом, приводной двигатель мощностью 2500 лошадиных сил, один четырехлопастный гребной винт. Средняя скорость сухогруза составляла порядка одиннадцати узлов, а дальность плавания — 17 тысяч миль. Со стапелей он сошел совсем недавно. И это был его первый рейс. Как известно, суда «Либерти» строились серийно и были рассчитаны на пять лет плавания — с учетом прочности корпуса.

Экипаж «Сити-оф-Джюлиет» состоял из тридцати девяти человек — моряков торгового флота и двенадцати матросов-сигнальщиков ВМФ под командованием лейтенанта-резервиста, никогда прежде не участвовавших в боевых действиях. Не говоря уже о гражданских моряках, большей частью и не представлявших, что такое воздушный налет. Был среди них и наш старый знакомый Дэвис Дойл — тот самый, который, как мы помним, уже дважды терпел кораблекрушение после торпедных атак немецких подводных лодок. Пожалуй, только он и знал, каково оно, когда в судно попадает торпеда: сначала — страшный удар, сотрясающий корабль от киля до клотика, затем — груды разлетающихся в разные стороны искореженных обломков и — столб пара, вырывающийся наружу с диким ревом. Но как ни странно, во время обеих торпедных атак Дэвис Дойл даже не успел испугаться — во всяком случае, по его собственным словам.

25 мая 1942 года, в 18 часов 30 минут, или около того, матросы, заряжавшие два 20-миллиметровых пулемета «Эрликон» на носовом мостике «Сити-оф-Джюлиет», заметили в 75 градусах по правому носовому борту десять самолетов: четыре из них летели над самой водой, а другие шесть, следовавшие за ними, вдруг отделились от группы и стали набирать высоту. На солнце они сверкали ослепительным блеском. Те, что держались пятнадцатиметровой высоты над морем, были «Хейнкели-111» — торпедоносцы. Они приближались с каждой минутой.

Эскортные корабли встретили их шквальным пушечным и пулеметным огнем. Кругом поднялся страшный грохот, сквозь который едва можно было расслышать голоса. 140-, 135- и даже 102-миллиметровые орудия сотрясали воздух громоподобными выстрелами — им вторили чуть приглушенный размеренный рык 37-миллиметровых пушек и звонкий захлебывающийся стрекот пулеметов. По мере приближения самолетов дробные раскаты выстрелов слились в один протяжный гул. Транссирующие пулеметные очереди сверкали, как разноцветные гирлянды огней на новогодней елке, — кроваво-красным, ярко-розовым, изумрудно-зеленым светом со множеством оттенков.

«Хейнкели» сбросили торпеды примерно в тысяче метров от крайней правой колонны конвоя. И смертоносные снаряды, оснащенные миниатюрными двигателями, устремились к целям со скоростью 36 узлов, то есть 65 километров в час. Каждый «Хейнкель-111» нес по две семиметровые торпеды диаметром 533 миллиметра.

После того как торпеды были сброшены, моряки на «Сити-оф-Джюлиет» увидели, как торпедоносцы резко взмыли вверх и, набрав высоту, перешли в горизонтальный полет, почти как пикирующие бомбардировщики. Затем моряки перевели взгляд на морскую поверхность: по ней, вздымая тупыми носами буруны и оставляя позади длинные пенные шлейфы, изломанные зыбью, неслись торпеды.

Моряки насчитали четыре шлейфа: два и еще два. Однако они тут же поняли — эти торпеды предназначены не им: судя по направлению шлейфов, снаряды должны были проскочить далеко за кормой «Сити-оф-Джолиет». Но следом за ним шел другой сухогруз — он уже начал маневрировать, взяв круто вправо. На перехват самолетам выдвинулись два эскортных миноносца. Открыв огонь по торпедоносцам, они сбросили одновременно несколько управляемых противоторпедных бомб, чтобы если и не уничтожить торпеды, то хотя бы сбить их с заданного курса. Тем временем начали маневрировать и суда, шедшие в двух правых и средних колоннах (конвой, напомним, продвигался шестью параллельными колоннами). И ни одно из них, к счастью, не пострадало.

Между тем «хейнкели» развернулись и снова вышли на позицию для торпедной атаки. Каждый из них выпустил по второй — последней торпедой примерно с того же расстояния, что и первый раз. И опять суда принялись маневрировать, уваливаясь то влево, то вправо. Эсминцы вновь открыли огонь по самолетам, успевая при этом сбрасывать глубинные бомбы, которые одна за другой с всплеском шлепали в воду за кормой кораблей. Торпеды, слава Богу, и в этот раз прошли мимо целей.

Шесть самолетов, что сначала следовали за «Хейнкелями-111», а потом, отделившись от них, стали набирать высоту, при ближайшем рассмотрении оказались пикирующими бомбардировщиками «Юнкерс-88». Они надвигались строем «фронт» на расстоянии 300 метров друг от друга и высоте 2500 метров. Вот они рассредоточились и пошли каждый на свою цель.

В нижних отсеках «Сити-оф-Джолиет» ритмично, подобно сердцу закованного в железо великана, рокотал двигатель. Суда «Либерти» были оснащены приводными двигателями, более простыми в обслуживании и более мощными по сравнению с турбовинтовыми. Объяснялось это еще и тем, что, в случае чего, механиков, знакомых с приводными двигателями, можно было найти в любом порту мира, не говоря уже о запасных частях.

Смазчик Чарлз Колман, известный среди товарищей по прозвищу Малыш, прислушивался и к размеренному рокоту двигателя, и к громкому, ритмичному биению своего сердца. Он слушал эти привычные для него звуки и гадал: нарушат ли их неожиданные толчки или удары и, если это все-таки случится, достанет ли ему сил их вынести, и подавив в себе искушение бросить все, не кинуться очертя голову вверх по крутым железным трапам; успеет ли он выбраться на верхнюю палубу и добежать до какой-нибудь из спасательных шлюпок до того, как их спустят на воду.

Удары и толчки, которые Малыш слышал перед тем, были отзвуками взрывов глубинных бомб, сброшенных эсминцами. Но ни Ма-

лыш, ни его друзья-механики о том не догадывались. Зато палубные матросы, видевшие все собственными глазами, уже успели натянуть на себя спасательные комбинезоны и приготовились к самому худшему. В машинном отделении работать в спасательных комбинезонах было не то что несподручно — попросту невозможно. Однако больше всего Малыш сожалел не об этом, а о том, что под рукой не было даже спасательного жилета: он вместе с другими висел в верхнем отсеке кочегарки, хотя было самое время держать его не под рукой, а в руке. А уж так-то и подавно не поработаешь.

Малыш был несчастный парень: в жизни ему никогда не везло. Он был круглый сирота, и почти не помнил одетых в лохмотья нищего и нищенку, бродивших по улицам с фисгармонией и распевавших церковные гимны. Не помнил он и себя, состоявшего при них вроде как на подпевках. Он знал только, что нищий с нищенкой не были ему родней — они просто пригрели его из жалости, вот он и бродяжничал вместе с ними. А когда подрос — бросил своих благодетелей без малейшего сожаления и решил пристроиться к какому-нибудь делу. К семнадцати годам, поднаторев во многих ремеслах, Малыш нанялся подручным к смазчику на пароход, бороздивший просторы Великих озер. И к маю 1942 года, к своим двадцати семи годам, он уже стал заправским моряком — по специальности смазчик-моторист. Теперь же Малыш на чем свет клял судьбу за то, что однажды поступил на сухогруз, отправлявшийся в Северный Ледовитый океан. Вот уж действительно — черт попутал! Хотя по большому счету черт был ни при чем. Просто однажды Малыш, по его мнению, засиделся на берегу после очередного рейса. Впрочем, это отдельная история, но мы не преминем ее рассказать, правда, чуть погодя.

А пока Малыш стоял в задней части машинного отделения с большой масленкой в правой руке и ветошью в левой и протирали какую-то деталь — вернее, делал вид, что протирает, — то и дело поглядывая в другой конец отсека, где помещался стол начальника вахты. Возле стола стоял третий механик, а рядом с ним — моторист-стажер, который неотрывно смотрел на телефонный аппарат, явно нервничая. По правому борту два человека возились с питательным насосом. Они работали молча и не спеша. Старина Добги, кочегар, торчал у себя в кочегарке — не на виду. Но, как знать, быть может, и он боялся. Третьего механика Малыш видел только со спины: тот внимательно следил за показаниями датчиков, держа правую руку на вентиле выпускного клапана.

Иначе говоря, «третий» и все остальные находились на своих постах, откуда до ведущего наружу железного трапа было рукой подать. Так что, в случае чего, они могли бы оказаться возле него в мгновение ока. Не то что Малыш: ему пришлось бы бежать к заветному трапу через все машинное отделение.

Малыш убеждал себя, что нет никакого смысла толочься здесь, в дальнем углу, и протирать никому не нужные железяки. А ведь предстояло еще смазать подшипники валопровода. Для этого нужно было пройти в крайнюю заднюю часть машинного отделения, а оттуда через кормовую машинную переборку, — в нишу коридора, где вращалась длинная стальная ось гребного вала с винтом на конце. По идее, этой работой следовало заняться именно сейчас. Но при одной лишь мысли о том, что придется лезть в глубокий, узкий туннель, где ни черта не видать, Малышу становилось не по себе. Тем более что по туннелю можно было продвигаться только согнувшись в три погибели, очень медленно и крайне осторожно. Другими словами, случись человеку оказаться в этой западне в момент кораблекрушения, ему нипочем бы не успеть выбраться наружу.

Вдруг зазвонил телефон, соединявший машинное отделение с мостиком. Моторист-стажер схватил трубку, послушал и взволнованным голосом стал что-то говорить третьему механику.

И тут машинное отделение сотряслось от сильнейшего толчка. Да что там! Это был мощнейший удар, содрогнувший все судно. Раздался оглушительный звон — можно было подумать, что «Сити-оф-Джолиет» превратился в громадный колокол. За первым ударом последовал другой, и пол в машинном отделении резко накренился — значит, судно начало маневрировать. По крайней мере, очень хотелось верить, что пол накренился именно поэтому.

Шатаясь из стороны в сторону, Малыш двинулся с места — но не в самую глубину машинного отделения, а напрямик к трапу, ведущему наружу. Проходя мимо стола начальника вахты, он на секунду-другую замешкался и остановился. В это время третий механик оглянулся и спросил:

— Тебе чего?

Малыш открыл было рот, но не смог выговорить ни слова. Он вдруг почувствовал, что сердце у него того и гляди вырвется из груди. Смутившись, он отвел глаза от третьего механика и взглянул на моториста-стажера — тот тут же потупил взор. Посмотрев ему через плечо, Малыш остановил взгляд на топливном насосе левого борта.

— Похоже, топливный насос сдал, — снова поглядев на своего начальника, проговорил он.

В самом деле, насос отказал не иначе как от резких толчков. Механик перевел взгляд на левый борт и сказал:

— И то верно. Спасибо!

Повернувшись затем к двум мотористам, все еще возившимся с питательным насосом, он крикнул, чтобы они бросили валять дурака и скорее наладили топливный насос. Потом он снова посмотрел на Малыша и, поблагодарив его еще раз, взглянул на верхнюю площадку

трапа — там как раз показались ноги старшего механика в синем комбинезоне. Малыш тоже поднял голову.

Тут судно содрогнулось от третьего удара. Казалось, что от него даже вздыбился пол. Каждый ухватился за то, что было под рукой. Малыш успел заметить, что старший механик вцепился обеими руками в поручни трапа, а когда судно выровнялось, он стал спешно спускаться вниз. Малыш отошел от стола и направился обратно — в дальний конец отсека, к злосчастному туннелю. Ничего другого ему не оставалось...

Позднее, когда газетчики расспрашивали Малыша о его приключениях, он рассказал им все как было, без утайки. Поведал он и о том, каково оно — торчать в машинном отделении, когда судно атакуют со всех сторон, не забыв при этом заметить, что тут уж у кого угодно поджилки затрясутся и помутится рассудок. Нет, не чувство патриотизма позвало его в арктические моря, как на духу признался журналистам Малыш, — ни о чем таком он и не думал — и не желание самоутвердиться или прославиться. Просто у него не было другого выхода...

Итак, Малыш забрался в туннель и начал смазывать подшипники. Тем временем судно продолжало сотрясаться от толчков и ударов. С замирающим от ужаса сердцем и чуть ли не со слезами на глазах сетуя на свою злосчастную судьбу, Малыш боролся с неодолимым желанием бежать из проклятого туннеля к трапу — и скорее на свет божий. Но, несмотря ни на что, он так и не сдвинулся с места.

Судно бросало из стороны в сторону как жалкую шепку. Чтобы избежать прямого попадания бомб, оно отчаянно маневрировало, заваливаясь то на один борт, то на другой, то на нос, то на корму. В результате шальной болтанки обшивка корпуса буквально трещала по швам.

Между тем в ходе этого налета пострадали пять судов. Как только бомба попадала в цель, над морем в этом месте поднимался огромный столб дыма: ведь большинство сухогрузов везли в трюмах сотни килограммов тротила. Стоя на мостике и верхней палубе «Сити-оф-Джоллет», моряки смотрели на окутанные дымом суда и ждали взрывов. Но взрывов не было — на сей раз все обошлось. Огонь удалось быстро погасить. И некоторое время спустя конвой в полном составе двинулся дальше.

Правда, перед тем произошел забавный случай, несколько разрядивший напряженную обстановку. В самый разгар воздушного налета, покуда корабли отбивались от пикирующих бомбардировщиков, на крейсере «Нигерия», головном эскортном корабле, взвились сигнальные флажки. Заметив их, наблюдатели на мостиках остальных кораблей тут же припали глазами к биноклям, а вахтенные офицеры принялись впопыхах листать сводные сигнальные таблицы, теряясь в догад-

ках, что бы это могло означать. На поверку оказалось, что сигнал означал всего лишь рекомендацию: «Всем судам! Перевести стрелки часов на один час вперед».

В 20 часов 10 минут бомбардировщики улетели прочь. В небе остался только самолет наблюдения «блом-восс» — он, впрочем, маячил слишком далеко и зенитными орудиями его было не достать. Этот наблюдатель сопровождал конвой почти до самого Мурманска. Хотя, вероятнее всего, время от времени его сменял «близнец» — в точности такой же наблюдатель. Однако морякам казалось, что это один и тот же назойливый «стервятник»...

Самолеты наблюдения сопровождали и другие конвои, причем нередко — едва ли не всю дорогу. Поскольку стояли белые ночи, «стервятник» держал конвой в поле зрения постоянно. И корабельные радисты в свою очередь регулярно перехватывали его передачи. Немецкий самолет-наблюдатель поддерживал непрерывную радиосвязь с подводными лодками, бомбардировщиками и штурмовиками. И не удивительно, что круглосуточное присутствие «стервятников», не говоря уже о радиопереговорах, которые они вели с поразительным постоянством, раздражали моряков больше, чем что бы то ни было. Как-то раз дело дошло даже до того, что один коммодор, не выдержав, послал «стервятнику» такое сообщение: «Хватит кружить в одну сторону, а то у нас, не ровен час, голова пойдут кругом». На что «стервятник» не преминул ответить: «К сведению принял. Буду рад доставить вам новое удовольствие». И стал кружить в противоположную сторону...

В 21 час по всем экипажам передали команду занять места по боевому расписанию. И снова морякам пришлось облачаться в удушливые спасательные комбинезоны, которые они только что с себя сняли. Небо было на редкость ясное, как в погожий январский день, в послеполуденное время в средних широтах. При этом, однако, было довольно холодно, даже морозно.

В 21 час 10 минут со стороны зависшего над горизонтом солнца, то есть по левому кормовому борту, появилась дюжина «Юнкерсов-88». Однако теперь комендорам с трудом удавалось взять на прицел нечеткие, бликующие в солнечном свете воздушные цели.

Орудийный расчет, обслуживавший кормовую пушку на «Сити-оф-Джолиет», вели огонь то по одному самолету, то по другому. В 21 час 16 минут комендоры заметили, что один из «юнкерсов» нацелился прямо на них. Когда же бомбардировщик стал заходить в пикирование — примерно с высоты 2500 метров, — уже нельзя было определить, какое именно судно он вознамерился атаковать. Но уже через миг-другой все стало ясно.

Нетрудно представить, каково было комендорам возле кормовой пушки на «Сити-оф-Джолиет» при виде камнем падающего на них

самолета. Они все как на подбор были дюжими малыми, хотя совсем еще зелеными. Когда начался налет, они даже не успели переодеться в спасательные комбинезоны. На них были темно-синие суконные бушлаты и суконные же штаны, стянутые на лодыжках, наподобие шаровар; на ногах — короткие резиновые сапоги; на руках — рукавицы, а на головах поверх шерстяных шлемов, — каски. С правой стороны орудия размещался наводчик — он то и дело припадал одним глазом к окуляру прицела, а слева от орудия стояли заряжающий и телефонист. Остальные номера доставали из ящиков длинные снаряды и передавали их заряжающему.

Бомбардировщик пикировал под углом пятьдесят градусов, или около того. Звук его моторов, поначалу напоминавший отдаленный рокот морского прибоя, по мере приближения становился все больше похожим на дикий рев разъяренной лавины стаи. Комендорам возле кормового орудия казалось, что он падает чересчур медленно по сравнению с бомбардировщиками, которые пикировали на них во время учебных стрельб, хотя на самом деле он несся с ошеломляющей скоростью. Впрочем, тут, должно быть, не последнюю роль сыграл так называемый психологический фактор.

Однако уже через секунду-другую бомбардировщик стал разрастаться прямо на глазах, о чем можно было судить по стремительно увеличивающемуся размаху его крыльев. И вот уже люди на корме совершенно отчетливо различали желто-зеленое пламя, вырывавшееся из его пушек. По единодушному признанию комендоров, самое жуткое впечатление произвели на них бомбы, которые были довольно четко видны в бомбодержателях атакующего самолета, — четыре огромные бомбы: «Мы не верили своим глазам. Даже трудно было себе представить, что еще секунда — и эти болванки разнесут всех нас в пух и прах». Палубу вокруг кормового орудия на «Сити-оф-Джолиет» буквально изрешетило пушечными снарядами «юнкерса». Но комендоры не обращали на это никакого внимания. Больше того: они даже не сознавали, какой опасности подвергаются, находясь на открытой палубе. Страх у них вдруг как рукой сняло, и они продолжали подносить снаряды и стрелять как ни в чем не бывало — вернее, как во время тех же учебных стрельб.

И вот от «юнкерса» оторвалась одна бомба («юнкерсы», напомним, могли нести по четыре бомбы весом 250 килограммов каждая). На какое-то мгновение она неподвижно зависла подобно воздушному шару, а бомбардировщик, сбросив ее, резко выровнялся и с громopodobным гулом устремился ввысь. Потом шар обрел форму цилиндра коричневатого-зеленого цвета; вот на нем уже обозначились крылышки-стабилизаторы и даже размытое пятно белой краски, которой был выведен ее регистрационный номер. И комендоры обреченно подумали: «Эта бомба — наша». Но откуда им, не нюхавшим пороха, было знать,

что бомба, которая действительно предназначена вам, имеет неизменную форму диска. Впрочем, не на одной лишь бомбе сосредоточили свои мысли комендоры: подумали они и о смертоносном грузе, покоившемся в судовых трюмах...

Бомба рухнула в море — в двух десятках метров за кормой сухогруза. На этом месте в воздух взметнулся громадный водяной столб, и в следующее мгновение все сотряслось от страшного толчка. Пустые гильзы от снарядов, валявшиеся кое-где, разметало в разные стороны. «Сити-оф-Джюлиет» подбросило и закачало на поднявшейся волне так, будто в него ударил огромный невидимый таран.

Первая бомба не задела сухогруз. Благодаря ловкому маневрированию избежал он попадания и других бомб, которые немецкие бомбардировщики непрерывно забрасывали его в течение того же вечера, 25 мая, с 21 часа 17 минут до 22 часов. Однако от ударных волн, рвавшихся в непосредственной близости от сухогруза бомб, серьезно пострадала обшивка его корпуса. И через разошедшиеся сварные швы в трюмы начала поступать забортная вода.

В этот раз тоже пострадало немало судов, но все они остались на плаву, хотя одному из них все же пришлось лечь на обратный курс: из Рейкьявика вызвали по радио буксир, и тот оттащил его к исландским берегам. А ведь с тех пор, как конвой покинул Исландию, минуло пять суток, и за это время уже была пройдена добрая половина пути. Однако слово коммодора — закон! Раз он решил повернуть пострадавший сухогруз обратно, значит, для этого были серьезные основания. Тем более что, судя по опыту прошлых конвоев, вторая половина пути обещала быть самой трудной.

26 мая, во втором часу ночи конвой впервые атаковали подводные лодки.

Следует иметь в виду, что хронология носит здесь чисто условный характер, поскольку она никоим образом не соответствует той действительности, которой жили моряки. Так, день для них длился бесконечно еще и потому, что солнце находилось в той или иной точке небосвода постоянно, если только его не скрывала туманная пелена, — и все события разворачивались на фоне этой изнуряющей бесконечности времени. Даже трудно себе представить, что отсутствие ночи, в привычном понимании этого слова, могло действовать на людей столь удручающе. И все же так оно и было — во всяком случае, по единодушному признанию самих моряков.

Итак, 26 мая в 1 час ночи или утра — как угодно — по конвою передали сигнал тревоги: атака подводных лодок. В небе не было видно ни одного самолета, за исключением, правда, одинокого «бломвосс» — Впрочем, он, как обычно, маячил где-то позади, на порядочном удалении от конвоя.

Моряки, находившиеся на боевых постах — на верхней палубе и мостиках «Сити-оф-Джоллет», увидели, как несколько эсминцев на полном ходу выдвинулись к двум английским эскортным подводным лодкам, шедшим в надводном положении, в то время как крейсера развернули орудия в том же направлении и открыли огонь непонятно по каким целям.

Английские подводные лодки разошлись: одна — вправо, другая — влево. И лишь тогда обнаружилась цель: как раз между ними на свинцово-серой поверхности моря показалась боевая рубка еще одной — неопознанной подводной лодки. Рубка была выкрашена то ли в грязно-белый, то ли в светло-серый цвет. Теперь можно было различить даже узкую кильватерную струю, тянущуюся за нею следом. Английские подлодки тут же начали обстреливать ее из пулеметов. И кораблям прикрытия, чтобы ненароком их не задеть, пришлось на время прекратить огонь.

Моряки на «Сити-оф-Джоллет» наблюдали рубку неопознанной подводной лодки, пожалуй, не больше минуты. Через несколько мгновений лодка пошла на погружение — подоспевшие эсминцы послали ей вдогонку несколько длинных пулеметных очередей, а потом стали забрасывать этот участок моря глубинными бомбами. И тут все смешалось: со стороны даже могло показаться, что английские эскортные миноносцы и подводные лодки готовы взять друг друга на абордаж и того и гляди перестреляют друг друга. Но вот орудийная пальба стихла — и теперь были слышны лишь гулкие взрывы глубинных бомб. Что же касается неопознанной подводной лодки, то ее и след простыл.

Все произошло настолько быстро и сумбурно, что понять, удалось ли поразить цель, было решительно невозможно. На «Сити-оф-Джоллет» моряки оживленно обсуждали происшедшее: одни уверяли, будто четко видели, как снарядом рубку подлодки разнесло вдребезги, другие клялись и божились, что тот самый снаряд рванул рядом с рубкой, не причинив ей ни малейшего вреда. (Иначе говоря, могло статься и так, что немецкая подводная лодка, — а в том, что она была именно немецкая, никто и не сомневался, — ускользнула.)

И вдруг спорщики затихли, будто у них разом перехватило дыхание. По правому борту от «Сити-оф-Джоллет» в небо взметнулся огненный фонтан. Это взлетел на воздух груженный взрывчаткой «Сайрос»: в него угодила торпеда.

Впрочем, то был даже не фонтан, а огромный столб ослепительного огня — высотой под 3000 метров. (Сказать по правде, еще никому не удавалось точно измерить высоту пламени, вырывающегося из напичканных взрывчаткой трюмов корабля, который взлетает на воздух. Однако, как бы то ни было, мнения офицеров, очевидцев происшедшего, сошлись на вышеупомянутой цифре.) Впечатление от подобного взрыва иначе как ошеломляющим не назовешь: сначала

гулко сотрясается воздух, дышать становится тяжело, а затем лицо вам обдаёт обжигающим жаром. Огненный столб, набрав определенную высоту, расширяется и принимает форму яйца, переливающегося разными цветами — от ослепительно белого до алого и желтого. Потом все меркнет.

При этом на светло-голубом фоне неба не видно даже дыма. А на поверхности моря, где каких-нибудь пять секунд назад был корабль, нет ничего — ни полузатопленного корпуса, ни единого обломка. После взрыва очевидцы происшедшего еще хранили в зрительной памяти четкий образ сухогруза, который всего лишь пять секунд назад как ни в чем не бывало шел в походном строю. Теперь же на том месте плескались волны. И эта пустота произвела на моряков куда более жуткое впечатление, нежели сам взрыв.

На этом все кончилось. От полсотни человек, находившихся на борту «Сайроса», остались только имена, обозначенные в дубликате судовой роли, прилагавшейся к реестру гражданских судов, что хранился Бог знает в каком порту. Да кое-какие фотокарточки и одежда, оставшиеся дома, — у тех, разумеется, у кого был свой дом. Конечно, то был далеко не первый случай массовой гибели на море, притом мгновенной. Однако бесследное исчезновение судна вместе с экипажем потрясло тогда всех до глубины души. «Какой ужас! — сокрушались моряки на «Сити-оф-Джюлиет». — Как будто их не было вовсе». На других кораблях им вторили: «Даже не верится, что такое могло случиться».

Примерно через час после того, как взорвался «Сайрос», четыре эскортных крейсера покинули строй и двинулись в юго-юго-западном направлении, вызвав у моряков на конвойных судах тревогу и отчаяние.

Непосвященным оставалось утешать себя мыслью, что крейсера выдвинулись на перехват неприятельской эскадры. Похоже, точно так же считали и моряки на других эскортных кораблях. На самом же деле истинная причина отхода эскортных крейсеров кроется в документах, относящихся к описываемым событиям, где, среди прочего, можно прочесть следующее: «Было бы в высшей степени неразумно и слишком опасно подставлять более крупные, нежели эсминцы, корабли под удары наземной авиации противника».

Конечно, грузы, перевозимые конвойными судами, были полезными и дорогостоящими; разумеется и то, что конвой нуждались в защите. С другой стороны, защита была нужна и самим военным кораблям, потому что они обладали куда большей ценностью по сравнению со всеми грузами торговых судов, вместе взятыми. Так что вопрос о степени защиты конвойных судов и кораблей прикрытия всегда был весьма деликатным. И приоритеты в этом смысле постоянно ме-

нялись, склоняясь в пользу то торговых судов, то эскортных кораблей. При этом принимались в расчет риски, которым подвергались моряки на торговых судах. Хотя верно и то, что риски учитывались далеко не в самую первую очередь.

Вскоре конвой PQ-16 вошел в наиболее опасную зону.

Моряки не отрывали глаз от пустынного южного горизонта, простиравшегося справа по ходу конвоя: неприятель мог нагрянуть только оттуда. Случалось, правда, что немцы атаквали конвой PQ и сзади — с запада, и даже слева — с севера, но в этих водах они все чаще нападали с юга. Между тем слева от конвоя PQ-16 простирались паковые льды. И отдельные льды, а то и целые ледовые поля в иных местах подступали к судам левой походной колонны почти вплотную.

По предварительным расчетам, до Мурманска оставалось меньше четырех суток хода. На подходе же к Мурманску простирался район, контролируемый русской истребительно-штурмовой авиацией — уж она-то не даст конвою пропасть. И моряки уже считали не то что часы — минуты, приближавшие их к цели. Так наступило утро 26 мая, и ничего страшного пока не произошло. С тех пор как трагически погиб «Сайрос», не затонул и даже не был поврежден ни один корабль. В конце концов и в предыдущем конвое PQ не досчитались всего-навсего двух кораблей.

Но вот в 11 часов 10 минут на горизонте показались неприятельские самолеты. Через минуту по ним открыли огонь эсминцы. А следом за ними — и все остальные корабли.

Только после первой воздушной атаки моряки на торговых судах осознали в полной мере, чем грозит отход крейсеров. Хотя на самом деле с фактическим уменьшением численности эскортных кораблей огневая мощь конвоя ничуть не ослабла: кругом поднялся такой грохот, что можно было оглохнуть. Вместе с тем нетрудно было заметить, что в этот раз и бомбардировщики атаквали куда более дерзко и решительно, нежели прежде: теперь они сбрасывали бомбы менее чем со стометровой высоты.

В тот день воздушных налетов было много: они начались в 11 часов 10 минут и продолжались до 23 часов с двухчасовыми перерывами между каждой атакой. Так что морякам пришлось пережить не одно страшное мгновение — даже когда бомбардировщики, приблизившись к конвою в строгих боевых порядках, только-только начинали рассредоточиваться, неспешно расходясь в разные стороны. Они рыскали на большой высоте между облачками взрывов и выбирали цели. Затем самолеты резко заходили в пикирование. И моряки сопровождали каждый из них полными ужаса взглядами, думая, что бомбардировщик пикирует прямо на них. Когда же оказывалось, что самолет атакует соседнее судно, они переводили дух, испытывая огром-

ное облегчение. Хотя со стороны это могло бы казаться жестоким: ведь на других судах тоже были люди, больше того — их товарищи.

За двенадцать часов, в течение которых продолжались атаки, на «Сити-оф-Джолиет» не спикировал ни один бомбардировщик. Самые ожесточенные удары пришлось на суда, следовавшие на значительном удалении от него. И тем не менее люди на «Сити-оф-Джолиет» буквально валились с ног от усталости. Ко всему прочему, от громopodobной канонады они оглохли. И даже после того, как орудия смолкли, им приходилось кричать, чтобы расслышать друг друга. А комендоры, едва был дан отбой воздушной тревоги, попадали навзничь прямо на палубе, надвинув каски на глаза, воспалившиеся от напряжения и пороховой копоти.

От бомбовых ударов пострадали несколько кораблей — они были охвачены огнем и дымом. Моряк на «Сити-оф-Джолиет» видели, как еще во время воздушных атак с них спускали спасательные шлюпки: хрупкие и совершенно беззащитные, они медленно отваливали от подбитых кораблей и начинали метаться туда-сюда, покинутые экипажами, были обречены и остались дрейфовать позади конвоя. К ним подошли две эскортные подводные лодки и почти в упор расстреляли их торпедами. Содрогнувшись в последний раз точно в предсмертных судорогах, оба судна почти одновременно ушли под воду, не оставив после себя на поверхности ничего, кроме клубов дыма, которые тут же развеяло ветром.

А на «Сити-оф-Джолиет» тем временем запустили водоотливные помпы.

26 мая в полночь конвой PQ-16 вышел в точку координат 73 градуса 24 минуты северной широты и 9 градусов 15 минут восточной долготы, расположенную чуть северо-западнее мыса Нордкин, то есть на широте острова Медвежий. Теперь командиры немецких авиабаз Бардуплосс, Банар и Петсамо* отслеживали продвижение конвоя постоянно. Незадолго до этого они получили приказ от верховного командования атаковать конвой непрерывно, всеми силами и невзирая на погоду.

А метеоосводки на 0 часов 30 минут 27 мая были таковы: воздух — холодный и сухой; море — спокойное; ветер — слабый; облака — слоистые; высота основания облаков — небольшая. К тому времени на поиски конвоя уже вылетели восемь торпедоносцев. Последние сведения о местоположении конвоя, которыми располагали немецкие летчики, относились к 26 мая, 22 часам 30 минутам. Так что 27 мая в 1 час 15 минут торпедоносцы беспрепятственно вышли на конвой — он продвигался на восток, огибая вплотную кромку ледового поля.

* Русское название — Печенга.

Покуда торпедоносцы приближались, мало-помалу снижаясь, им навстречу выдвинулись четыре эсминца. Не успели они открыть по самолетам огонь, как те набрали высоту и, пролетев некоторое расстояние над облаками, снова пошли на снижение — уже в непосредственной близости от конвоя. Торпедоносцы атаковали неспешно, но решительно, нанося удары с тысячетровой высоты. В результате из строя были выведены два сухогруза — вскоре они заметно отстали от конвоя. А торпедоносцы, израсходовав весь боекомплект, легли на обратный курс.

К тому времени, когда они вернулись на базу, к взлету уже были готовы бомбардировщики. Метеопрогноз обещал скорое улучшение погоды, и командующий немецкими ВВС в северной Норвегии решил повременить с вылетом бомбардировщиков, пока небо не прояснится совсем, чтобы покончить с конвоем одним массированным ударом.

Конвой продвигался очень медленно — под неусыпным надзором неприятельского самолета-наблюдателя. В свою очередь и немецкое командование ВВС не спешило: погода, как ожидалось, вот-вот улучшится, да и до цели было совсем рукой подать.

Однако ожидаемое улучшение погоды наступило не скоро, хотя облачность почти рассеялась. В 5 часов самолет наблюдения сообщил на базу последнее местоположение конвоя, уточнив, что два ранее торпедированных судна снова стали в строй.

Первый эшелон бомбардировщиков-штурмовиков поднялся в воздух между 7 часами 45 минутами и 8 часами 15 минутами. И уже в десятом часу утра летчики заметили прямо по курсу конвой. К этому времени метеоусловия были таковы: погода — ясная; температура воздуха — низкая; солнце — яркое; ветер — юго-восточный, слабый; видимость — исключительная.

В 9 часов экипажам конвойных судов была дана команда занять места по боевому расписанию.

На борту «Сити-оф-Джолит» моряки смотрели на низкие свинцовые облака, затянувшие небосвод, и благодарили за это Провидение. Но вот облачность рассеялась будто по мановению чудесного жезла, и тут уж впору было помянуть самого черта. Всегда радовавшее глаз голубое небо вдруг сделалось морякам ненавистным, а вид сверкающего в ослепительных солнечных лучах полярного моря наводил на них смертную тоску. На фоне незыблемого величия арктической пустыни люди чувствовали себя глубоко несчастными и совершенно незащищенными.

Самолеты показались далеко на юге в виде ярко сверкающих на небе точек. Подойдя чуть ближе, они изменили курс и двинулись параллельно конвою; потом вдруг повернули на юго-юго-запад и вскоре

скрылись за горизонтом; а минут через пять появились снова и взяли курс на восток. Что бы все это значило?.. В 9 часов 30 минут от боевого порядка отделились несколько самолетов и, набирая высоту, направились к конвою. Это были пикирующие бомбардировщики.

В тот день, 27 мая, конвой PQ-16 пережил десять воздушных атак, длившихся попеременно с 9 часов 40 минут до 22 часов. Хотя атак действительно было десять, как явствует из судовых журналов и показаний свидетелей, для моряков день 27 мая превратился в сплошном кошмар.

Ужасные мгновения, в течение которых бомбардировщики, будто зависнув над конвоем, медленно рассредоточивались, распределяя между собой цели; леденящие кровь секунды, в течение которых бомбардировщики пикировали на корабли, разрастаясь на глазах у ошеломленных людей до поистине циклопических размеров; бесконечные минуты, в течение которых моряки отчаянно сражались с пламенем, простиравшим свои языки-щупальца все ближе к заполненным взрывчаткой трюмам; непомерно долгие часы битвы с водой, хлеставшей шальными потоками из лопнувших трубопроводов и через разверзшиеся пробойны... — из всего этого и складывался тот нескончаемый кошмар, что лег потом в память моряков непосильным, изнуряющим бременем.

Только что ясное, голубое небо ощерилось черно-белыми облачками взрывов, море вскипело от рвущихся бомб, воздух вмиг был отравлен желто-серым пороховым дымом, который едва развеивался на слабом ветру. И сквозь эту ядовитую дымную мглу четко проглядывали кроваво-красные отблески разрастававшихся пожаров. После первой воздушной атаки от конвоя и в этот раз отстали два охваченных огнем сухогруза. Одним из них был тот, что пострадал от удара, нанесенного торпедоносцами накануне — в 1 час 15 минут.

В то утро было еще три атаки — соответственно в 10 часов 25 минут, 11 часов и 11 часов 55 минут. Казалось, что самолетам несть числа и что пушечные снаряды их практически не берут: восемь пикирующих бомбардировщиков, потом еще шесть... пятнадцать... «С каждой минутой их становилось все больше, — писал один офицер с корвета «Розелис». — И все же несколько из них мы, похоже, сбили, или, во всяком случае, серьезно повредили, так что до базы они вряд ли дотянут». Серьезно повредили — возможно. Между тем факты говорят о том, что в ходе тех налетов был сбит лишь один самолет, — он рухнул на «Эмпайер Лоуренс», о чем речь пойдет чуть дальше. С другой стороны, очевидно и то, что комендоры и пулеметчики на торговых судах меткостью не отличались, потому что были еще необстрелянными (со временем они поднатореют и будут бить по целям практически без промаха); да и огневой мощи эсминцев теперь уже явно не хватало, чтобы прикрыть все суда конвоя. Не стоит сбрасывать со

счетов и то, что немецкие летчики, бомбившие арктические конвои, были настоящими асами.

В ходе второй утренней атаки, начавшейся в 11 часов ровно, один из бомбардировщиков сбросил на «Сити-оф-Джолиет» с высоты 250 метров пять маленьких бомб («юнкерсы», напомним, могли нести до шестнадцати 50-килограммовых бомб). Моряки, затаив дыхание, следили, как они медленно падают под углом — все ниже и ниже. Однако «юнкерс», против обыкновения, выровнялся не сразу после того, как сбросил бомбы: он лишь изменил угол атаки и продолжал пикировать на сухогруз, обстреливая его из крыльевых пулеметов. На «Сити-оф-Джолиет» загорелся деревянный мостик-временка, который матросы соорудили над рядами машин, чтобы было удобнее перемещаться по верхней палубе. Меж тем все пять бомб-малюток упали в море по левому и правому носовому борту. А «Юнкерс» ревущим болидом пронесся над сухогрузом в каких-нибудь тридцати метрах от палубы. Казалось, протяни руку — и дотянешься до его крыльев с огромными черными крестами посередине, отороченными белой каймой. В мельчайших подробностях можно было разглядеть не только сам самолет, но и летчика, будто припечатанного к пилотному креслу: моряки отчетливо видели его широкие плечи, голову и летные очки. Вот уж действительно — невиданное зрелище! Затем «юнкерс» с громоподобным ревом взмыл ввысь, успев, однако, обстрелять судно из хвостовых пулеметов. В результате были пробиты несколько автоцистерн: в их новеньких корпусах зияли совершенно круглые пулевые отверстия с облупившейся по краям краской. Не успел бомбардировщик улететь прочь, как моряки кинулись тушить пожар, оказавшийся, слава Богу, несильным.

Но не прошло и часа, как на «Сити-оф-Джолиет» спикировал другой «юнкерс». Снизившись до стопятидесятиметровой высоты, он сбросил одну-единственную бомбу — крупнокалиберную. Но когда самолет только стал заходить в пикирование, сухогруз сманеврировал влево, а потом круто принял право на борту. (Во время воздушных налетов рулевому приходилось особенно тяжело. Попробуйте покрутить штурвал, когда на вас гермокомбинезон, стесняющий движения и дыхание, который к тому же надет поверх спасательного жилета. Так что волея-неволей приходилось терпеть.) Бомба рухнула в море в 30 метрах от левого борта — мощной взрывной волной судно накренило так, что оно едва не опрокинулось. В 11 часов 25 минут старший механик доложил капитану, что волна заполняет трюмы прямо на глазах и осушительные насосы уже не справляются с нагрузкой. А воздушный налет между тем был в самом разгаре.

На камбузе «Сити-оф-Джолиет» чернокожий буфетчик готовил кофе. Когда начался налет, коки и буфетчики забились в дальние углы

камбуза и кладовой, плюнув на свои обязанности. И морякам пришлось довольствоваться сухомяткой. Через некоторое время, малость пообвыкнув, коки и буфетчики — хотя и не все — стали потихоньку выбираться из своих убежищ и наконец занялись делом, уже не обращая никакого внимания на грохот взрывов и толчки, кренившие судно с борта на борт. Они останавливались лишь на секунду-другую, когда судно сотрясало от очередного толчка, после чего снова брались за работу. Вскоре и самые робкие выползли на свет божий. Теперь они сидели на камбузе, прислонившись к переборкам и нет-нет да и вскакивали с места, чтобы помочь своим товарищем, оказавшимся куда более смелыми.

В примыкавшем к камбузу коридоре тоже кипела работа: механики в спасательных комбинезонах с искаженными от натуги, побелевшими лицами заделывали пробоины в трубопроводе; им помогали чернокожие буфетчики (от напряжения лица у них казались пепельно-серыми). Когда по коридору, пытаясь протиснуться сквозь них, проходил кто-нибудь с дымящимся подносом или кофейником, они провозжали его изможденными, ничего не выражающими взглядами.

В столовой для экипажа уже сидели несколько человек — им наконец-то представилась возможность поесть и выпить горячего. Чарлз Колман, по прозвищу Малыш, потом рассказывал, что в свободные от вахт часы он не раз, даже во время воздушных атак, заглядывал в столовую чего-нибудь перекусить и глотнуть кофе и при этом таскал с собой спасательный жилет и комбинезон. За столом, где непременно кто-нибудь да сидел, обычно царило молчание. Когда судно сотрясало от взрыва рухнувшей рядом бомбы, моряки так же молча вставали из-за стола и шли к двери. Кто-то из них затем возвращался, а кто-то — нет. По признанию Малыша, при каждом толчке и сотрясении он всякий раз клял судьбу за то, что она привела его на этот несчастный сухогруз и забросила в этот проклятый океан, где, помимо прочих напастей, зуб на зуб не попадает от холода. А ведь он мог тогда сидеть себе на берегу: отпуск-то его еще не закончился...

По возвращении из рейса Галифакс-Ливерпуль-Филадельфия Малыш получил приличные деньги. И, едва ступив на берег, принялся сорить ими, праздную долгожданную встречу с друзьями-приятелями. Выпив на дармовщинку, закадычные дружки были таковы, и наш герой — в который уже раз! — остался один. До следующего рейса ему оставалось отгулять еще две недели. И тогда, решив поискать развлечений на стороне, он подался в Нью-Йорк. Однако Нью-Йорк не оправдал его ожиданий. Выведенные черным жирным шрифтом заголовки на обрывках газет, которые порывистый зимний ветер кружил по улицам, продолжали кричать о бойне в Перл-Харборе, об ответственности за эту величайшую в истории трагедию и о праведном возмездии. Другие крупные траурно-черные заголовки предрекали скорую угрозу

Сингапуру и вторжение японцев в Манилу. Какое уж тут веселье! Даже уличные девицы, в обществе которых Малыш думал скоротать время, вгоняли его в тоску своей болтовней о неминуемой войне.

Тогда Малыш заявился в недавно открывшийся клуб моряков, где все посетители, как ни странно, были в военной форме. Они пили, курили, смеялись — казалось, будто им все было нипочем: ни угроза войны, ни прочие беды. Посетителей обслуживали очаровательные девушки-официантки в белоснежных блузках, с изящными прическами и приветливыми улыбками. Однако дорогу Малышу тут же преградил привратник, сказав, что вход в клуб — только для военных и обслуживающего персонала и что пускать моряков торгового флота не велено. Словом, незадачливому Малышу ничего не оставалось, как вернуться в гостиницу и коротать вечер наедине с бутылкой виски.

Проснувшись поутру, Малыш помылся, привел себя в порядок и, решив больше не прикладываться к бутылке, покинул гостиницу с намерением позавтракать в ближайшей закусочной. Там ему внезапно сделалось плохо и он потерял сознание.

Очнулся Малыш на больничной койке. В больнице его выхаживали несколько дней. Лечащий врач долго и подробно выпытывал у Малыша, как и с чего вдруг ему сделалось дурно, чтобы установить причину его нездоровья. Так, слово за слово врач узнал всю историю жизни своего подопечного. И про то, что он был моряком, — тоже узнал. Засим Малыша отпустили восвояси. У него еще оставались кое-какие деньжата, но что с ними делать и куда податься — он ума не мог приложить. Вернуться в гостиницу и торчать в номере в полном одиночестве? Ни за что на свете. От одной лишь мысли об этом его с души воротило. В общем, Малыш подался обратно в Филадельфию — и напрямик в штаб-квартиру профсоюза. Ничтоже сумняшеся он согласился на первый же рейс, который ему предложили.

Врача, который выпытывал у Малыша то да се, звали Блейном. Вскоре доктора Блейна произвели в капитан-лейтенанты Медицинской службы Соединенных Штатов и поручили заботу о здоровье моряков. Новоиспеченный капитан-лейтенант взялся за работу со всей энергией, на какую был способен. Первым делом он предписал, чтобы в питательный рацион моряков в обязательном порядке включили витамины. Позднее благодаря его усилиям была создана так называемая Объединенная морская медицинская служба. По настоянию неустоимого Блейна морякам постоянно крутили учебные фильмы о том, как следует поддерживать физическое и психическое здоровье, особенно в дальних рейсах; кроме того, по его же распоряжению каждому моряку выдавалась брошюрка с аналогичными письменными советами и рекомендациями...

Иной раз воздушный налет заканчивался еще до того, как Малышу нужно было заступать на вахту в «машину». Тогда Малыш шел в

кубрик и ложился на койку, не раздеваясь — спасательный жилет с комбинезоном и тут были у него под рукой. А иногда ему приходилось спускаться в «машину» и стоять вахту в самый разгар атаки. И тогда, по его признанию, он в который раз желал одного и того же — чтобы бомба, попав в «Сити-оф-Джолиет», раз уж того не миновать, не разнесла судно на куски и не убила его, Малыша. В таком случае дадут команду покинуть судно и его вместе с остальными подберет какой-нибудь эскортный корабль, как это было с другими экипажами. И уж тогда-то ему не придется спускаться в чертову западню — «машину».

Немецкие самолеты атаковали конвой почти непрерывно. В 12 часов 45 минут сухогруз «Мичиган», шедший рядом с «Сити-оф-Джолиет», едва успел увернуться от нескольких бомб, сброшенных на него зараз. Остальные суда тоже отчаянно маневрировали, уваливаясь то вправо, то влево. В 12 часов 47 минут два «юнкерса» друг за другом спикировали на сухогруз «Эмпайер Лоуренс». Моряки на «Сити-оф-Джолиет» увидели, как тот рванулся в их сторону точно загнанный зверь. Бомбы первого «юнкерса» все до одной упали в море. Второй «юнкерс» так и не успел сбросить свои: его подбили. Но он не вышел из пикирования и продолжал падать на цель точно камень. Через несколько секунд он обрушился на нос сухогруза со всем боекомплектом. И в следующее мгновение прогремел взрыв ужасающей силы.

Из носовой части сухогруза вырвался громадный столб дыма. Когда дым немного рассеялся, было видно, как «Эмпайер Лоуренс», сильно накренившись вперед, зарылся носом в волну на метр-два. На его верхней палубе занялись огнем несколько новеньких грузовиков, а рядом суетились люди, тщетно пытаясь сбить пламя. Вот уже на воду начали спускать шлюпки и сбрасывать спасательные плоты. (На большинстве конвойных судов плоты лежали не на палубе, принятовленные к релингам, а были уложены ярусами на специальных наклонных стойках — так, что в случае необходимости достаточно было дернуть за крепежный конец и плоты сами скатились бы за борт.) И моряки, не в силах больше ждать, стали один за другим прыгать за борт. К сожалению, почти все плоты отнесло за корму судна, поскольку оно все еще сохраняло ход. Так что оказавшимся в воде людям пришлось добираться до них вплавь.

«Эмпайер Лоуренс» прошел совсем рядом с «Сити-оф-Джолиет» — с его верхней палубы были хорошо видны барахтающиеся в воде моряки с гибнущего судна и шлюпки, медленно отваливающие от него. Видно было и то, как люди, с трудом доплывшие до плотов, из последних сил пытались забраться в них, но не могли. И тогда они в отчаянии простирали руки к своим товарищам на других плотках, взывая о помощи. Моряки на «Сити-оф-Джолиет» навсегда запомнили их белые как мел, перекошенные судорогой лица и безумные глаза. Несча-

стные что-то кричали, но из-за нескончаемого грохота орудий и взрывов бомб расслышать их было решительно невозможно.

Однако же о том, чтобы остановиться, повернуть назад и подобрать потерпевших кораблекрушение, не могло быть и речи: как мы знаем, проводить спасательные работы торговым судам было категорически запрещено. И морякам на «Сити-оф-Джолиет» оставалось только провожать своих несчастных товарищей полными жалости и сочувствия взглядами: ведь их могла постичь та же самая участь. Тем более что как раз в это время бомбардировщики очередного штурмового эшелона уже приблизились к конвоем и стали рассредоточиваться, выбирая себе цели.

Тем временем к «Эмпайер Лоуренс» с правого борта подоспел эскортный корвет. Но уже в следующее мгновение сухогруз еще глубже зарылся носом в волну и вскоре ушел под воду целиком. Тогда корвет принялся кружить возле места кораблекрушения и снимать с воды людей — тех, кто был еще жив. И тут на корвет устремились сразу два «юнкерса». Сбросив на корабль бомбы, они продолжали обстреливать его из пулеметов. Все бомбы, к счастью, упали мимо цели и взорвались в море. Однако в результате на поверхности остались плавать только трупы в ярко-желтых спасательных комбинезонах.

В 14 часов 15 минут британский эсминец «Ашанти», головной корабль охранения, просигналил корвету «Розелис»* из военно-морских сил «Свободной Франции», чтобы тот спешно выдвигался на подмогу «Старому большевику».

Русский сухогруз тащился в кильватере за конвоем, окутанный клубами черного дыма, сквозь которые проглядывали языки багрового пламени, вырывавшиеся из носовой части судна. Когда корвет подошел поближе и метрах в двадцати застопорил ход, капитан «Старого большевика» крикнул в рупор по-английски, что в его судно попала бомба и что на борту есть убитые и раненые. Взрывом бомбы, кроме того, был разрушен пожарный трубопровод. А в трюмах «Старого большевика», между прочим, лежала взрывчатка — сотни килограммов тротила.

«Розелис» подошел еще ближе — метров на десять, и перебросил пожарные рукава на борт «Старого большевика». И оба корабля двинулись дальше, почти соприкасаясь друг с другом бортами. А воздуш-

* Бывший 925-тонный корвет «Сандью». Корветами обычно назывались малотоннажные, но достаточно крепкие сторожевые корабли типа китобойцев, поставленные на британских судоверфях на серийный поток. Вооружение корветов состояло из нескольких зенитных пушек, в том числе одной 102-миллиметровой, пулеметов и двух бомбометов (по 12 бомб в боекомплекте каждого). (Прим. автора.)

ный налет все продолжался. И счастье еще, что бомбардировщики атаковали в другой стороне. Вскоре пожар на «Старом большевике» удалось погасить.

В 15 часов 20 минут последовала новая атака — силами восьми пикирующих бомбардировщиков. В результате пострадал коммодорский корабль. Из его носовой части вырвался сноп огня, но корабль не только не затонул, но и сохранил свое место в походном строю. Как бы то ни было, на корабле подняли сигнал: «Коммодор переправляется на борт «Элинбэнка».

В судовых журналах большинство кораблей конвоя PQ-16 можно прочесть следующую — или похожую — фразу: «В ходе налета пострадало еще одно судно, следовавшее в правой походной колонне».

Этим судном был «Сити-оф-Джюлиет».

Малыш видел, как падает бомба.

Это случилось не в его вахту — он как раз шел в столовую перекусить и выпить горячего кофе. В столовой уже сидели несколько человек. До них вдруг донесся гулкий рокот, переходящий в пронзительный вой: бомбардировщик заходил в пикирование. Люди тут же повскакивали из-за столов и кинулись к двери. Малыш не мог вспомнить, зачем его понесло на палубу. Он помнил только, что когда перешагнул верхнюю ступеньку трапа и поднял голову, то увидел летящий прямо на него самолет с коричневато-зеленой бомбой, прилипшей к его брюху словно рыба-прилипала к акуле. Реву пикирующего бомбардировщика вторили оглушительные раскаты пушечных выстрелов и дробный бой зенитных пулеметов, отчего, казалось, сотрясается не только судно, но и все тело.

Малыш упал ничком на палубу, уткнувшись головой в бок матроса, распластавшемуся чуть раньше в полуметре от него. От взрыва бомбы судно содрогнулось с такой силой, что Малыша подбросило над палубой и швырнуло метра на три в сторону. Правый его бок пронзила острая боль. А когда он открыл глаза, то понял, что крепко ударился о гусеницу танка. Перед ним плясали желтые языки пламени, обрамленные клубами дыма. Малыш не мог сказать с уверенностью, как далеко было до очага пожара — то ли десять метров, то ли сорок. Позднее он заметил, что огонь вырывается из крайней носовой части судна. Малыш не помнил, как снова оказался на ногах и, прислонившись спиной к гусенице танка, стал натягивать на себя водонепроницаемый комбинезон, причем уже поверх спасательного жилета, который, как ни странно, он только что держал в руке. Не менее странным было и то, что во время падений, толчков и ударов он умудрился не обронить эти два своих сокровища.

«Сити-оф-Джюлиет» застопорил ход, тогда как его кормовое орудие продолжало стрелять. По палубе заматались люди: одни бежали на

бак, туда, где горело, другие — к шлюпкам. Малыш присоединился к последним. Матросы уже взялись спускать шлюпки № 2 и № 3. Возле одной из них Малыш заметил своего приятеля, тоже смазчика: тот стоял согнувшись, трясся от не проходящего кашля и судорожно прижимал к груди спасательный жилет с комбинезоном. Глаза у него были красные и слезились. Кто-то из матросов сказал Малышу, что смазчик только что выбрался из «машины». Взрывной волной пробило бак с аммиаком, и его удушливые пары, вырвавшись наружу, вмиг заполнили все машинное отделение.

Огня на баке уже не было видно — только дым. Моряки начали было рассаживаться в шлюпках № 2 и № 3. Тут подошел старший помощник капитана и сказал:

— Можете спускать шлюпки на воду, только не отваливайте. Команды покинуть судно не было».

С этими словами, однако, он передал одному из матросов коробку с секстаном. И шлюпки медленно поползли на таях вниз.

Многие матросы, спешно занявшие места в шлюпках, сидели неподвижно на банках, вцепившись в них обеими руками, и тарашили глаза от ужаса. Другие выглядели более спокойными, по крайней мере внешне, а когда шлюпки пошли вниз, они даже приободрились. Вскоре они обе раскачивались на волнах, почти вплотную прижимаясь к борту судна. А на фале «Сити-оф-Джолиет» уже колыхались два черных сигнальных шара, что означало — «Судно потеряло управление».

Для людей, сидевших в шлюпках и ждавших команды покинуть судно, время тянулось нескончаемо медленно. Орудия других судов вели огонь не переставая, тогда как пушка и пулеметы «Сити-оф-Джолиет» мало-помалу смолкли: подбитое судно держалось позади конвоя, и бомбардировщики уже не проявляли к нему ни малейшего интереса. С одной стороны, это обнадеживало, а с другой — пугало: что если какому-нибудь летчику все же взбрдет в голову вернуться и добить одинокое неподвижное судно? Но самолет, к счастью, так и не появился. Прошло еще немного времени, и люди в шлюпках стали коченеть от холода.

Тут один из штурманов перегнулся через релинги и крикнул вниз:

— Живо поднимайтесь на борт. Всем занять свои посты!

Дело в том, что капитан на пару со старшим механиком, надев противогазы, спустились в машинное отделение и обследовали его вдоль и поперек. Осмотр убедил их в том, что поломки в двигательной системе не настолько серьезные, как могло бы показаться вначале. Утечку аммиака вскоре благополучно ликвидировали, а все помещения проветрили с помощью вентиляторов. Поскольку бомба взорвалась на баке, пострадала только одна носовая водонепроницаемая переборка. Иными словами, последствия взрыва вполне можно было устранить силами экипажа. А значит — всем по местам стоять!

Люди в шлюпках сыпали проклятиями, стонали и причитали. Самая мысль о том, что надо возвращаться на борт, эта страшная мысль, с которой они, похоже, распрощались навсегда, казалась им невыносимой. Хотя, в сущности, на другом корабле они вряд ли ощущали бы себя в большей безопасности. И все же каждый из них был почти уверен: только покинув свое судно, можно избежать гибели. Однако, вопреки общему недовольству, приказ пришлось выполнять. И шлюпки так же медленно поползли на таях вверх.

Как только первые «пассажиры» шлюпок № 2 и № 3 снова ступили на палубу «Сити-оф-Джолиет», его орудия опять открыли огонь. В этот раз — по двум «юнкерсам», которые с оглушительным ревом пронесли метрах в пятнадцати над мачтой антенны. Моряки тут же распластались на палубе, едва дыша от страха. Но «юнкерсы» не сбросили ни одной бомбы и не выпустили ни единой пулеметной очереди.

Многие из сидевших в шлюпках были измождены и подавлены до крайности. Старший кок, к примеру, так и остался лежать на дне шлюпки, не в силах шевельнуться и вымолвить ни слова, и его пришлось переносить на руках. Наконец «Сити-оф-Джолиет» дал малый вперед. Хотя судно кренилось на правый борт и зарывалось носом в волну, оно, тем не менее, не только осталось на ходу, но и через некоторое время смогло прибавить обороты.

В 17 часов 35 минут с «Сити-оф-Джолиет» поравнялся корвет «Розелис», и его командир запросил капитана сухогруза, не нуждается ли тот в помощи. Капитан ответил, что ему осталось укрепить наиболее уязвимые переборки, и все.

— Но с этим мы и сами справимся, — заверил он командира корвета.

Через пять минут на горизонте показались восемь самолетов — они надвигались с юга в едином боевом порядке. Это были торпедоносцы и пикирующие бомбардировщики. Они должны были нанести по конвою мощный комбинированный удар вместе с подводными лодками.

И вновь все смешалось: в водарившемся хаосе нарушился ход времени и событий. Даже конвоя, как такового, уже не было: суда рассеялись на огромном пространстве и маневрировали, мечась из стороны в сторону и переваливаясь с борта на борт, под небом, испещренным облачками взрывов; эсминцы описывали широкие круги, непрерывно сигнализируя ревунами и уворачиваясь то от авиабомб, вздымавших громадные фонтаны брызг, то от собственных глубинных бомб, бугривших морскую поверхность пенными бурунами, которые тут же разрастались до размеров гигантских грибов, то от прямых, как стрелы, в беспорядке пересекавшихся шлейфов торпед... Вот что теперь являл собой конвой PQ-16. И посреди этого хаоса шныря-

ли подводные лодки — они то всплывали, то погружались, ведя свою тайную охоту.

Временами комендоры замечали то один перископ, то другой, то третий; а может — все один и тот же. Внезапно какое-нибудь судно замирало на месте и начинало заваливаться набок, готовое того и гляди опрокинуться и затонуть; а где-то вдалеке уже всюю полыхали еще два корабля. Торпедоносцы атаковали конвой с юга и запада, а пикирующие бомбардировщики — со всех сторон.

Даже при внимательном прочтении соответствующих выдержек из судовых журналов и письменных свидетельств, касающихся двух мощнейших ударов, которые были нанесены по конвою в 17 часов 40 минут и 18 часов 50 минут, невольно удивляешься, как PQ-16 вообще удалось сохранить большую часть своих кораблей. А между тем факты говорят сами за себя: до 18 часов 40 минут того самого дня не затонуло ни одно судно. Таким образом, начиная со дня выхода в море и до 18 часов 35 минут 27 мая конвой PQ-16 потерял только четыре судна (не считая одного, отбуксированного обратно к берегам Исландии; на двух сухогрузах, которые были атакованы в 9 часов 40 минут, загорелись и отстали от конвоя, пожар был ликвидирован, и некоторое время спустя они вновь были в строю).

На «Сити-оф-Джолиет», как и на остальных судах, люди были измотаны до предела — физически и морально; некоторые пребывали в полной прострации и выполняли свою работу чисто механически, точно роботы. Нервы сдавали и у капитанов: в приступах отчаяния они палили по самолетам из пистолетов. Впоследствии непомерные нагрузки обернулись для многих моряков тем, что они лишились сна на долгие дни и даже месяцы.

В 18 часов 40 минут в один из сухогрузов, набитых взрывчаткой, попали сразу несколько бомб. В следующее мгновение над морем, на этом самом месте, в небо взметнулся гигантский огненный столб.

А еще через мгновение столб превратился в громадное огненное яйцо, переливающееся разными цветами. И этот сгусток адского пламени стал своего рода апофеозом — венцом хаоса, творившегося в воздухе и на море. Сразу же после того, как вспышка померкла и неплотный дым рассеялся, обнажив пустоту там, где только что был корабль, самолеты увалились на крыло и двинулись на другие цели. Свидетелями мгновенного исчезновения судна вместе со всем экипажем стали многие. Комендоры прекратили стрелять и в ужасе осели возле своих орудий. Некоторые из них сидели и продолжали шарить по небу округлившимися от страха глазами, бормоча или выкрикивая что-то нечленораздельное. Тем временем небо мало-помалу затягивалось тучами.

Очередная атака последовала в 20 часов 30 минут. На сей раз она была нацелена главным образом на польский эсминец «Гарланд», сле-

довавший во главе конвоя. В него попали две бомбы; кроме того, самолеты по очереди обстреляли его из пулеметов. В 20 часов 50 минут «Гарланд» передал на эсминец «Ашанти»: «Имеем 17 убитых, 29 раненых. Система ПВО выведена из строя». «Ашанти» тут же ответил: «Располагайте полной свободой маневра». И «Гарланд», прибавив оборотов, пустился в одиночное плавание — до самого Мурманска.

В 22 часа конвой снова перестроился в походный порядок. Небо было сплошь затянуто тяжелыми облаками, служившими кораблям надежным прикрытием с воздуха. Моряки даже не верили своим глазам, что такое возможно: для них это было равносильно суду.

Постройка «Сити-оф-Джолиет» обернулась в полтора миллиона долларов. Прибавьте к этому стоимость груза — вот вам еще пять миллионов. Капитан сухогруза долго не мог свыкнуться с мыслью, что вверенное его заботам богатство может пойти ко дну. Однако уже на рассвете 28 мая стало ясно: судно придется покинуть — это неизбежно.

Корпус «Сити-оф-Джолиет» в продольном сечении был разделен на семь водонепроницаемых переборок. Под напором забортной воды, хлынувшей в пробоину в носовой части судна, две из них были разворочены, а третью заклинило. И мощности насосов явно не хватало, чтобы откачать всю воду: ведь она, напомним, поступала и через разошедшиеся швы бортовой обшивки, неумолимо заполняя машинное и котельное отделения. Если бы сдала еще и третья носовая переборка, «Сити-оф-Джолиет» ушел бы под воду в считанные секунды — в результате взорвались бы паровые котлы и судно разнесло бы на куски.

Эвакуация проходила организованно, без паники. Теперь, когда самолеты убрались прочь, большинство членов экипажа (включая Малыша) покидало судно со щемящей тоской еще и потому, что с собой им разрешалось взять только самое необходимое: документы и кое-что из белья; — а все остальное, в том числе некоторые личные, памятные вещи, дорогие сердцу каждого моряка, пришлось оставить. Странная штука человеческая натура: еще каких-нибудь двенадцать часов назад люди помышляли лишь о том, как спасти свою жизнь, теперь же им было жаль каких-то безделушек.

Сухогруз погружался в воду все глубже. Наконец прозвучала команда покинуть судно...

«Сити-оф-Джолиет» затонул в Северном Ледовитом океане 28 мая 1942 года в 8 часов со всем грузом — самолетами, танками, машинами, боеприпасами и взрывчаткой. Его экипаж благополучно перебрался на борт корвета «Розелис».

28 мая последовали две воздушные атаки — в 9 часов 45 минут и в 11 часов ровно. Впрочем, они были слабыми и неэффективными: низкая облачность и туман укрыли конвой непроницаемым покровом.

К 11 часам, по-прежнему следуя вдоль кромки ледового поля, конвой достиг 3 градусов 22 минут восточной долготы, лежащей немного западнее меридиана, на котором расположен Мурманск, и 74 градусов 15 минут северной широты — наивысшей точки координат по всему маршруту. Чтобы представить себе, где находится эта точка, необходимо взглянуть на одну из двух карт, обозначенных во всех мировых атласах как «Полярные области». Эта часть Северного Ледовитого океана называется Баренцевым морем.

Моряки не раз слышали глухой рокот самолетов, круживших над сплошным облачным покровом, и благодарили небо за то, что оно их защитило, ниспослав вдобавок на море густую промозглую пелену тумана, что позволило кораблям прибавить оборотов и идти полным ходом, ничуть не опасаясь коварных ударов противника с моря.

Таким образом непрерывный гул канонады и взрывов вскоре сменился великим затишьем. Судовые палубы, палубные надстройки, снасти и такелаж — все покрылось толстой ледяной коркой, и конвой стал походить на флотилию кораблей-призраков.

Условия во внутренних помещениях и отсеках кораблей были не лучше. В кубриках, каютах, кают-компаниях стояла такая сырость, что вода, скапливающаяся на потолках и переборках, стекала на пол ручьями. Мерзлая одежда, стоило выйти наружу, тотчас начинала оттаивать, испаряя влагу. И ничто не могло ее одолеть — даже жар паровых котлов, топившихся в усиленном режиме. Чего только не придумывали моряки, чтобы уберечь от вездесущей сырости хотя бы водонепроницаемые переборки: пробовали обшить их и так называемой асбестовой шерстью — все без толку. Люди и себя пытались по-всякому уберечь от собачьего холода снаружи и чрезмерной влажности внутри корабельных помещений. И наибольшее предпочтение в этом смысле отдавалось, конечно же, горячим и, в первую очередь, горячительным напиткам.

Пока корабли шли в тумане, матросы большей частью отдыхали, чего нельзя было сказать об офицерах. Капитаны, например, могли себе позволить покинуть мостик лишь во время воздушных налетов, да и то ненадолго. Теперь же, когда по пути все чаще попадались айсберги, отдельные льдины, а иной раз и скопления небольших плавающих ледяных полей, они не покидали мостик ни на минуту. И здесь было бы уместно напомнить, хотя бы вкратце, что представляет собой лед, который нередко преграждает путь кораблям, следующим по Северному Ледовитому океану. Тем более что, насколько я могу судить по записям в разных судовых журналах, вахтенные штурманы, обозначая ледовую обстановку, обычно ограничиваются общим понятием

«лед», лишь иногда сопровождая его эпитетами вроде «легкий» или «тяжелый» и не вдаваясь при этом в подробности. Поэтому я позволю себе дальше кое-что пояснить: полагаю, это будет совсем не лишним, потому что поможет читателю более ясно представить себе обстановку, в которой развивалось действие нашего повествования. Итак...

Плавающие льды бывают трех видов — материковые, речные и морские. Пресноводный лед (или речной) по сравнению с соледержащим (морским) более твердый, хотя и довольно хрупкий; на солнце он отливает голубоватым или зеленоватым цветом.

Полярные материковые льды, спускаясь к морю, образуют шельфовые ледники, или так называемые ледяные заберега. Время от времени от кромки ледников откалываются крупные глыбы — айсберги, переливающиеся разными цветовыми оттенками — от синего до зеленого — и окутанные морозным туманом. Как известно, надводный — видимый — объем айсберга составляет лишь четвертую или шестую часть от его подводного объема. И не случайно судам рекомендуется обходить айсберги как можно дальше, поскольку их подводная часть по ширине значительно — превосходит надводную. Однако, невзирая ни на какие предостережения, в морской практике нет-нет да и случаются столкновения кораблей с айсбергами. И наиболее трагические случаи подобных столкновений хорошо известны. Больше того — со временем они обрастают легендами и всевозможными домыслами.

Процесс формирования морских льдов много сложнее. При понижении температуры, сопровождающимся, как правило, выпадением осадков в виде снега, морская поверхность быстро остывает (температура замерзания морской воды, напомним, составляет от $-1,6^{\circ}$ до $-2,5^{\circ}$) и покрывается ледяным кристаллическим налетом, впрочем, практически невидимым. При этом в периоды затишья над морем стелется морозный туман; в таких случаях моряки обычно говорят — «море курится». Постепенно ледяные кристаллики срастаются в комья, образуя ледяное сало, — морская поверхность затягивается своеобразным крошевом серо-стального или свинцового цвета, похожего на цвет остывающего топлёного сала. При дальнейшем понижении температуры ледяное сало смерзается и затягивает морскую поверхность тонкой ледяной коркой. Процесс замерзания происходит не всегда одинаково: в спокойной воде сначала образуются причудливые ледяные круги с загнутыми кверху краями, диаметром 30—50 сантиметров. Благодаря такой своеобразной форме скопления ледяных кругов называются блинчатым льдом. Если же дует ветер и на море поднимается волнение, ледяное сало превращается в ледяное молоко или муку.

С усилением морозов ледяное сало, молоко или мука сгущаются и смерзаются в паковый лед. Он представляет собой сплошные скопления льда, простирающиеся на огромные расстояния. При усилении ветра на море поднимается зыбь — и волны разбивают паковый лед на

льдины самых разных размеров: ледяные поля, которые тянутся вдаль и вширь насколько хватает глаз; скопления небольших ледяных полей площадью до одной квадратной мили; отдельные льдины площадью от одного до сотни квадратных метров. Паковым называется также дрейфующий морской лед — тот, который постоянно меняет свое местоположение в зависимости от направления морских течений.

Когда ветер крепчает, плавучие льдины, сталкиваясь, ломаются, в беспорядке громоздятся друг на друга, образуя крупные несяки, которые иногда путают с айсбергами (последние, как мы помним, образуются из пресноводного льда).

Полярные мореплаватели нередко сталкиваются с округлыми ледяными глыбами средних размеров, отколовшимися от айсбергов. Глыбы эти называются малыми несяками — они представляют для моряков наибольшую опасность, поскольку вовремя разглядеть их надводную часть зачастую бывает очень трудно, а иной раз практически невозможно.

Конвой PQ-16, повернув на юг, шел среди всего этого скопища льдов в течение двух суток — 28 и 29 мая. И все это время судам приходилось следовать переменными курсами. Эскортные корабли делали все возможное, чтобы в сплошном «молоке» конвой ненароком не рассредоточился.

К утру 29 мая туман сгустился еще больше — видимость уже не превышала сотни метров. Судам снова пришлось отдать туманные буи; кроме того, на каждом судне выставили впередсмотрящих — они несли вахты круглосуточно, сменяя друг друга каждые четыре часа. Но толку от впередсмотрящих было мало. И основная нагрузка по-прежнему лежала на капитанах, вахтенных штурманах и, конечно же, рулевых: им приходилось то и дело лавировать меж льдин, стараясь не уклониться от генерального курса, и постоянно держать ухо востро, чтобы слышать сигналы туманных горнов, поглощавшиеся плотной мглой.

К концу дня туман начал понемногу рассеиваться, а потом и вовсе растаял — как не бывало. Как выяснилось, от конвоя не отбилась ни одно судно: капитаны, похоже, привыкли вести корабли чуть ли не вслепую. Надо заметить, что большинству капитанов это и впрямь было не впервой, тогда как у некоторых подобного опыта, что называется, кот наплакал. Впрочем, по завершении рейса достойные награды получили и те и другие. Ну а пока военно-морское командование союзных государств, включая Соединенные Штаты, опасалось назначать капитанами конвойных судов молодых офицеров, даже несмотря на то, что практически каждый из них был пригоден к службе в суровых условиях Арктики. Хотя, как впоследствии показала практика, молодые капитаны проявили себя с самой лучшей стороны. Однако же пер-

вое время при назначении на должности капитанов арктических конвойных судов приоритеты отдавались старым морским волкам: считалось, что, невзирая на их крутой нрав и порой взбалмошный характер, они больше подходят для командования в тяжелой обстановке, осложненной к тому же боевыми действиями.

29 мая, часов около восьми вечера, из-за облаков опять вынырнул «стервятник». С борта сухогруза, оснащенного самолетной катапультной, запустили в воздух истребитель. Он атаковал «стервятника» и сбил его. Затем в небе показалась дюжина «дорнье». Истребитель выдвинулся им навстречу. Корабельные орудия, открывшие было огонь по немецким самолетам, враз смолкли: моряки кричали и махали руками «своему» летчику — англичанину, чтобы он поворачивал назад, потому что то, что задумал этот смельчак, было чистым безрассудством (к сожалению, я не нашел имени летчика ни в одном документе). Вскоре, однако, моряки перестали кричать и опустили руки: им даже было страшно смотреть в небо, где завязался неравный бой. Через минуту все кончилось — английский летчик выпрыгнул из подбитого самолета и раскрыл парашют. Чуть погодя его подобрал какой-то сухогруз: смельчак был уже мертв — тело его буквально изрешетило пулями.

Начиная с 22 часов конвой поочередно, с интервалом двадцать минут, атаковали семь пикирующих бомбардировщиков. У большинства кораблей кончились боеприпасы — орудия их молчали. Но, к счастью, ни одно судно на пострадало.

30 мая, около трех часов утра, от конвоя отделились несколько сухогрузов назначением на Архангельск. А некоторое время спустя конвой еще раз атаковали пикирующие бомбардировщики: налет продолжался с 6 до 8 часов утра, но оказался безрезультатным. Моряки, порядком уставшие от налетов, спешили к берегу, стараясь не думать о том, что немецкие самолеты могут нагрянуть снова.

Однако они не заставили себя долго ждать. В самом деле, в 8 часов 40 минут в небе показались тридцать самолетов — они надвигались в боевом порядке. Моряки встретили их по-разному — кто проклятиями и бранью, кто тяжкими вздохами. А самые отчаявшиеся — на судах, где не осталось ни одного снаряда, — уже подумывали о том, чтобы, не дожидаясь атаки, кинуться за борт. Огонь могли вести только несколько сухогрузов. Но не успели они начать пальбу, как с головного эскортного миноносца просигналили прожектором: «Прекратить огонь! В небе русские истребители». Вскоре комендоры действительно узнали американские «харрикены» и еще какие-то самолеты поменьше, с красными звездами на крыльях.

Наконец появились первые признаки земли: все чаще стали попадаться унесенные в море стволы деревьев, в небе кружили береговые птицы. В 11 часов прямо по курсу обозначились очертания бере-

говой полосы. А вскоре показался и сам берег — мрачный, скалистый, поросший сосняком.

По обоим берегам Кольского залива, на подходе к Мурманску возвышались сопки. К югу от мыса Летинского, с восточной стороны, громоздились голые, иссеченные ледяными ветрами утесы. А на западной оконечности берега, при входе в залив, виднелись сплошные красные скалы. Сразу же за ними начинались все те же сопки, поросшие мхами и кустарником.

В 13 часов конвойные суда перестроились в одну кильватерную колонну и двинулись к входу в залив. Там корабли приняли на борт лоцманов: Почти все они были военно-морскими офицерами и, несмотря на молодые годы, вид имели весьма серьезный. Некоторые из них, знавшие английский, сказали, что лоцманской проводкой они занимаются в свободное от воинской службы время, пока их корабли стоят в порту.

Большинство моряков на конвойных судах прежде никогда не бывало в Мурманске. Они с любопытством оглядывали пустынные, унылые берега Кольского залива, где покуда не было видно ни одной уютной гавани. Наконец вдалеке показались какие-то железобетонные строения — они стояли на сопках, обступавших Мурманск с трех сторон. А еще через некоторое время можно было разглядеть и первые причалы, тянувшиеся вдоль берега.

На причалах кипела работа: портовые рабочие сновали туда-сюда, разгружая товарные вагоны. Одни были в гражданском, другие — в военной форме; у некоторых на головах были повязки. Среди грузчиков можно было заметить женщин в широких штанах или длинных крестьянских юбках. И что самое поразительное, женщины таскали тяжелые ящики наравне с мужчинами.

Глава IV

В ПОРТАХ РОССИИ

Любой город, если глядеть на него с палубы корабля, кажется таинственным и волнует воображение. Моряк пристально всматривается в берег, стремясь к нему по воображаемому мостику. Однако мечта сбывается не всегда: ступив наконец на заветный берег, моряк порой видит там убогий городишко.

Моряки конвоя RQ-16 поняли с первого взгляда: Мурманск был настоящим большим городом. Сразу же за причалами виднелись железобетонные дома — в три, четыре и даже пять этажей; но стояли они не ровными рядами, а в беспорядке — то тут, то там, то скученно,

то разбросанно. И казались вымершими: в окнах — ни одной живой души, за окнами — ни одной сохнувшей тряпки, ни малейших признаков жизни. На набережных и возле домов — тоже никого. Вдали, на сопках, тоже возвышались дома — в том же беспорядке и с такими же зияющими пустотами между ними. Кое-где торчали руины каких-то построек, разрушенных, как видно, бомбежками. Иными словами, при ближайшем рассмотрении Мурманск предстал взорам моряков как город-призрак, раскинувшийся под низким серым дождливым небом.

Город и впрямь казался нереальным. Именно это слово чаще всего встречается в воспоминаниях участников «русских» конвоев. Его же не раз произносил в долгих беседах со мной один военно-морской офицер, англичанин, которого я расспрашивал про Мурманск. А говорил он дословно вот что:

«У нас было такое чувство, что мы попали в потусторонний, нереальный мир».

Сначала сухогрузы завели на якорную стоянку, расположенную чуть севернее Мурманска: официально — чтобы дать экипажам возможность отдохнуть; на самом же деле — чтобы подтянуть мощные порталные краны, поскольку погрузо-разгрузочной техники в мурманском порту явно не хватало для обслуживания дополнительных военных перевозок.

Первый сухогруз вошел в порт только через сутки после прибытия. Его поставили к причалу, где разгружались только суда с боеприпасами.

Причалы мурманского порта выглядели ничуть не лучше, чем сам город: тот же хаос и непролазная грязь. Куда ни посмотришь — всюду груды строительного мусора и металлолома, разбросанные крутом ящики, обломки грузовиков и даже нечистоты.

Портальными кранами боеприпасы выгружали с прибывшего судна прямо на причал. Там уже ждали грузчики — они подхватывали ящики и переносили их к товарным вагонам, стоявшим чуть поодаль. Среди грузчиков можно было видеть солдат, гражданских и женщин. Как потом узнали моряки, это были солдаты, получившие отпуск или только оправившиеся после легких ранений и контузий; остальные мужчины были политзаключенными. Женщин было примерно столько же, сколько мужчин, и вкалывали они ничуть не меньше; те, что помоложе, сложения были могучего — косая сажень в плечах, с ногами, больше похожими на бревна.

Поразило моряков и то, что на причале трудилась лишь одна бригада рабочих, — та, что разгружала их судно. В то время как на причалах любого другого порта, за исключением чрезвычайных обстоятельств, жизнь бьет ключом, здесь же все по-другому: на причалах — только люди, занятые непосредственно на работах, а вокруг — пустота и мертвая тишина.

Поведение мурманских докеров также вызывало удивление. Так, например, поработав какое-то время, они вдруг невесть почему бросали работу, вследствие чего останавливался и кран. Крановщик сверху начинал поносить рабочих на чем свет стоит, те тоже за словом в карман не лезли. Перебранки, сопровождавшиеся бурной жестикуляцией, возникали, в сущности, на пустом месте и продолжались до бесконечности. Потом, опять же вдруг, все снова дружно брались за работу.

Или вот еще пример: идут работы своим чередом, и вдруг — стоп. Вроде и перерыва никто не объявлял, а докеры уже знай себе посиживают на ящиках или прямо на кучах мусора и перекусывают — черным хлебом и еще чем-то, издали не разглядишь. Тем временем другие грузчики, мужчины и женщины, как ни в чем не бывало справляют свои естественные надобности не сходя с места, даже не удосужившись уйти с глаз...

Дождь перестал. Но моряки все еще с опаской поглядывали на небо: что, если защитный облачный покров, не приведи Господи, рассеется?.. Эх, скорей бы убраться подальше с этого причала! Они никак не могли взять в толк, почему не использовать свои собственные разгрузочные средства — стрелы, лебедки? Ведь так было бы все быстрее. Матросы даже вызвались добровольно и совершенно безвозмездно помочь русским. Но это, как ни странно, было строгойше запрещено. Мурманские власти всегда противились тому, чтобы суда разгружались также с помощью корабельных технических средств и матросов.

Наконец на причал был выгружен последний ящик с боеприпасами. Сухогруз медленно отвалил от опасного причала и двинулся к противоположному берегу, чтобы выгрузить технику.

Сухогруз неспешно маневрировал, следуя командам русского лоцмана, и уже пересек фарватер. Вдруг раздался глухой взрыв, вздыбивший водную гладь и содрогнувший сухогруз. Он резко остановился и дал сильный крен на левый борт. Сомнений не было: сухогруз наскокил на магнитную мину.

Прошло три минуты. Ошарашенные моряки бегали по палубе, то и дело перегибаясь через релинги и пристально всматриваясь в затихшие, пустынные воды залива; на земле тоже все было тихо. Русские стояли неподвижно на причале, к которому направлялся сухогруз, и молча наблюдали за происходящим. Создавалось впечатление, что сухогруз, одинокий и беспомощный, так и уйдет под воду, такую же свинцово-серую, как и небо над ним, что никому нет до него никакого дела.

Но вот наконец откуда-то примчался катер. Он обошел сухогруз с кормы и застопорил ход. Находившиеся на борту катера люди в шапках-ушанках и форменных фуражках крикнули что-то по-русски лоцману, перегнувшемуся через леерное ограждение мостика. Тот им ответил — люди на катере снова что-то прокричали. Их переговоры явно

затягивались. Но о чем можно было говорить так долго, когда и без того все ясно, — совершенно непонятно. А сухогруз медленно и все глубже уходил кормой под воду. Тогда капитан, потеряв терпение, схватил мегафон и обратился к русским в катере по-английски.

Тем временем от берега отвалил буксир. Он подошел к тонущему сухогрузу с носа и завел на бак буксирный конец. Вода за кормой буксира забурлила, запенилась, трос натянулся струной — а сухогруз ни с места. Капитан сухогруза крикнул русским, что нужен срочно еще один буксир. И катер, вспенив воду, куда-то умчался.

Матросы на сухогрузе уже спускали на воду шлюпку: надо было эвакуировать многих раненых и тела двух убитых — их вовремя успели вытащить из машинного отделения. Моряки чувствовали досаду и отчаяние: раз русским наплевать, значит, груз не стоит того, чтобы спасать его ценой собственной жизни, рискуя погибнуть в каком-то Богом забытом Кольском заливе.

Едва шлюпка коснулась воды, как взревели сирены, подавая сигналы воздушной тревоги, а следом за ними тут же загрохотали зенитные орудия. Это открыли огонь стоявшие на рейде эсминцы и береговые батареи. Из-за облаков вынырнули пять самолетов. Они атаковали с пикирования морской вокзал и причалы на западном берегу залива. Послышались взрывы. Однако через пару минут орудия смолкли: в небе появились русские истребители, а бомбардировщики уже успели скрыться из вида. Между тем на территории морвокзала вспыхнул пожар.

Наконец прибыл второй буксир, а вместе с ним вернулся и катер. Взяв на буксир шлюпку с ранеными и убитыми. Катер двинулся обратно к берегу. Что же касается сухогруза; то он погружался все больше.

Второй буксир присоединился к первому, и они дружно попытались сдвинуть сухогруз с места — но тщетно. Да и моряки уже покидали его, начав спускать оставшиеся шлюпки. Буксиры предприняли было еще одну попытку — капитан и трое его помощников в это время стояли на баке и, перегнувшись через релинги, осматривали форштевень судна. Однако и вторая попытка ни к чему не привела: сухогруз стоял на месте, будто прищипленный, и вода уже подбиралась к его верхней кормовой палубе.

Капитан и его помощники своими собственными руками отцепили буксирные концы — и те с громким всплеском упали в воду. Через некоторое время судно затонуло с оставшейся частью груза — грузовиками и танками. А русские неподвижно стояли на причале и молча смотрели, как все это идет ко дну.

Делегацию моряков конвоя PQ-16 пригласил на обед представитель Народного комиссариата внешней торговли по фамилии Коваль-

ский. Это был маленький, приятной наружности брюнет в шапке-пирожке серого каракуля, длиннополом пальто с каракульчовым же воротником и сапогах на меху.

Погода стояла холодная, туманная и дождливая. Первым делом Ковальский ознакомил своих подопечных с главными достопримечательностями города. Не преминул он показать им и Дом культуры и отдыха — громоздкое сооружение из железобетона, выкрашенное в белый цвет. Перед его фасадом зияло голое пространство — должно быть, — сквер, радующий глаз горожан в короткое заполярное лето. На центральной городской площади возвышался огромный памятник Ленину, а у подножия памятника лежал сбитый двухмоторный «мессершмидт». Моряки, выказав такт и деликатность, проявили внимание и к памятнику, и к боевому трофею.

— А теперь, — радостно объявил Ковальский, — нас ждет обед в гостинице «Арктика»!

В июне 1942 года улицы Мурманска оставались неубранными: они так и были в руинах и завалены горами искореженного железа, — хотя бригады уборщиков старались вовсю. Хорошая половина города пустовала: там никто не жил. Моряков, особенно американских, поразило, что люди работали прямо под дождем. Это были мужчины, женщины и дети. «Перед гостиницей «Арктика», — вспоминал потом один из офицеров, членов делегации, — трудились десятка два женщин, и самой молодой на вид было лет пятьдесят. Они копали ямы и устанавливали телеграфные столбы». Другие сбрасывали в кузова грузовиков камни и всевозможные обломки. Третьи рыли бомбоубежища.

Главным украшением гостиничного вестибюля служили четыре скульптуры бурых медведей — по одной в каждом углу. В вестибюле было несколько русских и иностранных офицеров — они сидели в креслах, что-то пили и курили.

— Как видите, здесь весьма приятная обстановка, — сказал Ковальский. — При гостинице имеется парикмахерская — вон там. Так что, добро пожаловать. Чувствуйте себя как дома.

Народный комиссар, конечно же, не мог знать, что ровно через неделю после воздушного налета от гостиницы «Арктика» не останется камня на камне.

А пока Ковальский препроводил гостей в обеденный зал, где их ждал роскошный стол с икрой, рыбными блюдами и пловом — под водку и белое вино. За обедом Ковальский много и горячо говорил о том, каких усилий стоит России эта война, подкрепляя слова цифрами и наглядными примерами: ведь моряки своими глазами видели, в каких невероятно тяжелых условиях трудится русский народ. Что верно, то верно: американским и английским морякам заполярный город-казарма и правда был в диковину, и они совершенно искренне

восхищались мужеством мурманчан. Впрочем, за обедом касались и других тем. А под конец моряки даже пробовали флиртовать с официантками.

— Осторожно! — предупредил Ковальский. — С этим у нас строго. Любую советскую женщину, принимающую ухаживания иностранцев, ждет суровое наказание. Вам будут предложены другие развлечения. Например, каждую субботу вечером в Доме культуры и отдыха можно послушать мужской хор в пятьсот голосов. Концерт проходит всегда, даже во время бомбардировок. Из Ленинграда сюда каждую неделю приезжает хормейстер, и воздушные налеты ему нипочем. Надеюсь, хоровое пение вам понравится.

Моряки отреагировали на это без особого энтузиазма. А Ковальский прибавил, что, кроме того, для них всегда открыты двери Международного клуба, где, уточнил он, «они смогут потанцевать и пообщаться с милыми девушками».

Последнее предложение было встречено с бурным восторгом. И уже тем же вечером большинство моряков направилось в Международный клуб.

В статьях некоторых военных корреспондентов того времени можно прочесть, что тамошние девушки были весьма редурны собой и элегантны, они прекрасно танцевали и свободно говорили по-английски; моряки «совсем неплохо проводили время» в Международном клубе: они танцевали и мило беседовали со своими партнершами, всячески их подбадривали — словом, вели себя вполне корректно. Из других же свидетельств — более поздних, — в частности, тех, что удалось собрать мне, явствует как раз обратное, — что ничего похожего на братство или некую идилию не было и в помине. Клубные девушки, к примеру, не только не знали в совершенстве английского, но и не могли связать на нем и двух слов, к тому же за каждым их шагом присматривали, поэтому они даже не улыбались. Да и танцовщицы были из них никудышные. И буквально через час моряков постигало такое разочарование, что они бросали своих горе-партнерш и танцевали сами с собой, и радости от этого им, понятно, было мало. Так что, посетив раз Международный клуб, моряки больше туда не заходили. Оставалось только догадываться, зачем было содержать этот клуб вместе с персоналом, если он не пользовался популярностью. Во всяком случае, моряки этого не понимали, как, впрочем, и многого другого. И среди прочего — поведения русских вообще.

Первое время английские и русские офицеры обменивались визитами вежливости, заходя друг к другу в гости на корабли. Об одном таком визите мне рассказывал один офицер с британского эсминца. Однажды русские пригласили его с товарищами на свой корабль. Водка там лилась рекой, и русские офицеры, постоянно путаясь в английских словах, без устали поднимали тосты — за победу, за мужествен-

ный русский народ, за маршала Сталина и еще Бог знает за что. Пили русские без всякой меры — стаканами, и гостей они заставляли пить так, чтобы до дна. Под конец кто-то из англичан предложил выпить за короля Георга VI, и русские, не понимая, собственно, зачем, тем не менее согласились — все, кроме одного: тот вдруг хватя стакан, и как жажнет им об пол; стакан — вдребезги, а офицер как заорет, и давай размахивать руками, так что друзья с трудом его уняли. Англичане ничего не поняли, и поскольку все были порядком выпивши, списали недоразумение на водку. Словом, инцидент тут же был исчерпан. По окончании застолья англичане вернулись к себе на эсминец, благо тот стоял у причала, а не на рейде.

А на другой день на этот причал нагрянул большой вооруженный отряд русских. Командир эсминца скомандовал экипажу по боевым местам стоять, чтобы быть готовыми к любой неожиданности. («Этот случай поможет вам лучше понять обстановку, царившую в Мурманске, — пояснил мой собеседник. — Каждый день мы были как на иголках, все боялись, вдруг Россия порвала с союзниками. А раз так, стало быть, нас в любую минуту могли арестовать или, того хуже, обстрелять».)

Поравнявшись с эсминцем, отряд остановился и разомкнулся, окружив какого-то человека в одних брюках и рубашке. Его поставили лицом к кораблю и заставили что-то сказать — по-русски. А после отвели к пакгаузу и без лишних церемоний расстреляли — прямо на глазах у англичан. Через минуту те узнали, что расстреляли того самого офицера, который во время вчерашнего застолья, услышав имя английского короля, разбил стакан, бранился и плевался. Таким образом, его поставили к стенке в назидание другим, чтоб неповадно было.

В самом деле, русским стрельнуть в человека было раз плюнуть. Американцам и англичанам несколько раз только чудом удалось вернуться от пуль русских военных патрулей, которые открывали огонь без всякого предупреждения, не спрашивая ни пароля, ни пропуска.

Конвойным судам по приходе в Мурманск запрещалось пользоваться бортовыми приемо-передатчиками. Радиосвязь можно было осуществлять только через береговые станции, с разрешения и под контролем местных властей. Матросам не позволялось покидать пределы Мурманска ни под каким предлогом, даже если их суда простаивали в порту по нескольку месяцев кряду. Лишь после долгих и трудных переговоров адмиралу Стэнли, послу Соединенных Штатов в России, удалось выхлопотать краткосрочные приглашения в Москву — в качестве почетных гостей — для нескольких капитанов конвойных судов и командиров эскортных кораблей.

В свою очередь британское верховное командование неоднократно обращалось к русским властям с просьбой разместить в Мурманске одну, а лучше несколько эскадрилий британских ВВС, с тем чтобы

усилить авиацию ПВО и штурмовую, которая могла бы ежедневно бомбить немецкие аэродромы в Норвегии. Однако русские всякий раз отвечали отказом.

Ближайший немецкий аэродром находился в 65 километрах, или восьми минутах полета, от Мурманска. Как только небо прояснилось, в городе начинали выть сирены: над сопками появлялись неприятельские самолеты. И если русские самолеты и успевали подняться в воздух, то уже после того, как на землю были сброшены первые бомбы.

Точно так же — ни шатко ни валко — шла и разгрузка конвойных судов. Помимо общей крайне низкой производительности труда («Русские могут горы свернуть, это им уже удалось, — уверял меня мой собеседник, — правда, ценой колоссальных потерь и невероятных усилий, ввергавших нас, западных людей, в ужас»), докеры мурманского порта были повязаны по рукам и ногам какими-то непостижимыми запретами. Нередко моряки даже приходили в ярость, когда им приходилось стоять и нескончаемо долго ждать команды начать разгрузку, и это в то время, как причал был свободен и готов к приему грузов, не говоря уже о грузчиках, которые тоже стояли и безропотно ждали. Как-то раз моряки одного судна, простояв у причала целый месяц, и все без толку, с отчаяния выгрузили всю технику на большую льдину с помощью собственных разгрузочных средств. Когда на льдину спустили последний грузовик, нагрянули портовые власти. Накричавшись и намахавшись вдосталь руками, чиновники наконец сообразили, что надо вызывать буксиры, и чем скорее, тем лучше...

Нетрудно догадаться, что представители советской власти в Мурманске даже не пытались обратить иностранных моряков в свою веру. И хлопоты Ковальского были всего лишь проявлением так называемого официального радушия, никак не укладывавшиеся в рамки традиционного поведения русских. Очевидно и то, что за время, проведенное в Мурманске, матросов-коммунистов или сочувствующих коммунистам (а тех и других на конвойных судах было предостаточно) постигло глубокое разочарование, и впоследствии они полностью пересмотрели свои политические и идеологические взгляды. На фоне общей нищеты и убогости, чему матросы были свидетелями, меркли все великие свершения и военные усилия русских.

Нищета и убогость во многом определяли и взаимные отношения, которые, невзирая ни на какие запреты, складывались между иностранными матросами и местными жителями. Русские то и дело предлагали американцам и англичанам водку в обмен на продукты и одежду. Так мало-помалу наладилась меновая торговля. Горожане даже приглашали матросов к себе в гости, правда, скрытно и с крайней осторожностью. Иногда — очень редко — товарообмен переходил в отношения совсем другого рода. И матросов, уличенных даже в не-

винном флирте, препровождали под дулами автоматов или обратно на борт судна, или напрямик в кутузку, где держали несколько дней, чтобы те малость охладили свой пыл.

И просто удивительно, как строгие меры, каравшие за участие в «чернорыночных» отношениях, не привели к возмущениям: ведь за многодневное отсутствие на борту, пьянство, отказ от судовых работ, хищение продуктов и аварийных шлюпочных пайков матросов ожидало суровое наказание. Так, например, однажды капитану I ранга Фрэнкелю, военно-морскому аташе в Мурманске, даже пришлось распорядиться, чтобы несколько серьезно провинившихся матросов заточили в карцер.

Не стоит забывать, что иные матросы нанимались на суда, ухившие в Северный Ледовитый океан, в надежде заработать неплохие деньги и приличные премии. За провинности же они лишались премий, что впоследствии не раз оборачивалось саботажем, о чем упоминается в некоторых документах. С другой стороны, из тех же самых документов явствует, что подавляющее большинство экипажей конвойных судов — офицеров и матросов — проявляло высокое профессиональное мастерство, сноровку, изобретательность и мужество. В самом деле, не прояви они этих качеств, разгрузка затянулась бы еще Бог знает насколько, что свело бы на нет все усилия союзных держав и дискредитировало саму идею «русских» конвоев.

Гостиница «Арктика» была разрушена 10 июня — вернее, от нее не осталось камня на камне. Из-под завалов еще долго извлекали тела погибших. И среди них было немало моряков конвоя PQ-16.

Когда вскоре выяснилось, что мурманские власти не в состоянии, да и не хотят обеспечить морякам приемлемый досуг, капитаны некоторых сухогрузов, и особенно капитаны эскортных кораблей, стали сами придумывать развлечения для своих экипажей. Наибольшим успехом пользовались спортивные состязания: гребля в шлюпках наперегонки, парусные регаты и эстафеты на спасательных плотках. Вот когда «мурманские пленники» (так называли себя сами моряки) по достоинству оценили всю прелесть подобных, не слишком уж затейливых развлечений. И то верно: часок-другой посостязаешься — и скуку как рукой снимет. «Вот еще пару часов убили», — любили говаривать организаторы соревнований. И они, похоже, были правы. Однако нередко ход мурманских регат нарушали сигналы воздушной тревоги.

Иной раз и вовсе случались чудеса. Так, например, в одной эстафете на плотках состязались между собой матросы с корвета «Розелис» — таитяне и канаки с Новой Каледонии. Как только дали старт, они дружно налегли на весла и затянули полинезийские песни. Зрители, в том числе русские моряки, замерли у релингов в гробовом молчании: странно было слышать протяжные голоса полинезийцев и меланезийцев, разливавшиеся над безотрадно серыми, холодными водами Коль-

ского залива. Только представьте себе: под хмурым небом Заполярья звучат мелодичные песни Южных морей — это ли не чудо!

Как мы помним, несколько судов конвоя PQ-16 взяли курс на Архангельск. Этот порт расположен на правом берегу Северной Двины — в 32 километрах от ее устья. Двина впадает в Белое море, образуя разветвленную пятидесятикилометровой ширины дельту и 150 островов. Все это — низкие, заболоченные, покрытые чахлой почвой земли, каждой весной затопляемые половодьем, и над этими водами — тысячи кружащих морских птиц.

Суда сначала остановились в виду Иоканки, маленького порта при входе в Белое море, где приняли на борт лоцманов, внешне больше походивших на монголов. Они почти не понимали по-английски и дело свое знали чересчур плохо. На суда они прибыли парами — один занимался непосредственно проводкой, а другой был его тенью, или, если угодно, безмолвным приложением.

Когда суда пошли вверх по Северной Двине, у моряков сложилось впечатление, будто они продвигаются в глубь китайской пустыни, а не России. По обоим берегам реки, покрытым скудной низенькой растительностью, кое-где виднелись деревянные хибары, а возле них — согбенные старики в неприглядном отрепье.

Один сухогруз сел на мель. Похожий на монгола лоцман битых два часа пытался снять его с мели, но все без толку. В довершение всего, к изумлению моряков, он расплакался. А товарищ его стоял рядом как истукан и даже пальцем не пошевелил, чтобы ему помочь. Какой-то матрос, уже бывавший в Архангельске, объяснил капитану, что второй узкоглазый не лоцман, а просто сопровождающий, приставленный следить за лоцманом. Таков был порядок, и тут уж ничего не попишешь. Вся работа соглядатая сводилась к тому, чтобы писать рапорты и отчеты касательно взаимоотношений лоцмана с членами команды иностранного судна. Потому-то лоцман и ударился в слезы: понял, как видно, что за допущенный просчет ему несдобровать. Коротко говоря, сухогруз удалось снять с мели лишь после того, как командование снова принял на себя капитан.

Почти всем судам было предписано сначала зайти в Бревенник — нечто вроде аванпорта Архангельска. Там были сплошь одни деревянные пристани. Ни магазинов, ни кафе, ни приличных жилых домов — только несколько жалких, покосившихся хибар. Местные жители — такие же изможденные старики в лохмотьях, глядевшие на иностранные корабли с полным безразличием.

Но уже через каких-нибудь полчаса после прихода судов на пристань высыпала толпа странного народца. Это были дети, в основном мальчишки, в невообразимых нарядах: кто в овчинных тулупчиках, кто в одеялах или накидках, надетых наподобие пончо, а кто в допотопных, выдавших виды военных мундирчиках. И все как один босые.

Детишки прыгали, скакали и, протягивая руки в кораблям, пронзительно гомонили, точно встревоженные ласточки. «Шоколаду, товарищ! Папирос, товарищ!» — кричали они. Но самое поразительное было то, что детвора ничего не выпрашивала, как сперва подумали моряки. В протянутых к ним кулачках ребятишки сжимали свернутые в трубочку рубли! Карманы у них тоже были битком набиты деньгами. Мальчуганы то простирали руки вперед, то похлопывали ими по пухлым карманам и знай себе кричали: «Шоколаду, товарищ! Папирос, товарищ!» Как позже выяснилось, в Бревеннике находился черный рынок, и мальчишки были не кто иные, как спекулянты.

По официальному валютному курсу, за один фунт стерлингов давали тогда двадцать четыре рубля. Мальчишки же, показывая жестами, предлагали 50 рублей за плитку шоколада и 40 рублей за одну сигарету. Моряки не верили своим глазам, думая, что деньги у них наверняка фальшивые. Но бывалые товарищи их вмиг разубедили. Таков был неофициальный курс беломорского черного рынка, и не воспользоваться этим было бы грешно, если по сошествии на берег хочешь позволить себе маленькие удовольствия.

И тут пошла торговля! Моряки бросали на пристань сигареты и шоколад, а мальчишки ловили свое добро с поразительной ловкостью; потом один из них вставал на плечи другому и протягивал морякам деньги — все по-честному. Вдруг кто-то из моряков бросил в толпу консервную банку с сардинами — толпа мигом врассыпную: мальчишки, как видно, приняли банку за гранату. Смекнув наконец, что от странной штуковины нет никакого вреда, меняли, уже не обращая на нее внимания, сомкнули свои ряды и снова принялись кричать и размахивать руками.

Ни один меняла и не подумал отломить от плитки шоколада хотя бы кусочек и украдкой отправить себе в рот или закурить сигарету. Заполучив вожделенную добычу, они прижимали ее к груди и распикивали по карманам. Еще бы: ведь скоро она должна была принести им солидный навар. Или, может, они старались для себя? А если нет, то для кого? Откуда у них столько денег? Увы, для моряков это так и осталось загадкой. Когда у спекулянтов-малолеток закончились рубли, они тут же разбежались, и пристани снова опустели.

Через пару дней суда уже были в Архангельске. На подходе к порту вдоль берегов реки, казавшихся совершенно плоскими, время от времени проходили большие колесные пароходы, старые и ржавые, с облупившейся краской, груженные лесом или порошние. На них были хмурого вида мужчины и женщины: на приветствия иностранных моряков они не отвечали ни словом, ни жестом.

Даже с первого взгляда Архангельск производил приятное впечатление. С реки открывался прекрасный вид на длинные ровные ряды современных домов, над которыми возвышалось своеобразное строение

с кровлей, напоминавшей пагоду: это было здание местного оперного театра. Однако по мере приближения город менялся прямо на глазах, и далеко не в лучшую сторону. Набережные и примыкавшие к ним улицы, обрамленные новыми домами улицы выглядели на удивление грязными — от них тянуло зловонием. Жители Архангельска, в отличие от селян, были одеты чуть получше, но все равно — очень бедно. Первое, что бросилось в глаза морякам, как только они сошли на берег, — это то, что почти все горожане были довольно преклонного возраста: очевидно потому, что одних, кто помоложе, поставили под ружье, а других (включая женщин), чей труд мог быть использован для нужд армии, вывезли из Архангельска поближе к линии фронта. И в городе от этого, понятно, не стало веселее. Что и говорить, жалкие с виду старики и старухи, попадавшиеся морякам на улицах города, приветливостью не отличались: они шарахались от пришлых как от чумы, даже когда те чисто по-дружески предлагали им закурить (и это при том, что одна сигарета по тем временам, напомним, стоила целых сорок рублей)...

В Архангельске было только два ресторана, открытых для иностранцев, — в гостинице «Турист» и Международном клубе. В первый же день несколько офицеров с эскортных кораблей отправились в гостиницу «Турист». Там было чисто и уютно. На столах — вазочки. В вазочках, за неимением цветов — какие-то зеленые стебельки. Маленький оркестр наигрывал русские напевы вроде «Дубинушки», разбавляя их несколько старомодными блюзами. Время от времени музыку заглушал громоподобный голос, доносившийся из уличных репродукторов: как объяснил метрдотель, это диктор передавал последние сводки с фронтов. Иностранные моряки заказывали красную икру, копченую семгу, крабы, мясо, яйца, масло и, конечно же, водку, благо недостатка в ней, как и в остальном, не было. За соседними столиками сидели русские офицеры с женами — как видно, отпускники. Парочки, похоже, чувствовали себя не в своей тарелке и держались скованно. Между собой они почти не разговаривали и лишь изредка, как бы вскользь поглядывали на иностранных моряков. Те же ощущали себя вполне комфортно — во многом благодаря водке. В общем, обед им вышел по сто рублей с человека, что составляло всего-навсего пять фунтов стерлингов на каждого — по официальному курсу, разумеется. А если учесть, что накануне в Бревеннике они, не без посредничества матросов, обменяли валюту по курсу черного рынка, то пиршество в ресторане обошлось им, можно сказать, даром.

А получившие увольнение матросы обедали в ресторане Международного клуба (доступ в «Турист» был разрешен только офицерам). Впрочем, меню и прейскурант и тут и там были почти одинаковые. Зато в Международном клубе была танцплощадка с дежурными девочками, в точности как в Мурманске. Однако здесь моряков постигло разочарование — ничуть не меньшее, чем их товарищей в мурман-

ском клубе. И скоро покинув танцплощадку, они разбрелись по главной улице города в поисках сувениров. Все магазины, как ни странно, были открыты, и иностранцы могли зайти в любой. Одна беда: магазинные полки были почти пусты. Вот для наглядности перечень товаров, предлагавшихся тогда туристам в магазинах — точнее говоря, в лавках Архангельска: маленькие броши из китовой кости; дверные звонки; карнавальные маски; шипчики; деревянные ложки; погремушки; велосипедные звонки (правда, не везде). И все. Ни тебе одежды, ни обуви, ни белья, ни ковров — ничего, кроме того, что перечислено выше. Хотя, прошу прощения: один офицер умудрился заполучить — из-под прилавка — дюжину грампластинок в обмен на пять сигарет. Он приобрел пластинки наудачу, даже не поинтересовавшись, что на них записано. Когда же, вернувшись на корабль, он стал их прослушивать, оказалось, что на всех — записи речей Сталина.

К матросам, слонявшимся по главной улице Архангельска, на каждом шагу приставали мальчишки, точно такие же, как в Бревеннике, а может, те же самые. Они бежали за матросами как собачонки, кричали как заведенные: «Шоколаду, товарищ! Папирос, товарищ!» — и протягивали кулачки со свернутыми в трубочки деньгами на манер уличных торговцев Порт-Саиде*, продающих почтовые открытки.

Мальчишек отгоняли прочь женщины в милицейской форме, подпоясанной широким кожаным ремнем, и в форменных остроконечных шапочках. Попрошайки мигом разбежались врассыпную, но через минуту снова были тут как тут.

Помимо девушек-роботов, Международный клуб предлагал еще одно развлечение — кино: там как раз шла картина под названием «Я умираю каждый день на рассвете». Посетили моряки и местный оперный театр, где давали комическую оперу, иностранцам, впрочем, совершенно непонятную, хотя и довольно забавную, насколько можно было судить по реакции русской публики. Наконец-то — впервые! — моряки увидели, что русские умеют искренне радоваться и веселиться. Жаль только, что они видели это только там и больше нигде.

В Архангельске, как и в Мурманске, иностранных офицеров тоже звали в гости на русские корабли; встречи проходили все по той же программе — с морем водки и бесконечными тостами. Правда, здесь, к счастью, все обошлось без эксцессов. Можно сказать, что между иностранными и русскими моряками сложились коллективные дружеские отношения. Завязывать личную дружбу не рекомендовалось и даже запрещалось.

Одним словом, пребывание в Архангельске оказалось не настолько тягостным, как в Мурманске, который к тому же бомбили немцы.

* Порт-Саид — портовый город в Египте.

Но и тут моряки ощущали неодолимую тоску. Да и что была за радость слоняться по грязным, вонючим улицам и глядеть на пустые прилавки магазинов или стариков да старух, которые словно воды в рот набрали — ни ответа, ни привета. Уже не радовали их ни обеды «а-ля рюсс», ни копченая семга, ни водка, на которую они и смотреть не могли, истосковавшись по пиву. Прошло еще дня три-четыре, и они вовсе перестали сходить на берег, предпочитая коротать время на борту и с нетерпением ждать отхода.

23 июня в небе над Мурманском появились неприятельские бомбардировщики в невиданном доселе количестве: немцы, похоже, намеревались нанести массированный удар по городу и порту. Как только на землю упали первые бомбы, на перехват бомбардировщикам устремились русские истребители — но атака их тут же захлебнулась. Бомбардировщики же наносили удары сплошными эшелонами: каждый последующий эшелон заходил на цели еще до того, как заканчивал бомбометание предыдущий. Огнем охватило все доки, а когда налет закончился, казалось, что пожар бушевал по всей территории порта, где, вероятно, не уцелело ни одно сооружение. В действительности же, как это нередко случается, последствия налета оказались не настолько уж катастрофическими. Но как бы то ни было, разгрузку оставшейся части судов конвоя PQ-16 пришлось отложить на несколько дней. Поэтому было решено, что обратный конвой (PQ-13) выйдет в море без них. Точнее говоря, их место в конвое должны были занять суда из предыдущего конвоя, отставшие от него по той же самой причине. Такое решение, понятно, не очень-то обрадовало моряков на сухогрузах, которым предстояло торчать в Мурманске еще Бог весть сколько. Наблюдая с тоской в глазах за рабочими, ремонтировавшими подъездные пути к причалам, бедняки думали: а вдруг завтра или послезавтра бомбардировщики нагрянут снова? В таком случае Мурманск им суждено покинуть только после того, как их суда и сами они взлетят на воздух вместе с портом. От собственного бессилия и мысли о том, что они застряли на этом проклятом берегу, к которому всего лишь месяц назад их тянуло точно магнитом, моряки приходили в бешенство.

Утром 26 июня среди экипажей уже разгруженных судов прошел слух, что отход назначен на завтра. И старшие помощники капитанов, следуя инструкции обогащать питательный рацион моряков витаминами («и поменьше консервов!»), обегали весь город в поисках свежих продуктов. Но, увы! На складах Мурманска, как и других северных портов России, было шаром покати. Впрочем, неутомимым старпомам все же удалось раздобыть мерзлой картошки и сомнительного вида мороженой оленины. Что до последней, если ее сварить и приправить острым соусом — еще куда ни шло, а вот на жаркое она не годилась.

27 июня, около трех часов утра последовал очередной налет пикирующих бомбардировщиков. А в восемь утра подтвердился приказ об отходе, назначенном на тот же день. Тогда же моряки узнали, что в результате ночного налета в Кольском заливе, чуть севернее Мурманска, затонул английский эскадренный тральщик «Госсамер» (водоизмещением 850 тонн) и 13 человек из его команды погибли. Моряки на сухогрузах уже считали минуты: когда же, черт возьми, дадут команду отдать швартовы?!

В отличие от тех, кто сгорал от нетерпения и злился, моряки английского эскортного сторожевого тральщика «Нигер», командир которого только что получил приказ присоединиться к группе прикрытия конвоя QR-13, лишь сейчас, быть может, как никогда прежде, в полной мере ощутили, что такое подлинное счастье. И понять их можно было вполне: ведь «Нигер» простоял в Мурманске не месяц, не два и не три, а всю прошлую зиму. В течение нескончаемо долгих месяцев арктической зимы, в крошечной тьме «Нигер» тралит магнитные мины, которыми немецкие самолеты забрасывали Кольский залив, или как ледокол ломал лед, блокировавший фарватеры. Экипаж «Нигера» пережил сотни бомбардировок (только за девять дней апреля 1942 года было 156 налетов), отразил множество воздушных атак, направленных непосредственно против их корабля, — и на него, к счастью, не упала ни одна бомба. Иными словами, восемь месяцев зимовки в Мурманске обернулись для экипажа «Нигера» даже не ссылкой, а своего рода заточением. Но вот все мытарства, слава Богу, остались позади — моряки скоро вернутся на родину, к своим семьям, с надеждой, что «Нигер» уже больше никогда не направят в Мурманск. Все, довольно: пускай теперь туда идут другие. Экипаж «Нигера» узнал истинную цену терпению и ожиданию. Вот уж кому больше, чем всем остальным, было бояться, что их корабль, не приведи Господи, взлетит на воздух до заветного часа, когда дадут команду к отходу. Вот, наконец, этот час настал.

Глава V

РОКОВАЯ ОШИБКА

27 июня 1942 года, в 17 часов конвой QR-13 наконец покинул Мурманск. Через несколько часов к нему присоединились суда, вышедшие из Архангельска. Таким образом, конвой теперь состоял из 35 торговых судов. А его эскорт — из пяти английских эсминцев и девяти кораблей поменьше (корветов, сторожевиков и тральщиков). Сухогрузы большей частью шли в балласте.

Согласно рейсовому предписанию, конвою QP-13 надлежало следовать сначала на север-северо-восток, к Новой Земле, а потом повернуть к Земле Франца-Иосифа. Словом, по возможности держать курс на Северный полюс, вдоль кромки летнего пакового льда. Это был приличный крюк, однако, пожалуй, только так конвой и мог обезопасить себя от воздушных атак неприятеля.

Моряки возлагали большие надежды и на плохую видимость: туманная погода, похоже, установилась надолго. Но даже если она продержится хотя бы дней пять, все равно можно сказать — проскочили.

30 июня, к полудню конвой достиг 74 градуса 24 минуты северной широты; дальше на север простирались паковые льды. QP-13 двинулся в западном направлении. Моряков обнадеживало то, что, невзирая на усилившийся мороз, туман сгустился еще больше. Это походило на настоящую полярную экспедицию. Окутанная молочной мглой поверхность моря была сплошь усеяна льдинами. И по этой причине конвой продвигался вперед довольно медленно. Капитаны некоторых судов, следовавших в крайней правой походной колонне, думая, что огибают скопления небольших ледяных полей, на самом деле попадали в извилистые полыньи; оказавшись в тупике или заблудившись в ледовом лабиринте, они были вынуждены поворачивать либо в сторону, либо назад, а когда лед забивался под винты и судно начинало подрагивать, приходилось стопорить ход и высылать вперед шлюпку с матросами, с тем чтобы расчистить проход от ледяного крошева. Это было тяжелейшим испытанием как для капитанов, так и для всех членов команд. Но лучше так, чем каждый день под бомбежкой.

30 июня, около 17 часов туман в южной стороне рассеялся.

На горизонте показался большой двухмоторный самолет, но опознать его не смогли. Моряки наблюдали за ним скрепя сердце: надежды их таяли с каждой минутой, уступая место отчаянию. Самолет летел на восток, не сворачивая. Судя по всему, конвой он не заметил. И моряки уже было вздохнули с облегчением. А через четверть часа офицеры радиослужбы на эскортных кораблях получили шифрограмму из Адмиралтейства: «Вероятно, самолеты вас обнаружили».

Но это была ошибка. Конвой QP-13 не был обнаружен самолетами противника — они даже ни разу не атаковали его. Конвой QP-13 ждала иная участь. Туман, окутавший конвой сразу же по выходе из Мурманска, прикрывал его с моря и воздуха более недели — до утра 5 июля. Погода все это время была устойчивая: спокойное море и жгучий мороз. Во внутренних помещениях и отсеках кораблей снова стало сыро. Люди страдали от сырости — внутри и собачьего холода — снаружи, где можно было находиться не больше получаса. Но лучше так, чем каждый день под бомбежкой.

Судовые радиооператоры уже не раз перехватывали радиосообщения, которыми обменивались между собой немецкие подводные лод-

ки, искавшие конвой в тех водах. Эти стальные акулы, лишённые обоняния и биологических инстинктов, рыскали наобум, потому что их некому было наводить на жертвы.

Впрочем, мы погрешили против истины, сказав, что сплошной туман стоял непрерывно вплоть до 5 июля. На самом деле однажды он рассеялся, правда, ненадолго: было это 2 июля. И моряки заметили в пятнадцать миль к северу, над самой линией горизонта бледные струйки дыма. Это дымили корабли конвоя PQ-17: всего их было семьдесят — сухогрузов и сторожевиков. Они держали курс на Мурманск, однако две трети из них так и не дошли до цели. Но к истории конвоя PQ-17 мы с вами ещё вернемся.

Утром 5 июля командир отряда эскортных кораблей и коммодор конвоя PQ-13 получили от Адмиралтейства шифrogramму следующего содержания: «Одиннадцать немецких боевых кораблей вышли из баз, дислоцированных в фьордах, и взяли курс на север. Согласно последним разведанным, неприятельская эскадра находится в точке координат — 71 градус 31 минута северной широты и 27 градусов 10 минут восточной долготы».

Через некоторое время погода изменилась. Набравший силу ветер рассеял туман и поднял большую волну.

В течение дня ветер постоянно усиливался. В 20 часов вахтенные штурманы, перед тем как сдать вахту сменщикам, записали в судовых журналах: «Состояние моря — 7 баллов». Иначе говоря, на море был сильный шторм. Шедшие в балласте сухогрузы швыряло, как жалкие щепки, и громадные волны, накрывавшие верхние палубы, доставали до самых мостиков. Конвой спустился южнее — и непрерывный день время от времени разряжался сероватыми сумерками, предвещавшими скорое возвращение ночи. Несмотря на предупреждение Адмиралтейства об угрозе, предписывавшее идти на предельных оборотах, конвой QR-13 едва продвигался вперед по штормовому морю.

Всех здоровых и трудоспособных членов экипажей сухогрузов конвоя PQ-16, потопленных по пути в Мурманск, разместили на судах (конвоя QR-13), которые, в свою очередь, потеряли часть людей убитыми и ранеными в море или на стоянке в Мурманске. Так, наш старый знакомый, смазчик Чарлз Колман, по прозвищу Малыш, — с затонувшего «Сити-оф-Джолиет» — оказался на борту американского сухогруза «Джон Рэндолф».

Когда на море штормило, вахта в машинном отделении превращалась в сухую каторгу. Но больше всего Малышу докучала качка: хотя он уже давно привык к морской болезни и почти от нее не страдал, последнее время, однако, особенно в сильный шторм, она постоянно напоминала ему о себе, поскольку печень у него была ни к черту.

В тот день, 5 июля, Малыш не чаял дожидаться конца вахты. Пол в «машине» буквально ходил ходуном, точно взбесившийся лифт, если к последнему можно применить подобное сравнение. Корпус судна то и дело сотрясался от ударов волн, больше похожих на удары мощнейших таранов. А тут еще эта невыносимая вонь — мазута, масла и пропитанного ими пара.

Малыш стоял вахты с «нулей» до четырех, потом с двенадцати до шестнадцати и с восемнадцати до двадцати. 5 июля, в 20 часов, выбравшись наконец из «машины», он наскоро вымыл руки и лицо и, как обычно — не раздеваясь, плюхнулся в койку.

С 17 часов во рту у него не было ни маковой росинки, но есть ему не хотелось совсем: достаточно было вспомнить, что творилось в столовой три часа назад, чтобы потерять всякий аппетит. Сейчас у Малыша было только одно желание: забыться и хоть немного поспать. Малыш знал, что шквальный ветер рассеял туман. А вот о шифрограмме адмиралтейства он не имел ни малейшего представления. Но как бы то ни было, Малыш утешал себя мыслью, что в такую погоду не отважится подняться в воздух ни один самолет. Да и подлодок не стоит опасаться: в небе пусто — стало быть, их некому наводить на цели. Так что шторм, несмотря на связанные с ним неудобства и лишения, был морякам только на руку, потому что он, как и туман, гарантировал им безопасность.

Но сон никак не шел к Малышу. И так было со всеми, кто служил на конвойных судах, ходивших по арктическим морям: стоило человеку прилечь на койку, как он, будто себе назло, начинал прислушиваться к малейшим звукам и шумам, доносившимся снаружи. И проходило немало времени, прежде чем человек наконец забывался сном.

Малыш взглянул на часы: было без двадцати пяти девять вечера. Он закрыл глаза, но через несколько минут подскочил как ошпаренный: где-то гроыхнули два взрыва. Малыш сел, сердце его учащенно билось. Сигнал тревоги! Малыш уже был на ногах и натягивал на себя спасательный комбинезон. Застегивался он уже на ходу — когда бежал вверх по трапу, сталкиваясь на каждом шагу с матросами, которые бежали туда же, куда и он. А вот и верхняя палуба.

Море, куда ни кинь взор, бурлило и пенилось: и тут, и там грохотали взрывы. В свете свинцовых сумерек было видно, как суда переваливались с борта на борт, зарываясь носом и кормой в волны, а вокруг них беспрестанно вскипали рокошующие гейзеры.

Люди онемели от ужаса. Корабельные орудия молчали — слышался только грохот взрывов. Малыш вдруг увидел, как под одним сухогрузом море взбурлило и вспенилось, и затем судно тут же осело на корму. Другой гейзер вырос в двухстах метрах перед носом «Джона Рэндолафа»; третий — в сотне метров по левому борту. Казалось, будто

само море, придя в неопишемую ярость, решило поглотить конвой одним разом. Выйдя из оцепенения, но все еще не понимая, что происходит, люди кричали и проклинали комендоров, которые отчего-то не стреляли. Однако неприятельского присутствия не наблюдалось ни на море, ни в небе, проглядывавшем сквозь поредевшую серую мглу. На коммодорском судне взвился сигнальный флаг: это был приказ ложиться на другой курс.

Какой-то матрос, появившийся со стороны мостика, бежал и кричал: «Это торпеды или мины!» В это самое время неподалеку прогремел взрыв и на глазах у всех под воду ушел небольшой эскортный корабль. Это был тральщик «Нигер» — тот самый, который простоял восемь месяцев в Мурманске. Из ста пятидесяти человек его команды, так радовавшихся возвращению домой, корвет «Розелис» снял с воды только троих — все остальные погибли.

Потом подорвался и медленно пошел ко дну один из сухогрузов. К месту крушения, где метались переполненные людьми спасательные шлюпки, уже спешил эскортный корабль.

Между тем вокруг кораблей, вздыбливая морскую поверхность, по-прежнему громыхали взрывы. А неприятеля нигде не было, и это страшило похлеще любой открытой атаки. Люди ощущали себя в смертельной ловушке, и выбраться из нее не было ни малейшей надежды. Вскоре открыли пальбу еще несколько кораблей, и опять же непонятно по кому.

Взрыв, потрясший «Джона Рэндалфа», прогремел где-то ближе к его средней кормовой части. Хотя ударная волна была направлена снизу вверх, сухогруз содрогнулся всем корпусом — от носа до кормы, и тут же стал погружаться в воду. Капитан, не мешкая, скомандовал покинуть судно.

По верхней палубе в панике заматались перепуганные люди — они бегали туда-сюда, расталкивая друг дружку локтями, и кричали как очумелые. Среди них был и Малыш. Заметив прямо перед собой шлюпку, висевшую чуть ниже поручней леерного ограждения, Малыш перевалялся через них и спрыгнул в шлюпку. Однако упал он неудачно — ушиб колени. И не успев прийти в себя, почувствовал, как его с силой отбросило на нос шлюпки. В следующее мгновение шлюпка повисла в воздухе почти вертикально — носом вниз, и Малыш вывалился из нее в воду. Произошло это, вероятно, потому, что второпях матросы слишком резко отдали носовые шлюпочные тали.

Малышу показалось, что он тонет. Однако скоро он почувствовал, что его потянуло на поверхность — благодаря, конечно же, капковому спасательному жилету. Только уж больно долго длилось всплытие — Малыш думал, что ему не хватит воздуха. Но вот он на поверхности, а отдышаться никак не может. И сердце бьется с такой силой, что вот-вот выскочит из груди.

Перед ним, в какой-нибудь паре метров, громадной стеной вы­сился борт «Джона Рэндолфа». Малыш хотел было отплыть подальше, но не смог пошевелить ни руками, ни ногами: они онемели от холода, как и лицо. Потом по морю, громоздясь друг на друга, катили высо­чен­ные валы, и плыть в такой толчее было решительно невозможно: волны тут же накрывали с головой.

И вдруг у самого борта «Джона Рэндолфа» Малыш увидел спаса­тель­ный плот. Он то вздымался на волнах, то исчезал в провалах меж­ду ними, ударяясь о корпус судна. Малыш смекнул, что волны несут его прямо к плоту, и он отдался на их волю: это единственное, что ему оставалось. Через несколько мгновений он коснулся рукой бортика плота и вцепился в него мертвой хваткой.

Какое-то время Малыш держался за плот, взлетая вместе с ним на гребни волн и тут же скатываясь вниз. Но это было небезопасно: плот крутило и мотало в разные стороны и то и дело било о корпус «Джона Рэндолфа». Таким образом Малыш рисковал оказаться зажа­тым между плотом и бортом судна и при очередном ударе его разда­вило бы в лепешку. Осмотревшись, он заметил, что вместе с ним еще несколько человек ухватились с разных сторон за бортик плота. Ма­лыш даже разглядел их лица — белые как снег — и смерзшиеся на лбу волосы. Они отчаянно пытались подтянуться на руках и перева­литься через бортик внутрь плота, где уже сидели другие. Малыш крикнул им, чтобы они втащили и его. Но никто из них даже не шелохнулся. Быть может потому, что они попросту его не услышали. Тогда Малыш, собрав последние силы, помогая себе ногами, подтя­нулся на руках — выше, еще выше и еще... Наконец он коснулся ушибленным коленом бортика плота. Дальше было легче. Последнее усилие — и Малыш, перевалившись через бортик, упал ничком на дно плота.

Раскачиваясь на волнах, плот стал медленно отваливать от борта тонущего судна, а потом вдруг резко дернулся и остановился: отойти совсем он не мог, потому что его удерживали крепезные концы, кото­рые в панике никто не догадался от­дать. Наконец кто-то из сидевших на плоту матросов заметил это, вытащил из кармана нож и перерезал один конец — другой лопнул сам. Малыш увидел, как он, извиваясь кнутом и со свистом рассекая воздух, упал в море. Но вот плот понес­ло обратно, и люди в ужасе подняли крик. Но уже через миг-другой волны подхватили его и, подбрасывая то вверх, то вниз, понесли в противоположную сторону.

«Джон Рэндолф» уже на три четверти ушел под воду. От него спешно отвалили две шлюпки. Сидевшие в них моряки с силой налегали на весла, стараясь отойти подальше от гибнущего судна. Теперь плот был от него метрах в пятидесяти — точнее определить расстояние при та­ком волнении на море не представлялось возможным. Малыш, как и

все остальные, был до глубины души потрясен случившимся. Больше того: ему казалось, что в этот раз все было намного трагичнее, чем в прошлый — когда затонул «Сити-оф-Джоллет».

И вдруг люди на плоту ощутили мощный толчок, потом — сильнейшую встряску, а затем, совсем рядом, глухо громыхнул взрыв. Никто из них не проронил ни слова, но все, как и Малыш, конечно, подумали одно и то же: этим взрывом могло убить их или разнести плот в клочья. Впрочем, Малыш еще не до конца осознал опасность случившегося. Он даже не заметил, что корабельные орудия прекратили огонь. Ему казалось, что вместе с «Джоном Рэндолфом» на минах подорвались и все остальные суда.

«Джон Рэндолф» погрузался медленно. Волны уже заливали его верхнюю палубу, на которой не осталось ни одной живой души. Но куда подевались остальные члены экипажа, неизвестно — во всяком случае, с плота, стиснутого со всех сторон огромными волнами, мало что можно было разглядеть: пожалуй, только верхушки палубных надстроек «Джона Рэндолфа», чуть поодаль — две шлюпки и совсем далеко, когда плот взлетал на гребень волны, — два сухогруза, которые уходили все дальше и дальше.

Через некоторое время сухогрузы и вовсе скрылись из вида. Мало-помалу стихли и подводные взрывы. И у людей на плоту возникло чувство, будто в этом зловещем море остались только они, две маячившие вдалеке шлюпки да «Джон Рэндолф», над которым того и гляди сомкнутся волны. И вот сухогруз исчез совсем — теперь вдали виднелись лишь две шлюпки, и то едва-едва.

Трупы в спасательных жилетах или поясах обычно плавают почти вертикально, чуть наклонясь вперед и погрузившись лицом в воду. Остальные же утопленники какое-то время удерживаются на поверхности практически в горизонтальном положении. Когда Малыш увидел первых утопленников — в ярко-желтых спасательных комбинезонах, — которые держались скученно, он сначала даже не сообразил, что это — мертвецы. Он решил, то они сейчас подплывут к плоту и ухватятся за него. Малыш было подумал: «Э-э, ребята, у нас и так не протолкнуться, а тут еще вы. Плот всех не выдержит». И вдруг страшная догадка пронзила его словно током.

«Пловцы» действительно вели себя странно: они не махали руками, не били по воде ногами, а просто держались на плаву — почти вертикально, с опущенными в воду головами и колышавшимися спереди, точно водоросли, волосами. Они, казалось, не обращали на плот никакого внимания, и даже не видели его. Они уже плыли совсем в другом мире. Их, верно, убило подводным взрывом, хотя не исключено, что некоторые просто задохнулись, не успев вынырнуть на поверхность, как это едва не случилось с Малышом.

Чуть погода Малыш увидел других утопленников — без спасательных комбинезонов. Они, скорее всего, погибли от переохлаждения — что, впрочем, неудивительно. Если учесть температуру воды, близкую к нулевой, — или же попросту захлебнулись, как часто бывает в таких ситуациях.

Наконец люди на плоту заговорили. Малыш слышал, как некоторые из них при виде плавающих трупов принялись по-детски жалобно стонать. Плот несло по воле волн. И трупы плыли рядом. Один из них подбросило волной, и он чуть было не рухнул на плот. И живые на плоту закричали страшным криком: им вдруг почудилось, будто мертвец, их бывший товарищ, сам набросился на них, чтобы утащить в мир иной.

Эскорт из мертвецом еще долго сопровождал плот, а потом трупы разметало в разные стороны. И рядом с плотом осталось только несколько тел. В темно-серых сумерках, поглотивших в этих широтах ночную тьму, они вздымались на пенных гребнях волн почти вертикально, являя собой воплощение скорбного величия в безжизненной человеческой плоти.

Люди на плоту — Малыш помнил, что их было человек семь или восемь, — были в спасательных комбинезонах, отлично защищавших от холода тело, но не руки, которые постоянно заливало ледяной водой. От морозного ветра кожа на лице теряла чувствительность. Люди ощущали жгучую боль и резь в глазах — от брызг, перемешанных с каплями вылившегося в море мазута. А соседу Малыша и вовсе было плохо: он жестоко страдал от морской болезни — его буквально выворачивало наизнанку, причем одной желчью, — дрожал всем телом и уже начал заговариваться; словом, было ясно — долго он не протянет.

Люди на плоту еще долго стонали и причитали, даже после того, как трупы разметало волнами в разные стороны. А потом все разом смолкли. Теперь Малыш слышал лишь жуткие завывания ветра, то гулкие, похожие на протяжные стоны, то пронзительно резкие, напоминающие оглушительный свист, в зависимости от того, где находился плот, — на гребне волны или у ее подошвы. Немного спустя Малыш заметил, что его сосед, тот, которого беспрестанно рвало, вдруг притих. Малышу показалось, что несчастного смыло за борт. Но он даже не оглянулся, чтобы проверить, так оно на самом деле или нет, а сидел как сидел и знай себе до боли растирал руки, чтобы убедиться, что они не омертвели.

Малыш был уверен, что не смыкал глаз ни на минуту и не впадал в обморок, иначе он продрог бы до костей и уже не чувствовал бы собственного тела. Между тем он испытывал такое ощущение, какое бывает у человека, очнувшегося после глубокого сна. Люди вокруг него не переговаривались, а перекрикивались, силясь заглушить вой

ветра. Вдруг Малыш увидел падающую с неба длинную огненно-красную змею и затем услышал отдаленный взрыв.

Это было очень странное зрелище: огненно-красная змея, медленно сползающая в мрачное море на фоне зловещего сумеречного неба. Людей на плоту оно перепугало не на шутку. Кто-то сказал: «Наверно — самолет». Другие, подхватив его мысль, стали уверять, будто это был не один, а несколько самолетов — немецких и что они вот-вот накроют плот бомбами и пулеметными очередями. Людям, измученным болтанкой и холодом, могло почудиться невесть что.

А огненные змеи между тем все падали и падали. И через некоторое время в той стороне громыхали взрывы. Кто-то предположил, что это сигнальные ракеты, — их, несомненно, запускают со шлюпок. Такое предположение всех успокоило: выходит, спасшиеся в шлюпках заметили эскортные корабли, которые, должно быть, кружат на месте гибели многих кораблей или же вернулись туда после того, как оттремели подводные взрывы, и теперь ищут и подбирают выживших, а чтобы в сумерках им было легче искать, со шлюпок подают ракетами сигналы бедствия.

Однако ни Малыш, ни его товарищи по несчастью не увидели на горизонте ни одного спасательного корабля, как они ни старались. С другой стороны, раз кто-то запускает ракеты, стало быть их тоже скоро отыщут, вне всякого сомнения. Эта догадка вернула отчаявшимся людям утраченную было надежду на спасение. Они сразу будто ожили и заговорили все разом, перебивая друг друга и выдвигая все новые предположения.

Наконец, когда плот взмыл на гребень новой волны, Малыш и остальные разглядели на горизонте черные силуэты спасательных кораблей (их было, кажется, два, а может, три! Хотя нет, — всего лишь один! В действительности их было три) и, преодолевая смертельную усталость и боль в затекших конечностях, принялись кричать, тщетно стараясь заглушить воющий ветер, и размахивать руками, как будто с кораблей их могли услышать или увидеть! Потом, вконец обессилив и осипнув, они рассудили, что в конце концов их и так заметят — иначе и быть не может. Надо только набраться терпения и ждать. А что им еще остается?

Но ожидание затянулось до бесконечности. Корабли (уж теперь-то их точно было три), казалось, то приближались, то удалялись, уменьшаясь в размерах прямо на глазах. Впрочем, мнения потерпевших кораблекрушение на этот счет потом разошлись.

И все же корабли были совсем неподалеку: их присутствие ощущалось все больше. Некоторые из несчастных, кто, вопреки пока еще зыбкой надежде, верили, что они уже спасены, радостно смеялись и даже строили планы на будущее. Хотя планы у них были разные, в одном все были едины: куда-куда, а в море больше ни ногой. Кто-то

даже поклялся, что если благополучно доберется до Исландии (это была ближайшая к ним земля), то он не покинет остров до самого конца войны, а может, и своей жизни. Следом за ним такую же клятву самозабвенно произнесли вслух и другие. Нет уж, теперь никто и ничто не вынудит их покинуть благодатную Исландию, чего бы то им ни стоило. Пусть хоть укутут в тюрьму! А ежели кто попробует их силой загнать на конвойное судно, они сотворят что-нибудь эдакое, за что их, как пить дать, посадят, притом до конца войны, — уж они-то постараются! Словом, они сговорились отныне держаться всем вместе и действовать заодно.

Спасательное судно, переоборудованный траулер, действительно было совсем близко. Оно тяжело раскачивалось на волнах, а рядом с ним виднелась шлюпка, легонькая, как пушинка. Всякий раз, когда шлюпки прибывало к судну, находившиеся в ней люди хватались за свисавшую с его борта сетку и спасатели поднимали их наверх. Значит, траулер и правда был довольно близко, раз сидевшие на плоту могли разглядеть все до мельчайших подробностей. На носу судна, обращенном к плоту, стояли другие спасатели — они что-то кричали людям на плоту и время от времени подавали руками какие-то знаки. Малыш и его товарищи, опершись на локти и подняв головы, тоже кричали — им в ответ. Малыш ощущал дрожь во всем теле, но рук своих он уже не чувствовал.

Траулер дал малый вперед, и люди на плоту видели теперь только его громадный нос с громоздившейся над ним, чуть позади, дымовой трубой, увенчанной едва различимой струйкой дыма. Траулер шел прямо к ним — сомнений быть не могло. Вот он отвернул чуть в сторону — так, чтобы подойти к плоту тем бортом, с которого свисала спасательная сеть. Английские спасатели смотрели на несчастных сверху вниз с искренним сочувствием, в их глазах читалась решимость — они, похоже, неплохо знали свое дело.

От нетерпения люди на плоту перевалились на один борт — тот, что был ближе к судну, и даже попытались встать. В результате — плот опрокинулся. И Малыш снова оказался в ледяной воде, правда, в этот раз рядом с плотом. Но толку-то. Он было попытался за него ухватиться, но не смог. Руки, особенно пальцы, его не слушались. Тогда Малыш из последних сил поплыл к борту траулера — благо до него было рукой подать. И вот прямо перед ним — спасательная сеть. Он просунул одну руку в широкую ячейку сети, затем — другую. И тут они обе у него отнялись. Оглянувшись, Малыш увидел двух своих товарищей: они были далеко от плота и траулера. Тогда с судна им бросили спасательные концы. Но они не достали до тех двоих: волны унесли их слишком далеко. Малыш в ужасе отвернулся и поднял глаза вверх. Спасатели, перегнувшись через релинги, кричали ему, чтобы он скорее поднимался. Вместо ответа Малыш отрицательно покачал

головой: дескать, не могу — и еще раз умоляюще поглядел вверх. Тут он увидел, как двое спасателей быстро перелезли через леера и стали спускаться по сетке прямо к нему. Потом он почувствовал, как крепкие руки подхватили его под мышки и с силой потащили вверх.

И вот некоторое время спустя Малыш уже лежал в кубрике вместе с другими своими товарищами, которых тоже спасли. Он очнулся от того, что кто-то поднес к его губам обжигающе горячую кружку. А вот рук своих Малыш все еще не чувствовал; у него нещадно саднили глаза и нестерпимо болели ушибленные ноги, да и кружка обжигала рот до боли. Но какая разница! В кубрике траулера, который безжалостно раскачивали волны, в этой жуткой теснотище, где к тому же было ужасно сыро и полно людей, лежавших вповалку среди сваленных в кучу сапог и промокшей насквозь одежды, Малыш ощущал себя на седьмом небе. Он будто заново родился, и жизнь казалась ему, жалкому смазчику, горемыке без роду, без племени, истинно даром Господним — самым что ни на есть бесценным сокровищем.

По всей вероятности, коммодор конвоя QR-13 просчитался. Иначе говоря, в густом тумане, висевшем над морем в течение многих дней, он сбился с курса и завел конвой на минное поле, которым сами же англичане перекрыли Датский пролив, разделяющий Исландию и Гренландию.

Капитаны конвойных судов и командиры эскортных кораблей, решив, что их атакуют неприятельские подводные лодки и даже надводные корабли — точно определить это в тумане было невозможно — открыли огонь наудачу, и только чудом не подбили друг друга.

Сообразив наконец, в чем дело, коммодор скомандовал изменить курс, и конвой двинулся на юг. А корвет «Розелис» и траулеры-спасатели «Сент-Эльстан» и «Леди Маделин» продолжали до двух часов утра крейсировать поблизости от места трагедии и снимать с воды выживших. Море штормило с силой 7-8 баллов; видимость составляла не больше полумили. Моряки с затонувших судов, успевшие сесть в шлюпки, запускали в небо сигнальные ракеты и мигали спасательными мерцающими лампами. А меж тем на волнах, куда ни кинь взгляд, раскачивались тела погибших. Только убедившись, что это действительно трупы и что им уже ничем не помочь, спасатели уходили дальше — искать живых.

Один из офицеров «Розелиса», участвовавший в той спасательной операции, позднее так описывал «зрелище, способное свергнуть в ужас кого угодно».

«Заметив в волнах человека, мы подошли поближе и бросили ему спасательный конец, но ухватиться за него он все никак не мог: должно быть, от холода у него одеревенели пальцы. Когда же мы наконец были готовы его зацепить, он уже совсем выбился из сил и камнем пошел ко дну. А через некоторое время, когда мы подошли к большой

шлюпке, сидевшие в ней люди приготовились перепрыгнуть к нам на борт все разом, хотя мы умоляли их этого не делать. Потом накатила волна, подняла шлюпку вровень с верхней палубой, и они прыгнули всем скопом. Но троем не повезло: как видно, они не рассчитали сил, а может, не успели ухватиться за релинги и упали в воду. И тогда следующей волной их зажало между нашим бортом и шлюпкой. Я даже слышал, как от страшного удара им разmozжило головы: они раскололись с треском, как орехи. И мне вдруг впервые стало не по себе».

«Розелис» маневрировал в штормовом море, постоянно меняя курсы, и снимал людей со шлюпок, плотов и с воды. Потерпевших кораблекрушение оказалось так много, что вскоре на борту спасателя было не протолкнуться: спасенных разместили где только можно — в кубриках, каютах, кают-компаний, даже в машинном и котельном отделениях. Но несмотря ни на что, корвет продолжал поиски и дальше — до тех пор, покуда спасатели не удостоверились, что в море остались только пустые шлюпки и плоты. Ровно в 2 часа утра «Розелис» двинулся на юг, чтобы выйти с минного поля, затем повернул на юго-юго-восток и в условленном месте randеву присоединился к ожидавшим его «Леди Маделин» и «Сент-Эльстану». В результате поисково-спасательной операции в Датском проливе «Леди Маделин» приняла на борт 40 человек, «Сент-Эльстан» — 27, а «Розелис» — 179*. В тот же день пополудни они с приспущенными флагами прибыли в Рейкьявик.

Таким образом, в злополучную ночь с 6 на 7 июля 1942 года на минах подорвались и затонули пять судов конвоя QR-13: «Джон Рэн-

* Спустя несколько дней, когда «Розелис» прибыл в Арджентайю, американскую военно-морскую базу на Ньюфаундленде, командир корвета получил от вице-адмирала трейнарда, командующего оперативным соединением № 24 (американским флотом в Атлантическом океане), официальное письмо, в котором тот писал:

«По прибытии в Арджентайю нами были опрошены пятеро спасенных вами молодых офицеров американского военно-морского флота, которым довелось стать свидетелями трагедии, постигшей конвой QR-13... Все пятеро опрошенных единодушно выразили величайшее восхищение и сердечную признательность за оперативность и сноровку, проявленные Вами в ходе поиски и спасения моряков с потерпевших бедствие кораблей, равно как за внимание и заботу, оказанные спасенным на борту вашего корабля. Все пятеро не колеблясь заявили, что своей жизнью они обязаны Вашему мастерству и умению вверенного Вам командованию экипажа.

Вы заслуживаете самых высоких похвал — лично Вы и вверенный Вашему командованию экипаж, равно как глубочайшего почтения и благодарности моряков военно-морского флота Соединенных Штатов».

(Прим. автора.)

долф», «Хефрон», «Хиберт», «Масмар» и русский сухогруз «Родина». А кроме того — британский тральщик-сторожевик «Нигер».

Среди погибших были супруга и двое детей русского военно-морского атташе в Лондоне. Однако поднять их тела, хотя они и были обнаружены, не удалось.

Глава VI

RQ-17: КОНВОЙ ОБРЕЧЕННЫХ

Конвой RQ-17 был сформирован в июне 1942 года; в его состав входили 33 торговых корабля, 3 спасательных судна и один военный танкер. Из торговых кораблей 22 судна были американские, и многим из них уже случалось бывать в Мурманске.

Эскорт состоял из 6 миноносцев, 2 кораблей ПВО, переоборудованных из больших сухогрузов и оснащенных крупнокалиберными зенитными орудиями, 2 подводных лодок, 11 корветов, а также 10 минных тральщиков и сторожевых кораблей, переоборудованных из тральщиков.

Через своих агентов немецкому командованию стали известны и состав конвоя, и ожидаемая дата его выхода в море (27 июня, Исландия).

Во всех странах, находившихся в состоянии войны, состав конвоев, и особенно день и час их выхода в море, хранились в строжайшем секрете. Даже капитаны конвойных судов узнавали это в самую последнюю минуту.

Вместе с тем, однако, военно-морское командование было обязано заблаговременно обеспечить капитанов предписаниями касательно загрузки судов, снабжения продовольствием и топливом. И дело было вовсе не в излишней словоохотливости или несдержанности капитанов. Уж кого-кого, а в этом упрекнуть их невозможно, потому как каждый капитан больше, чем кто-либо, сознавал возложенную на него ответственность. Капитаны прекрасно отдавали себе отчет в том, что утечка информации и попадание ее к врагу чреваты гибелью судна, его команды, а также их собственной гибелью. С другой стороны, капитаны не могли действовать в обстановке строжайшей секретности, выполняя предписания по загрузке и снабжению своих судов. Что до матросов, принимавших непосредственное участие во всех этих операциях, они тоже не могли желать гибели ни своим товарищам, ни самим себе. Да и как можно сохранить даже самый наистрожайший секрет, если он известен тысячам людей? Что же касается вражеских агентов, то они не рыщут по докам и причалам в черных пальто с

поднятыми воротниками и не обшаривают прищуренным взором стоящие у этих самых причалов корабли. Напротив: они сидят себе в винных погребках или пивных и потягивают вино или пиво, лучась добродушием и благородством по отношению к окружающим.

Как бы то ни было, заполучив сведения о составе конвоя RQ-17 и дате его выхода в море, немецкое военно-морское командование решило уничтожить его. С этой целью была сформирована ударная эскадра, в которую вошли 35-тысячетонный линкор «Гирпиц», «карманный» 10-тысячетонный линкор «Адмирал Шеер», тяжелый 10-тысячетонный крейсер «Адмирал Гиппер» и 7 эсминцев.

В отличие от немцев, союзное военно-морское командование не знало точного состава этой ударной группы. При всем том англичане с американцами имели более или менее полное представление о численном составе немецких ВМС, дислоцированных в норвежских фьордах, и были уверены: рано или поздно немцы непременно используют свои линейные корабли для нанесения решительных и мощных ударов по союзническим конвоям. Принимая в расчет вышеннеложенное, для дополнительной защиты конвоя RQ-17 были сформированы следующие соединения:

«Силы поддержки» под командованием вице-адмирала Л. Гамильтона, куда вошли: британские крейсера «Лондон» (флагман) и «Норфолк»; американские тяжелые крейсера «Уичита» и «Таскалуза»; 9 эсминцев и корветов. Этой эскадре надлежало, в первую очередь, вести перехват любых воздушных и подводных сил противника, приближающихся к конвою.

«Силы прикрытия», под командованием адмирала сэра Джека Тови, главнокомандующего флотом метрополии, состояли из британского 35-тысячетонного линкора «Герцог Йоркский» (флагмана), американского 35-тысячетонного линкора «Вашингтон» (под флагом контр-адмирала Гиффена), британского 23-тысячетонного авианосца «Викториус», британских крейсеров «Камберленд», «Нигерия» и «Манчестер», дюжины эсминцев и корветов. В задачу этой эскадры входило патрулировать в водах Северного Ледовитого океана и Северной Атлантике в течение всего времени, пока конвой RQ-17 будет следовать к порту назначения, и в случае необходимости упреждать или отражать удары немецких линейных кораблей.

Таким образом, по численности соединения сил поддержки и прикрытия конвоя RQ-17 (всего: два 35-тысячетонных линкора, один авианосец, семь крейсеров, двадцать эсминцев, две подводные лодки, два десятка корветов и сторожевых кораблей) раза в два превышала число торговых судов, которые им предстояло защищать.

Курс конвоя пролегал сначала вдоль западного и северного побережья Исландии до 19-го градуса западной долготы; дальше — на северо-восток до 75-го градуса северной широты; затем — вдоль берега

острова Ян-Майен; оттуда — строго на восток, мимо острова Медвежий; потом — на юго-восток и, наконец, на юг — в Белое море.

Конвой покинул рейд Хвольсвелдура, расположенного к юго-востоку от Рейкьявика, 27 июня. Эскадра прикрытия вышла из Скапа-Флоу, Шотландия, 29 июня. А эскадра поддержки — из Сейдисфьордура, что на восточном побережье Исландии, 1 июля.

В Датском проливе конвой вошел в полосу густого тумана и сбавил ход, тем более что на пути у него все чаще стали попадаться льдины самых разных размеров. Туман, как мы уже знаем, был морякам на руку: он обеспечивал кораблям безопасность от ударов с воздуха. В самом деле, первые немецкие самолеты наблюдения были замечены в небе лишь 1 июля, когда конвой находился в 200 милях к западу от острова Медвежий. Один из воздушных разведчиков, потеряв бдительность, подлетел к конвою на опасно близкое расстояние и тут же был сбит.

Благодаря настойчивости коммодора торговые суда конвоя PQ-17 были вооружены куда более зенитными установками по сравнению с теми, что имелись на судах всех предыдущих конвоев. Впрочем, подобное вооружение стояло не на всех судах. Поэтому некоторым коммодорам, дабы обеспечить большую безопасность своим судам, приходилось идти на всевозможные ухищрения. Так, например, лейтенант запаса Карауэй, командир орудийного расчета на панамском сухогрузе «Трубадур» (это было американское судно, хотя ходило оно под панамским флагом), придумал простую и гениальную штуку. С согласия капитана он велел снять 37-миллиметровые пушки с двух танков, погруженных, среди прочих, на борт «Трубадура», и установить их в надлежащих местах на верхней палубе; снаряды же можно было поднимать прямо из трюма, благо он был забит ими до отказа. И заметим, изобретение это оправдало себя уже в самом начале похода — во время воздушного налета 4 июля: с помощью одной из танковых пушек был сбит неприятельский самолет. Изобретательность Карауэя, несомненно, достойна самых высших похвал, коих он и был удостоен. Странно только, что его нехитрое изобретение не нашло себе применения на других конвойных судах.

Как было сказано выше, немцы знали состав конвоя PQ-17, а также день и час его выхода в море. А вот о численности сил поддержки и прикрытия конвоя у них, похоже, не было данных. Немецкая подводная лодка обнаружила эскадру поддержки, лишь когда та находилась уже в 60 милях к востоку от острова Ян-Майен. Как только военноморское командование в Неврвике получило соответствующее донесение, в воздух поднялись самолеты наблюдения. Они вернулись с уточненными данными, хотя на поверку они оказались неточными. Так, например, крейсер «Лондон» они приняли за линкор, а крейсера «Уичи-

ту» и «Таскалузу» — за авианосцы. И произошло это наверняка из-за тумана. Кроме того, в том же районе немецкие летчики засекли конвой QP-13. А посылать линкор и два авианосца для уничтожения конвоя, состоявшего из судов, которые большей частью шли порожняком, хотя и под эскортом, было нецелесообразно: игра, что называется, не стоила свеч. Немцы пребывали в недоумении и даже растерянности. Из Нарвика в Берлин полетели по радиотелеграфу шифрограммы, а из Берлина, уже на коротких радиоволнах, отправлялись приказы секретным немецким агентам в Великобританию и Исландию.

В течение трех суток кряду, 2, 3 и 4 июля 1942 года, — ведь большой разницы между днем и ночью, напомним, в это время года в Арктике не было, — конвой PQ-17 пережил атаки подводных лодок, самолетов-торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков. Причем мощь атак постоянно нарастала. И так продолжалось вплоть до 20 часов 4 июля, когда произошло одно примечательное событие, о котором речь пойдет ниже. Ну а пока...

Утром 2 июля атаковали сначала подводные лодки — числом около шести (точная цифра не фигурировала ни в одном документе). Но эскортные миноносцы и корветы засекли их и забросали глубинными бомбами еще до того, как они вышли на рубеж пуска торпед. И подлодки, судя по всему, убралась прочь. Во всяком случае, подтверждений того, что они предприняли какие-то боевые действия, не было.

А несколько часов спустя коммодор и командир эскорта конвоя PQ-17 получили из Англии радиограмму следующего содержания:

«Адмиралтейство согласно с мнением главнокомандующего союзническими военно-морскими силами в российском Заполярье относительно того, что разгрузка судов в Мурманске представляется небезопасной. В этой связи всем судам надлежит следовать в Архангельск».

Оставим это без комментариев. Скажем только, что решение это вполне понятно, ведь немецкое верховное командование, задалось целью любой ценой остановить грузопоток в Россию по Северному Ледовитому океану, и Мурманск был подвергнут жесточайшим бомбардировкам.

В тот же день, 2 июля пополудни, удар по конвою нанесли восемь торпедоносцев. Однако атаковали они неудачно, как и подводные лодки, и один из них к тому же был сбит.

3 июля конвой PQ-17, вместе с эскортом, изменил курс и двинулся дальше строго на восток. Тогда же командиры военных кораблей получили от Британского адмиралтейства еще две шифрограммы. В первой сообщалось, что немецкая авиация разбомбила Мурманск чуть

ли не до основания. Впрочем, эта шифрограмма была составлена по не уточненным данным, тем более что результаты бомбардировок зачастую бывают сильно преувеличены — в худшую сторону, разумеется. Но, как бы то ни было, Мурманск действительно пережил самые жестокие бомбардировки, притом практически непрерывные, которые повлекли за собой колоссальные разрушения. В городе повсюду полыхали пожары — они опустошили жилые кварталы и портовые сооружения, в том числе причалы.

Вторая шифрограмма сообщала, что «из Тронхейма вышли «Тирпиц» и «Гиппер» в сопровождении 4 эсминцев».

Ни та, ни другая шифрограмма на торговые суда не поступила.

В тот же день, 3 июля, в 15 часов в небе появились 26 пикирующих бомбардировщиков — они двигались с юга. Однако низкая облачность, конечно же, сковывала их действия. Так, вместо того, чтобы выбрать себе цели и сразу же атаковать их с пикирования, с большой высоты, бомбардировщикам пришлось снижаться и атаковать под малым углом и почти вслепую, что комендорам было только на руку: воодушевленные недавними успехами, они вели огонь спокойно и решительно. Короче говоря, пикирующие бомбардировщики, все до одного, не добившись никаких результатов, были вынуждены ретироваться. Таким образом, и вторая неприятельская атака завершилась для конвоя победой. И он продолжил свой путь дальше в обычном походном порядке, в полном составе и четко по графику.

Вскоре распогодилось. И вечером на северном горизонте показались думы. А чуть погода там же обозначились четкие силуэты больших кораблей. Экипажам торговых судов выпало пережить немало тревожных минут, прежде чем они наконец вздохнули с облегчением: приближающиеся корабли включили прожекторы и передали командиру эскорта свои опознавательные сигналы. Это были крейсера из эскадры поддержки.

Крейсера держались на значительном удалении от конвоя. Поравнявшись с ним, они двинулись дальше параллельным курсом, на расстоянии прямой видимости. Теперь моряки на торговых судах чувствовали себя в относительной безопасности, хотя им бы очень хотелось, чтобы крейсера шли не слева от конвоя, а справа, откуда чаще всего нападали немцы. А эскадра поддержки неумолимо держалась с северной стороны, и опять же довольно далеко. Так что, случись нагрянуть немецким самолетам, мощные зенитные орудия крейсеров до них вряд ли бы достали. Словом, моряки недоумевали. Я тоже нигде не нашел разумного объяснения такому походному построению. Впрочем, скоро мы увидим, что это была далеко не единственная необъяснимая особенность поведения союзнических военных кораблей в те тревожные дни.

4 июля конвой пережил пять неприятельских атак.

Сперва конвой атаковал один торпедоносец «Хейнкель-111», возникший из-за туманной завесы справа по ходу конвоя. Сбросив одну торпеду, которая прошла между сухогрузами «Самьюэл Чейз» и «Карлтон», следовавшими в крайней правой колонне, он устремился в середину походного порядка, нацелившись на судно «либерти» «Кристофер Ньюпорт». Заметив торпеду, оставившую на поверхности моря четко различимый шлейф, лейтенант, командовавший корабельным орудийным расчетом, приказал комендорам расстрелять ее из 30-миллиметрового пулемета. Гражданские моряки, помогавшие заряжать пулемет, вдруг ударились в панику и бросились с палубы средней надстройки по заднему трапу на кормовую шлюпочную палубу, крикнув на ходу командиру орудия — им был военный матрос I класса по имени Нью Райт, — чтобы тот бежал следом за ними. Но вместо этого Райт открыл огонь, целясь в носовую часть торпеды, и продолжал стрелять до тех пор, пока пенный шлейф торпеды не исчез под шлюпками, которые уже успели спустить на воду. Взрывной волной пулеметчика отбросило на две палубы ниже — к шлюпкам. При падении он вывихнул себе лодыжку и от боли потерял сознание. Торпедой поразила «Кристофер Ньюпорт» в среднюю часть правого борта, за которым располагалось машинное отделение. Капитан тут же отдал приказ покинуть судно, что вскоре и было сделано. А некоторое время спустя сухогруз добила эскортная подводная лодка, и он затонул.

Таким образом, первой потерей конвоя стало американское судно. А вскоре моряки на английских кораблях — торговых и эскортных — увидели, как на всех американских судах спустили флаги. На морском языке это означало одно — капитуляцию. Неужели американцы решили сдаться только потому, что потеряли свое судно? И если все-таки решили, то кому? Англичане решительно ничего не понимали. Бинокли на мостиках британских кораблей были наведены на американские суда. И вдруг англичане увидели, как вместо спущенных полотнищ, замызганных и обтрепанных, на фалах взвились огромные яркие государственные флаги. Только теперь англичане наконец догадались: ведь 4 июля — День независимости Соединенных Штатов Америки. И американские моряки, решив не уступать традиции, праздновали знаменательную дату освобождения своей родины от британского господства прямо в море, в окружении британских же кораблей. Отныне потомки угнетателей и угнетенных, рискуя жизнью, объединились вместе с русскими против куда более сильного угнетателя — их общего врага. Впрочем, противостояние союзнических держав и Германии — тема глобальная. Мы же посвятили наше повествование лишь одной из ее составляющих.

Итак, 4 июля, в четыре часа утра конвой PQ-17 потерял первое и пока единственное судно. Тем же утром коммодор конвоя и коман-

дир эскорта получили из Адмиралтейства очередную шифrogramму. Вот ее текст:

«По данным аэрофоторазведки, в Тронхейме не осталось ни одного крупного немецкого боевого корабля. В этой связи Адмиралтейство склонно полагать, что:

а) крупные соединения немецких кораблей выдвинулись в северном направлении;

б) это означает угрозу для конвоя, хотя прямых указаний на непосредственную опасность пока нет;

в) погодные условия благоприятствуют дальнейшему продвижению конвоя на восток.

В соответствии с вышеизложенным Адмиралтейство считает преждевременным предпринимать какие-либо ответные или предупредительные меры и продолжает следить за развитием ситуации».

Как и прежде, до капитанов торговых судов и эта шифrogramма не дошла.

Конвой продвигался на восток под защитой низкой облачности (100—150 метров над уровнем моря); море было спокойное — по нему шла ровная зыбь. Воздушное пространство между морем и нижним краем облаков мало-помалу прояснялось.

Установить точное время второго воздушного налета, последовавшего 4 июля, мне, к сожалению, не удалось (это было между шестью и одиннадцатью часами утра), так же как и точное число атакующих самолетов (их было много). Знаю только, что это снова были «Хейнкелли-111» и на сей раз они нанесли бомбовые удары, правда, безрезультатно. Зато три из них были сбиты. И комендоры поверили в свои силы, равно как и в силу своего оружия, казавшегося поначалу совершенно никудышним.

Командирам немецких баз в Норвегии, среди прочего, были известны и мощности средств ПВО, установленных на судах конвоя и эскортных кораблях. Да и летчики по возвращении на базы докладывали, что эти средства действуют весьма эффективно. Но как бы то ни было, летчики имели приказ: уничтожить конвой PQ-17 любой ценой. Любой! И вот во исполнение этого приказа в небо поднялся эшелон из 25 торпедоносцев «фокке-вульф».

Торпедоносцы атаковали конвой в 13 часов 15 минут. Тогда-то впервые и отличился американский эскортный миноносец «Уэйнрайт», под командованием капитана I ранга Муна. «Уэйнрайт» как раз дозаправлялся от танкера «Олдерсдейл», когда в небе появились «фокке-вульфы». Эсминец приостановил дозаправку и выдвинулся к югу — наперехват торпедоносцам. И ему в одиночку удалось отбить атаки шести из них. Но остальные самолеты, невзирая на мощный загради-

тельный огонь корабельных орудий конвоя, вышли на рубеж пуска торпед. В результате пострадали четыре сухогруза. Они отстали от конвоя, однако спустя время два из них снова были в строю.

А эскадра поддержки все это время как ни в чем не бывало держалась к северу от конвоя.

Теперь немецкие летчики стали более осмотрительны в полете и точны в своих докладах — и следующий воздушный удар был сосредоточен целиком на «Уэйнрайте».

Так, начиная с 17 часов эсминец атаковали один за другим несколько пикирующих бомбардировщиков — на остальные же корабли они не обратили ни малейшего внимания, как будто их не было вовсе. Вынырнув из-за нижнего края облаков, они пикировали на него с высоты 150 метров. И все это время маленькому эсминцу приходилось маневрировать на полном ходу, и он еще умудрялся вести непрерывный огонь по воздушным целям. Моряки, затаив дыхание, наблюдали, как вокруг «Уэйнрайта» вздымались водяные столбы от рвущихся бомб. Когда же бомбардировка наконец закончилась и выяснилось, что на эсминец не упала ни одна бомба, моряки встретили героя громкими криками «ура!». После чего гордый герой вернулся на свое место в строю — во главе конвоя.

В 18 часов 20 минут на южном горизонте показался новый атакующий эшелон самолетов. В этот раз они летели довольно низко, нацелившись в середину крайней правой походной колонны. Но в 10 тысячах метров от нее эшелон, состоявший из 25 торпедоносцев «Хейнкелей-111», разделился на две группы. Одна из них, перестроившись во «фронт», держалась прежнего курса, а другая, отвернув вправо, двинулась... на «Уэйнрайт» — цель номер один.

Но капитан Мун не дрогнул. Он развернул эсминец и со скоростью тридцать три с половиной узла направил его навстречу нападающим, с тем чтобы нанести удар первым, до того как они выйдут на рубеж атаки. Эсминец встретил их огнем своих орудий с дистанции 8 тысяч метров.

«Фронт» торпедоносцев дрогнул и рассредоточился. И тут открыли огонь другие корабли. Несколько торпедоносцев, кажется, были подбиты, остальные выпустили торпеды со слишком большой дистанции. Торпедоносцы, устремившиеся было на «Уэйнрайт», теперь атаковали конвой. Небо над кораблями обросло облачками взрывов и было иссечено перекрестными трассирующими пулеметными очередями. А морскую поверхность в разных направлениях бороздили длинные шлейфы мчащихся на бешеной скорости торпед. Суда то и дело меняли курсы; некоторые, дрогнув от потрясшего их взрыва, замирали на месте и тут же заваливались набок, выпуская струи пара. Более маневренным эсминцам, пенявшим крепкими форштевнями воду, ценой огромных усилий все же удавалось увернуться от смертоносных тор-

педных шлейфов. Между тем торпедоносцы, так и не сумев поразить «Уэйнрайт» торпедами, принялись кружить над ним и обстреливать из пулеметов. Но и пули не брали защищенный броней эсминец, чего нельзя было сказать о членах его экипажа: многие из них были ранены.

Налет закончился в 18 часов 30 минут. В этот раз от конвоя отстали получившие различные повреждения сухогруз-«либерти» «Уильям Хупер» и танкеры «Олдерсдейл» и «Азербайджан». Потом «Хупер» с «Олдерсдейлом» пришлось затопить — это сделали эскортные корабли. А окутанный дымом «Азербайджан», покинутый экипажем, поскольку люди посчитали, что судно их обречено, тем не менее остался на плаву. Через полчаса, когда дым рассеялся, все увидели, что «Азербайджан» стоит на ровном киле, одиноко раскачиваясь на волнах. Тогда капитан танкера, находившийся в одном из спасательных шлюпок, кликнул добровольцев, которые отважились бы вернуться вместе с ним на брошенное судно. И таких оказалось немало. Механикам довольно быстро удалось починить и запустить «машину», и танкер двинулся вперед; и в конце концов благополучно дошел до Архангельска.

В результате последнего налета конвой PQ-17 потерял 3 судна (все три затонули), а немцы — 6 самолетов. К тому времени конвой находился в 240 милях к северу от мыса Нордкин — почти на одном с ним меридиане. Таким образом, кораблям оставалось до Архангельска 1000 миль, то есть пять суток перехода.

А теперь я позволю себе привести тексты радиограмм, которые Британское адмиралтейство направило 4 июля 1942 года, в 20 часов коммодору конвоя PQ-17 и командирам эскортных кораблей.

Первая радиограмма гласила: «В связи с угрозой нападения надводных сил противника конвою надлежит рассредоточиться и следовать в российские порты порознь».

Через полчаса поступила следующая радиограмма: «Конвою немедленно рассредоточиться».

А еще через полчаса была получена третья радиограмма: «Эскортным крейсерам срочно выдвинуться в западном направлении».

По получении третьего приказа британский эсминец «Кеппель», головной эскортный корабль, радировал эскорту и торговым судам: «Конвою — рассредоточиться и следовать в российские порты порознь. Эскортным кораблям, кроме эсминцев, — идти в Архангельск самостоятельно».

Вряд ли есть надобность уточнять, что эта радиограмма потрясла всех, кому она была адресована.

Разумеется, подробные протоколы заседаний и дебатов, происходивших тогда в стенах Британского адмиралтейства, впоследствии так и не были опубликованы. Что же касается английских и американских

историков и военных обозревателей, они склонны по-разному оценивать решения, принятые в ходе упомянутых дебатов.

У Адмиралтейства априори не было никаких оснований опасаться, что ударная группа «Тирпиц»—«Гиппер» столкнется с объединенными силами поддержки и прикрытия конвоя PQ-17. Но даже если бы такое столкновение произошло, преимущество несомненно было бы на стороне сил поддержки и прикрытия. Однако при внимательном изучении сложившейся тогда оперативной обстановки нетрудно заметить следующее.

4 июля 1942 года, в 20 часов конвой PQ-17 находился в той точке Северного Ледовитого океана, где его могли легко атаковать немецкие самолеты наземного базирования, значительно превосходившие по численности самолеты «Викториуса». (В то время, заметим, британские ВВС наземного базирования не могли наносить ответные удары на таком удалении от берега.) С другой стороны, в указанный день и час мощная эскадра прикрытия находилась к западу от мыса Южный (Шпицберген), или в 230 милях от конвоя и 400 милях от Альтенфьорда, где, судя по данным разведки, немецкие корабли дозаправлялись топливом и откуда они уже вышли либо только собирались выйти; иными словами, она была слишком далеко и не смогла бы прикрыть конвой PQ-17 в случае нападения ударной группы во главе с «Тирпицем». Решение не подставлять соединение «конвой—эскорт—крейсера» под удар грозных орудий «Тирпица», предпочтя тому рассредоточить конвой и отвести крейсера, еще можно понять. А вот тактика эскадры прикрытия, начиная со дня ее выхода в море, — тактика, приведшая в конечном итоге к обострению ситуации, о чем было сказано выше (не говоря уже о странной тактике эскадры поддержки, все время державшейся к северу от конвоя), вообще не укладывается ни в какие понятия.

Если вспомнить одиссею конвоя PQ-16, который тоже оставили крейсера, вполне можно допустить — почему бы, собственно, нет, — что Британское адмиралтейство решило таким образом отвести из-под удара группы «Тирпица» и немецкой авиации наземного базирования с расчетом на то, что радиус действия последней был не безграничен. В таком случае вновь встает вопрос о приоритетности ценностей: что важнее — грузы или военные корабли, куда более дорогостоящие и необходимые к тому же для ведения дальнейших боевых операций на море?

В этой связи английские исследователи выдвигали следующую точку зрения.

Адмиралтейство имело серьезные основания опасаться, что группа «Тирпица» могла двинуться не на север, чтобы нанести удар по конвою, а на запад. А позволить грозному «корсару» вместе с его эскортом раствориться на просторах Атлантики означало бы обресть себя на его поиски в течение долгих месяцев, при том что, ко всему прочему,

Адмиралтейству надо было обеспечить защиту конвоев, следовавших из Соединенных Штатов в Великобританию. Так что эскадре прикрытие было необходимо постоянно крейсировать на западе, чтобы преградить группе «Тирпица» выход в Северную Атлантику. В свою очередь это требовало отвести и крейсера, с тем чтобы прикрывать линкоры и авианосцы. Ну а крейсера, в свою очередь, нуждались в прикрытии эсминцев.

В результате Адмиралтейство решило пожертвовать конвоем, за что моряки торговых судов, как американцы, так и сами англичане, заплатили слишком большую цену. Адмирал Гамильтон, командующий силами поддержки, направил переданным в его подчинение американским крейсерам радиogramму: «Знаю, вы целиком и полностью разделяете мое беспокойство по поводу того, что нам приходится оставить на произвол судьбы конвойные суда вместе с их отважными экипажами на опасном пути к российскому порту». В самом деле, экипажи всех крейсеров и эсминцев во главе с их командирами искренне разделяли чувства своего командующего. О чем, к примеру, свидетельствует радиogramма, которую командир головного эскортного миноносца «Кеппель» направил всем конвойным судам: «Вынужден оставить вас и очень об этом сожалею. Удачи вам. Судя по всему, впереди вас ждут тяжелые испытания».

Союзники предали огласке лишь те документы, которые сочли нужным. Насколько мне известно, документальные свидетельства о передвижениях английских и американских военных кораблей сразу же после того, как конвою PQ-17 было предписано рассредоточиться, так и не были опубликованы. Впрочем, не исключено, что бывшие объединенные силы поддержки и прикрытия действительно повернули в спешном порядке на запад, чтобы преградить группе «Тирпица» выход в Атлантику. Вместе с тем Адмиралтейство продолжало забрасывать эскортные корабли, пока еще находившиеся в районе рассредоточения конвоя, все менее обнадеживающие радиogramмы. Вот хотя бы две из них:

От 5 июля вечером: «Есть все основания полагать, что неприятельские надводные силы нанесут удар этой ночью или завтра на рассвете. По некоторым сведениям, в настоящее время неприятель находится на 65 градусах к северу от мыса Нордкин».

От 6 июля в 1 час ночи: «Неприятельские надводные силы нанесут удар, вероятно, в ближайшие же часы. Ваша первоочередная задача — сохранить в целостности свои корабли, с тем чтобы по завершении атаки и уходе неприятельских кораблей вернуться на место боевых действий и снять с воды всех уцелевших».

(Речь, разумеется, шла о последующем спасении моряков рассредоточенного конвоя PQ-17, который немецким надводным кораблям было приказано полностью уничтожить.)

Во главе небольшого эскортного отряда, покинувшего конвой, следовал корабль ПВО «Позарика», бывший грузопассажирский пароход под командованием капитана I ранга британского ВМФ Лоуфорда. По получении последней из вышеприведенных радиограмм этот офицер, самый старший из всех входивших в его группу командиров, предложил идти к Новой Земле, а не кидаться очертя голову прямо в пасть волку, следуя прямым курсом в Архангельск. Другие командиры согласились с его предложением. И корабли сошлись, чтобы командиры могли обсудить по мегафонам детали предстоящего маршрута. Пока они переговаривались, матросы, высыпав на верхние палубы кораблей, затаив дыхание прислушивались к каждому произнесенному слову. Среди прочего, командиры договорились и о том, что в случае столкновения с противником капитан Лоуфорд примет на себя и боевое командование отрядом.

«Если неприятельские эсминцы пустятся за нами в погоню, мы, конечно, примем бой и при искусном маневрировании сумеем одержать верх. Если же мы окажемся под прямой наводкой орудий немецких линкоров, предлагаю — и думаю, все со мной согласятся — развернуться и двинуться им навстречу, продолжая вести огонь до последней возможности. Правда, в таком случае... нам прежде придется друг с другом попрощаться...»

Один из участников этого импровизированного совещания в открытом море, который записал приведенные выше фрагменты речи капитана Лоуфорда, позднее вспоминал, что последние его слова были встречены общим дружным смехом, хотя и с оттенком горечи.

«Ну а теперь, — продолжал капитан Лоуфорд, — всем свободным от вахт, думаю, пора бы отправиться по койкам. Надеюсь, уж в столь спокойном месте каждый из вас смело верит себя заботам нашего Создателя. Лично я намерен сделать то же самое. А еще я намерен привести всех вас в порт назначения, с Божьей помощью, разумеется.»

После этого небольшой эскортный отряд двинулся новым курсом — решительно и вместе с тем осторожно, готовясь в любое мгновение к тому, что на горизонте вот-вот покажутся силуэты немецких «мастодонтов». Однако ни один немецкий надводный корабль на горизонте так и не появился.

Зато эфир, который постоянно прослушивали радисты на эскортных кораблях, буквально разрывался от сигналов бедствия — их беспрерывно посылали торпедированные или подорванные бомбами суда.

А теперь самое время обратиться к действиям, предпринятым немецкой стороной.

Итак, куда Адмиралтейство забрасывало конвой PQ-17 тревожными радиограммами, приказывая судам срочно рассредоточиться, гроз-

ные неприятельские корабли по приходе из Тронхейма в Альтен-фьорд стали на якорь. 5 июля «Тирпиц», «Адмирал Шеер», «Адмирал Гиппер» и 6 эсминцев, под общим тактическим командованием адмирала Карлса, снялись из Альтен-фьорда. Однако немецкое верховное военно-морское командование, сбитое с толку ошибочными донесениями летчиков, насчитавших в составе союзнических эскадр по меньшей мере два авианосца и Бог знает сколько линкоров, и соответственно опасаясь подставлять под удар свой последний 35-тысячетонный линкор («Бисмарк», напомним, затонул 27 мая 1941 года), отдавало приказы, во исполнение которых командующим базами ВМС в Норвегии надлежало соблюдать крайнюю осторожность в действиях и как можно меньше проявлять наступательный дух. Очевидно, поэтому-то группа «Тирпица», не успев отойти от норвежских берегов, поднялась всего лишь на 25 миль к северо-востоку от мыса Нордкин, а потом повернула обратно в Альтен-фьорд, так и не встретив на своем пути ни одного союзнического корабля.

Одним словом, наступательно-оборонительные возможности противостоящих сторон были явно преувеличены как союзниками, так и немцами.

Та часть Северного Ледовитого океана, которую предстояло пересечь судам рассредоточившегося конвоя PQ-17, чтобы затем по отдельности идти в любой российский порт (тут уж Адмиралтейство предоставляло капитанам конвойных судов полное право выбора), называется Баренцевым морем — в честь голландского мореплавателя Виллема Баренца, открывшего Новую Землю. Было это в 1595 году. Баренц вышел в море на одном корабле, и в конце концов, после долгого изнурительного перехода, достиг суровых берегов неведомого острова. «Льды надвигались на нас с такою быстротой, что у нас волосы вставали дыбом», — писал Лагарп, один из спутников отважного голландского капитана. Баренцу и его спутникам пришлось построить хижину и зазимовать во льдах, в кромешной тьме. Питались же голландцы и обогревались лишь тем, что хранилось на камбузе и в трюме их корабля, имевшего водоизмещение, обычное для любого судна XVI века.

Потом пришла весна, но освободить корабль из ледового плена не удалось. И тогда голландские моряки решили добраться до острова в шлюпке и баркасе. За долгую полярную зимовку здоровье Баренца было вконец подорвано, но он собрал последние силы и дописал рассказ о своем походе. Документ этот запечатали в коробку и подвесили к трубе хижины. И лишь спустя почти три сотни лет, в 1781 году, коробку обнаружил один норвежский капитан. А в хижине он нашел также часы, флейту Виллема Баренца и много других предметов.

Голландцы покинули Новую Землю и пустились в обратный путь 14 июня 1596 года. А 20 июня Виллем Баренц скончался. Спутникам его приходилось не раз перетаскивать шлюпку с баркасом через льдины и ледовые поля. Они пережили не одну бурю, перенесли цингу и долго блуждали, пытаясь проложить курс во льдах. И наконец добрались до Кольского залива, где повстречали голландский корабль, который и доставил их на родину.

Разумеется, мало кто из моряков конвоя PQ-17 читал рассказ о славном арктическом походе Баренца и его спутников. А если некоторые впоследствии все же прочли, то наверняка нашли там много общего с их собственным приключением, с той лишь разницей, что во времена Баренца не было ни подводных лодок, ни бомбардировщиков.

В числе судов конвоя, давших решительный отпор немецким самолетам 4 июля, был сухогруз «Вашингтон». Его комендорам даже удалось сбить один из них — во всяком случае, они так уверяли. Зато в сухогруз не попала ни одна бомба, хотя от грохотававших крутом взрывов корпус его буквально трещал по швам. И вскоре «Вашингтон» дал течь.

После того как конвою был дан приказ рассредоточиться, капитан сперва повел «Вашингтон» на северо-северо-восток — так поступили и многие другие капитаны. Они решили подняться как можно выше на север, подальше от неприятельского берега. Вопреки приказу Адмиралтейства, конвой рассредоточивался медленно, и причиной тому были сложные навигационные условия — вернее, тяжелая ледовая обстановка. Суда старались держаться генерального курса — норд-норд-ост, при этом, однако, им приходилось постоянно огибать ледовые поля и отдельные льдины. Со временем они потеряли друг друга из вида.

Какое-то время «Вашингтон» шел по чистой воде, или почти чистой, а потом уперся в кромку ледового поля. Надо было обогнуть это препятствие. Всякий раз, когда впереди показывался проход, капитан скидывал голову и кричал штурману-наблюдателю на фор-салинге:

— Ну что?!

И тот докладывал — разводье это, полынья или глубокая выбоина. Иногда наблюдатель сомневался, и капитан начинал беспокоиться. А причин для беспокойства у него было предостаточно, как и у всей команды. Впрочем, наблюдатель довольно быстро ориентировался в деловой обстановке: он, если можно так выразиться, был глазами капитана. И тот с его помощью направлял судно в нужное русло. Неприятельских самолетов в воздухе пока не было.

5 июля, около 4 часов, перед «Вашингтоном», следовавшим все это время курсом норд-норд-ост, вырос сплошной, высокий ледяной барьер, отсвечивавший ярко-белым светом: судя по всему, это была кромка огромного ледяного поля.

Капитан вовсе не собирался штурмовать Северный полюс, хотя предпочитал продвинуться как можно дальше на северо-восток, прежде чем повернуть на юг и взять курс на Архангельск. Таким образом, судно имело бы меньше шансов подвергнуться атакам немецких самолетов и подводных лодок. (Капитан «Вашингтона», как и капитаны остальных конвойных судов, и понятия не имел о существовании радиogramм, касавшихся намерений соединения надводных сил противника. Моряки конвойных судов, не только капитаны, сообщаясь друг с другом, строили какие угодно предположения по поводу отхода своих защитников. И поскольку никаких серьезных оснований тому они не находили, то ограничивались лишь досужими домыслами.) Иными словами, «Вашингтону» ничего не оставалось, как обогнуть ледяной барьер — с юго-востока.

Утром 5 июля «Вашингтон» повстречал два английских судна из конвоя PQ-17 (кажется, это были «Наварино» и «Ирстон») — они тоже наткнулись на ледяной барьер и были вынуждены идти в обход. И суда двинулись дальше втроем.

Около 11 часов рассыльный поднялся на мостик и передал капитану «Вашингтона» две короткие радиogramмы: это были сигналы бедствия — их передали один за другим, с промежутком в несколько минут, сухогрузы «Карлтон» и «Джон Уизерспун». Они оба подверглись торпедной атаке немецких подводных лодок. Сверившись с картой, капитан определил, что подводные лодки атаковали их в пятидесяти милях прямо по курсу «Вашингтона». Однако о том, чтобы повернуть обратно или ждать, пока немецкие подлодки не покинут Баренцево море, и речи быть не могло. Трюмы «Вашингтона» все больше заполнялись водой, и насосы уже не успевали ее откачивать, да и рано или поздно все равно пришлось бы заходить в наиболее опасные воды. Так что оставалось только одно: идти вперед — навстречу опасности. Вахтенные наблюдатели получили приказ глядеть в оба пуще прежнего, обращая особое внимание на обстановку по правому борту судна (слева тянулся ледяной барьер).

Капитан и сам пристально вглядывался вдаль и при этом не переставал думать о грузе, лежавшем в трюмах судна, — 350 тоннах тротила, упакованного в водонепроницаемые ящики. И больше всего его тревожило то, что взрывчатка была уложена вдоль правого борта, то есть наиболее уязвимо, поскольку, случись самое худшее, торпеда угодила бы именно в него. Единственное радикальное решение заключалось в том, чтобы выбросить все ящики за борт. Однако капитан «Вашингтона», в отличие от упавших духом стратегов в Адмиралтействе, думавших уже о том, как спасти уцелевших моряков конвоя PQ-17, все еще считал своим долгом доставить груз в русский порт в целостности и сохранности. И он приказал перенести ящики со взрывчаткой на левый борт. В таком случае будет хоть

мало-мальская вероятность, что судно не разнесет на куски при падении первой же торпеды.

Между полуднем и 14 часами «Вашингтон» принял сигналы бедствия еще от нескольких конвойных судов.

Первая опасность возникла в 15 часов — но не в виде подводной лодки, а «Юнкерса-88». Три судна одновременно открыли по нему зенитный огонь сразу же, как только он вынырнул из-за облаков. «Юнкерс» пронесся над кораблями, едва не задев крыльями верхушки радиомачт, и обстрелял их из пулеметов. Потом он зашел на второй круг и стал сбрасывать бомбы. Комендорам «Вашингтона» показалось, что они его сбили. Но не тут-то было: они его даже не задели. Впрочем, и сами суда не пострадали. На «Вашингтоне» ранило только одного человека. Однако моряки поняли: уж теперь-то их наверняка засекли.

В 15 часов 40 минут из-за облаков послышался все нарастающий рокот. Вскоре уже казалось, что им наполнилось все небо. Люди прислушивались к шуму скрепя сердце. И тут из-за облаков вынырнули девять «юнкерсов». Корабельные орудия встретили их огнем.

А потом случилась трагедия; к тому же все произошло так быстро, что никто и глазом не успел моргнуть. Через несколько минут все три судна были подбиты и начали тонуть. Пока моряки спешно спускали шлюпки, с неба продолжали сыпаться бомбы, взьерошивая морскую поверхность пенящимися водяными столбами. Когда бомбардировщики улетели прочь, один сухогруз уже совсем исчез под водой. Прошло еще полчаса — и на поверхности остались только шесть шлюпок, медленно продвигавшихся вдоль кромки ледяного барьера. В арктическом море снова воцарилось белое безмолвие. Команда «Вашингтона» — сорок шесть человек, все живые и здоровые — разместились в двух шлюпках.

Несмотря на то что трагедия и правда произошла в считанные минуты, радисты все же успели послать в эфир сигналы бедствия. Однако теперь, сидя в шлюпках, они были уверены, что старались напрасно, поскольку по этим самым сигналам засесть местоположение шлюпок немцам будет раз плюнуть. Да и потом, эта часть Баренцева моря всегда была пустынна: здесь пролегали маршруты только несчастных конвоев PQ и QR. А если какое из конвойных судов и находилось поблизости, надежды на то, что оно придет на выручку потерпевшим кораблекрушение, было мало. Да и зачем — чтобы самому угодить под бомбы или торпеды? Нет, сейчас у оставшихся на ходу конвойных судов была только одна забота: как можно быстрее проскочить смертельно опасный район, держа курс на русский берег. И тут уж, как говорится, каждый за себя, а Господь за всех.

Вскоре отвесный ледяной барьер закончился и за ним началась сплошная кромка ледяного поля. Немного погодя сидевшим в шлюпках показалось, что в иных местах поле расступалось, образуя развоя, за которыми дальше на восток проглядывали участки чистой воды,

усеянные лишь мелкими ледышками. А еще дальше на восток лежал покрытый ледяным панцирем берег Новой Земли. В шлюпках имелись одеяла, шоколад, пеммикан*, сухое молоко, сахар, галеты, сухофрукты и водонепроницаемые канистры с пресной водой. Моряки налегли на весла, правя на восток и лавируя между льдинами и небольшими ледовыми полями. По расчетам штурманов, до Новой Земли было чуть меньше трехсот миль. И штурманы не ошиблись. В свою очередь матросы прикинули, что одолеть такое расстояние на веслах можно дней за пять. А вот они-то как раз ошиблись.

К вечеру 5 июля — если понятие «вечер» можно применить ко дню, который длился без перерыва все 24 часа в сутки, — кто-то, показав рукой на запад, воскликнул: «Вижу дым!» Матросы на веслах тут же перестали грести.

Султан дыма все разрастался — и вот на горизонте показался корабль. Люди в шлюпках оживились. Поглядев в бинокли, штурманы определили, что, судя по виду, это — сухогруз. И вновь они не ошиблись. Это действительно был американский сухогруз «Олопана»: приняв сигнал бедствия, он тотчас же направился к месту кораблекрушения.

Сухогруз подходил все ближе, хотя ему приходилось то и дело лавировать меж льдин и огибать ледяные поля. И вот уже шлюпки с двух кораблей, затонувших вместе с «Вашингтоном», двинулись навстречу «Олопане».

Две шлюпки с «Вашингтона» последовали было за ними — и вдруг опять стали. Что же случилось?

А вот что: просто команда «Вашингтона» не хотела, чтобы ее спасали, — вернее, она отказалась подниматься на борт «Олопаны».

Моряки с «Вашингтона» хорошо помнили, как от сильнейшего взрыва содрогается и уходит из-под ног палуба. Они считали, что оказаться снова на судне равносильно самоубийству, ибо участь его уже была предрешена: оно все равно пошло бы ко дну — это лишь вопрос времени. Так что в шлюпках было куда безопаснее. Да и бомбардировщики с подводными лодками не обращали на шлюпки никакого внимания. Уж лучше грести потихоньку-полегоньку к берегу Новой Земли — целее будешь. Моряки думали, что стоит добраться туда, немного переждать — и они спасены: в конце концов немцы поймут, что от конвоя ничего не осталось, и прекратят охоту. А когда со временем все утрясется, они двинутся вдоль берега Новой Земли на юг. И уж в тех водах наверняка встретят какое-нибудь русское судно. Русские возьмут их на борт и доставят в Архангельск, благо опасные воды останутся позади. При всем том моряки с «Вашингтона», конечно же, понима-

* Пеммикан — обезвоженное мясо, мясной порошок.

ли, что на пути у них будет немало трудностей. Но уж лучше преодолевать трудности, одну за другой, чем оказаться на борту «Олопаны». Пока люди решали, как им быть дальше, «Олопана» подошла совсем близко. Наконец они договорились: большинство одобрили план, изложенный выше, тем более что с ним согласился сам капитан и его помощники. Во всяком случае, я не нашел ни одного документального подтверждения тому, что это решение было принято против чьей-то воли.

С другой стороны, легко себе представить — хотя и об этом не упоминается ни в одном документе, — что капитан и экипаж «Олопаны» не ожидали столь крутого поворота. Логично предположить и то, что моряки на «Олопане», рисковавшие жизнью, чтобы спасти потерпевших кораблекрушение, теперь называли их неблагодарными и поносили по-всякому. Но те стояли на своем. Одним словом, после того как моряки с двух других потопленных судов поднялись на борт «Олопаны», сухогруз лег на обратный курс. Моряки с «Вашингтона» не стали ждать, когда он скроется за горизонтом, а налегли на весла и двинулись на восток.

Самое безотрадное зрелище, какое когда-либо являлось взорам потерпевших кораблекрушение, — морская пустыня, раскинувшаяся от горизонта до горизонта. Пустота эта тревожит и пугает куда больше, нежели присутствие неопознанного плавающего объекта, который может таить в себе опасность. Однако, несмотря ни на что, на просторах полярного моря, сплошь усеянного льдинами всевозможных форм и размеров, человек ощущает себя не столь одиноко. Во всяком случае, поначалу. Уходящие вдаль ледяные гряды привносят какое-то разнообразие в монотонный и унылый вид водной пустыни: глаз цепляется за каждую новую зримую форму и отдыхает. Земля уже кажется не такой далекой. В самом деле, уж за следующей-то грядой она покажется непременно. Но по мере приближения к гряде, и особенно когда она остается позади, надежда тает на глазах: потерпевшие кораблекрушение снова видят пустоту — как и заблудший в пустыне путник, обманутый миражом.

Моряки с «Вашингтона» держали все время на восток, сменяя друг друга на веслах. Шлюпки шли среди причудливого нагромождения льдов, лучившихся в ярком солнечном свете всеми цветами радуги. В полдень небо окрашивалось в посеребренную, с красноватым отливом лазурь; по черно-синей воде плыли льдины, переливавшие ослепительно белым и голубым светом. С наступлением сумерек многоцветная палитра будто размывалась, уступая розовому цвету. Затем на смену сумеркам возвращался свет — и все начиналось сызнова.

Так прошли два дня — 6 и 7 июля. Над шлюпками висело тягостное молчание. Перед тем как сесть на весла, люди снимали с себя

спасательные комбинезоны, чтобы было сподручнее грести, а потом, передав весла сменщикам, сразу же закутывались в теплые одеяла: мороз цеплял мгновенно. Провиант не экономили: нужны были силы, чтобы грести и бороться с холодом. Воду — тоже: от концентратов жажда мучила нестерпимо.

Потру 8 июля свет поблек — небо стало пасмурным. Солнце пропало. Линия горизонта как будто сузилась, а задернутый облачностью небосвод на юго-востоке потемнел. Вскоре и вовсе надвинулись сумерки, как перед бурей, поднялся сильный ветер.

В воздухе показались редкие хлопья снега. Не прошло и трех минут, как между небом и морем выросла непроницаемая снежная пелена. А еще через некоторое время поднялся снежный буран. Он бушевал под завывания разывравшегося не на шутку ветра, переросшего в шквал, и грохот дробившегося льда.

Люди в шлюпках пересели спиной к ветру, вобрали головы в плечи и тесно жались друг к другу — так, повинувшись инстинкту самосохранения, ведут себя ездовые собаки, когда чувствуют близкую бурю. Гребцы побросали весла, но не надолго. Как только шлюпки стало заливать водой и брызгами, гребцы поняли, что им не укрыться от бури, потому что они не на твердой земле и даже не на льдине, а в шлюпках, которые все сильнее раскачивало на разбушевавшихся волнах. Впрочем, это были крепкие, металлические шлюпки с воздушными ящиками и потому непотопляемые; однако ж стоило шлюпке развернуться бортом к волне, как ее тут же залило бы ледяной водой или опрокинуло, или, что не лучше, ударило бы о льдину и пробило насквозь. Смекнув, чем чревато бездействие, гребцы снова дружно налегли на весла.

Теперь они сменяли друг друга чаще, чем прежде: гребля в таких условиях изматывала до предела. Вскоре шлюпки потеряли друг друга из вида. И не мудрено: ведь видимость ограничивалась всего лишь несколькими метрами.

Ветер, завывавший с поистине зловещей силой, ввергал в ужас даже бывалых моряков, а тут еще громоподобный грохот ломающихся льдин. Казалось, будто ветер и лед сошлись в смертельной схватке, слясь уничтожить друг друга, а заодно и людей. Штурманы надрывали глотки, выкрикивая команды гребцам: лево держи!.. право держи!.. вперед!.. Но гребцы, согнувшись в три погибели, далеко не всегда успевали отвернуть от гонимых волнами обломков льдин. Весла ломались, точно спички. К счастью, шлюпки и впрямь оказались крепкими и выдерживали сильнейшие перегрузки. Тогда как люди, ослепленные снежными зарядами и лишенные последних сил в борьбе с арктическим штормом, уже потеряли чувство пространства и времени.

Наконец шквал чуть поутих, да и снег валил уже не так сильно. Через несколько минут снегопад прекратился столь же внезапно, как и

начался. А еще через полчаса небо полностью расчистилось и снова засияло солнце. Снежная буря бушевала шесть часов кряду.

Шлюпки оказались на расстоянии одной мили друг от друга. Впрочем, вскоре они опять были вместе, как и люди. Волнение на море тоже улеглось. И моряки взялись вычерпывать из шлюпок воду. Теперь можно было поесть и передохнуть.

Моряков окружали те же радующие глаз виды, что и шесть часов назад. Вот только теперь нельзя было определить даже приблизительно, какое расстояние покрыли шлюпки за то время, что продолжалась буря, и в каком направлении их отнесло. Единственное, что оставалось, так это грести, как прежде, на восток — вон к тому изломанному ледяному гребню, который и есть Новая Земля, а как же иначе. Так полный вперед!

Нет ничего более мучительного, чем идти к некоей вершине, и вдруг, когда до нее, казалось бы, осталось совсем рукой подать, обнаружить, что впереди — пустота. Человек борется, преодолевает одну смертельную опасность за другой. И тут на тебе! Впереди — новая череда опасностей. А сил преодолеть ее больше нет. Когда утром 9 июля моряки с «Вашингтона» заметили, что небо темнеет в точности, как накануне, и что снова крепчает ветер, они не выдержали, и принялись клясть свою жалкую участь. Некоторые наотрез отказались грести, сказав, что уж лучше кинуться за борт. Людям казалось, что они стали жертвами величайшей несправедливости. Они сетовали, что нипочем не выдержат еще одну бурю. Когда же она обрушилась на них, они, проклиная все и вся, взялись, однако, за весла. И мало-помалу умолкли, смирившись с неизбежным.

И в этот раз буря бушевала шесть часов без перерыва, как и накануне. А когда она наконец улеглась, шлюпки снова нашли друг друга. И вновь людям повезло: все остались живы, никто даже не пострадал. Но когда шлюпки сошлись, сидевшие в них люди не узнали друг друга. С того дня, как они пустились в отчаянное приключение, все изменилось до неузнаваемости: обмороженные, облепленные коркой из соли и льда лица, осипшие голоса... Даже близкие друзья, оказавшиеся в разных шлюпках, признали друг друга не сразу.

Закончился еще один день — 9 июля и начался новый — 10 июля. Люди в шлюпках гребли в тягостном молчании, с мрачными измученными лицами. Отливавшие ярким голубоватым свечением льды уже не только не радовали глаз, а сделались ненавистны. В разнообразии форм ледяных глыб люди угадывали возникших из иных миров чудовищ, рядом с которыми они, люди, ощущали себя живыми мертвецами — зомби. Вот когда вспомнилась им «Олопана» и то, с какой непростительной опрометчивостью отвергли они тех, кто, рискуя своей жизнью, по первому же зову пришли к ним на помощь. Однако на-

звание судна вслух никто не произносил: то была своего рода искра, от которой мог произойти взрыв отчаяния. Откуда морякам с «Вашингтона» было знать, что «Олопана» уже три дня как покоилась на дне Северного Ледовитого океана. Это было 6 июля: сухогруз атаковала немецкая подводная лодка — в него попала торпеда. И он затонул.

10 июля в небе показалась птица. Но точно ли это была она? Покуда кто-то из моряков смотрел в синее небо, подставив слепящему солнцу маски из ледышек, которые покрывали их лица, другие уже кричали «Земля!», — простирая руки к востоку.

И вдруг они не налегли, а буквально набросились на весла. Все были перевозбуждены до крайности. Матросы уверяли, что до земли часа два-три хода. Штурманы смотрели более реально на вещи: по их прикидкам, ходу оставалось полсуток, а то и больше. Они советовали гребцам беречь силы и, прежде чем сесть на весла, плотно подкрепиться, что те охотно и делали, благо от волнения у всех разыгрался волчий аппетит.

Новая Земля представляет собой продолжение Уральского хребта — своего рода естественную дамбу, немного отстоящую от евразийского материка и вдающуюся в Северный Ледовитый океан до 77-го градуса северной широты. Эта «дамба», 950 километров в длину и площадью 91 тысяча квадратных километров, разделена на два отдельных острова; граница, пролегающая между ними на семьдесят третьей параллели, имеет звучное название — пролив Маточкин Шар. Это — самый настоящий поперечный фьорд, открытый с обеих сторон; длина его составляет свыше 100 километров, а ширина — более 3-4 километров. Местами противоположные берега пролива, над которыми возвышаются тысячеметровой высоты горные кряжи, сходятся едва ли не вплотную. На кряжах громоздятся ледники альпийского типа, изрезанные глубокими трещинами и впадинами. Летом горные склоны покрываются чахлой травой, ивняком и карликовыми березами.

Животный мир Новой Земли довольно скудный, за исключением Южного острова, — там, в долинах, можно увидеть леммингов, диких оленей, песцов, полярных волков и медведей. В фьордах и прибрежных водах Новой Земли водятся лосось, треска, сельдь, тюлени и киты. А на прибрежных скалах гнездятся морские птицы. Начиная с XVII века к западному побережью Новой Земли время от времени прибывало обломки кораблей, потерпевших крушение в Баренцевом море. И обломки эти покоятся там до сих пор.

В лодках, среди прочего, можно прочесть:

«На побережье Южного острова, при входе в пролив Маточкин Шар, имеется поселение русских и самоедов, несколько десятков человек».

12 июля моряки с «Вашингтона» подошли к западному берегу Северного острова Новой Земли. Но в каком точно месте — они сказать не могли.

Едва шлюпки коснулись берега, люди выскочили на прибрежную гальку.

Сразу же за береговой полосой громоздились сопки, покрытые зеленой травой, а за ними высились горные хребты, увенчанные снежными шапками, сверкавшие ослепительным блеском на фоне ярко-голубого неба. Но взгляды моряков были прикованы к зеленеющим склонам сопок. При более внимательном рассмотрении, однако, оказалось, что местная растительность довольно скудная и низенькая. Как бы то ни было, даже она ласкала глаз и грела сердце.

Моряки двинулись к сопкам. Настрадавшимся за более чем недельные мытарства в открытом полярном море людям казалось, что они попали воистину на землю обетованную и что жить здесь можно вполне. На усеянном галькой берегу восседали дикие гуси — они удивленно взирали на двуногих пришельцев и сторонились их, когда те подходили слишком близко.

Люди поднялись на вершину ближайшей сопки — и остолбенели. Прямо перед ними, насколько хватало глаз, простирался изломанный мертвый ландшафт — различной высоты горы, покрытые сверкающими на солнце снегами и ледниками. И ни малейших признаков жизни. Подавленные моряки в горестном молчании спустились обратно к берегу.

День был очень холодный, хотя и солнечный. Запасы провианта вышли еще накануне. Так что единственным пропитанием, какое могли найти люди, были дикие гуси и морские птицы, в изобилии водившиеся на этом диком берегу. Морякам удалось изловить восемь гусей, а командир орудийного расчета подстрелил из револьвера чайку. Шум выстрела разнесся многоголосым эхом по унылой местности. Испуганные гуси и прочие пернатые переполошились и тучей взмыли в небо. Отныне они держались от двуногих пришельцев на почтительном расстоянии. А те, довольные охотой, вернулись к шлюпкам и наварили из дичи супу.

Хотя моряки не знали точно, на какой именно широте высадились на берег, они были уверены, что в любом случае отсюда им следует продвигаться на юг. Подкрепившись, они снова сели в шлюпки и двинулись вдоль берега. Они гребли, сменяя друг друга на веслах, всю вторую половину дня 12 июля, весь день 13 июля и все утро 14 июля — на голодный желудок. Уходивший в необозримую даль берег был совершенно пустынный. Моряки стреляли в чаек — но ни одной не подстрелили. После первого же выстрела перепутанные грохотом птицы улетели. Люди изнывали от усталости, голода и холода. У некоторых распухли ноги, и они уже не чувствовали ступней.

День 14 июля привнес в их жизнь некоторое разнообразие. Около полудня они повстречали четыре шлюпки, переполненные моряками с голландского сухогруза «Паулус Поттер» — он тоже входил в состав конвоя PQ-17 и был потоплен вскоре после того, как суда разошлись. Столь неожиданная встреча ободрила людей. Хотя на долю голландцев выпало не меньше бед и страданий, чем американцев, и те и другие воспряли духом, решив, что отныне с ними все будет в порядке. Они нашли друг друга, теперь их много — им уже сам черт не брат! Они горячо делились воспоминаниями о своих злоключениях и строили планы на будущее, хотя и плохо понимали друг друга. Но это неважно! Первым делом надо было раздобыть пропитание. Голландцы где на словах, где жестами объяснили, что видели неподалеку диких уток, — и шлюпки тут же повернули к берегу. Там действительно обитала утиная колония. Моряки устроили охоту по всем правилам и поймали добрую сотню уток — по полторы на брата. Это заметно приободрило людей. И все бы ничего, вот только у трети из них, как оказалось, были обморожены ноги — так, что с трудом можно было ходить.

Сварив добычу, моряки переправили ее в шлюпки и двинулись вдоль берега дальше на юг. Некоторые штурманы во время перехода вели нечто вроде судовых журналов. В одном из них, к примеру, можно прочесть следующее: «15 июля. — Гребли по направлению к русскому берегу». А до ближайшего русского берега меж тем было около 350 миль.

День 15 июля привнес еще одно разнообразие, вернее, новую встречу, причем весьма интересную. Обогнув небольшой мысок, люди в шлюпках заметили в нескольких сотнях метров за ним, у берега, неподвижный корабль, показавшийся им непомерно огромным. Это был американский сухогруз «Уинстон-Салем», тоже из конвоя PQ-17. Его выбросило на песчаную отмель.

«Уинстон Салем» был в отличном состоянии, но сам сняться с мели не мог. В его котлах был разведен пар, а камбуз и холодильное отделение ломались от всякой снеди. Для несчастных в шлюпках это означало приют, тепло, пропитание и отдых. Многие из них вспоминали потом о сухогрузе не иначе, как о благодатном райском ковчеге, ниспосланном им самим Господом. Люди не могли скрыть слез радости. И после одиннадцати суток тягостных испытаний понять их радость можно вполне.

Обмороженным оказали необходимую медицинскую помощь. Моряки с «Вашингтона» и «Паулуса Поттера» пробыли на борту «Уинстон-Салема» два дня. Они охотно пробыли бы там подольше и уже были согласны стать добровольными робинзонами, лишь бы пожить в тепле и уюте и как можно дальше от мира, объятого пламенем войны.

Но мир напомнил о себе уже на третий день в виде корабля, показавшегося на южном горизонте. Некоторое время спустя выяснилось,

что это — русский китобоец. Новоприбывшее судно бросило якорь неподалеку от «Уинстон-Салема», чтобы не сесть на мель. От него отвалила шлюпка — в ней сидели двое русских с монголоидными чертами лица, в меховых шубах и шапках. Поднявшись на борт «Уинстон-Салема», русские сказали, что поблизости находятся другие конвойные суда — английские и американские, и предложили переправить на них всех желающих. Моряки с «Вашингтона» и «Паулуса Поттера» не захотели злоупотреблять гостеприимством экипажа «Уинстон-Салема», тем более что продовольственных запасов на его борту заметно поубавилось. Впрочем, они отбыли на русский китобой с сожалением и на прощанье пообещали капитану «Уинстон-Салема» прислать кого-нибудь на помощь. Так что вскоре американский сухогруз сняли с мели.

Китобоец двинулся вдоль берега на юг. Это плавание не шло ни в какое сравнение с изнурительной греблей на шлюпках. Однако шли часы, а союзнических судов все не было, и это удивляло американских и голландских моряков. Они принялись расспрашивать русских, но в ответ слышали что-то невразумительное. Китобоец миновал вход в пролив Маточкин Шар, не останавливаясь. На берегу при входе виднелись маяк и пара деревянных хижин. Чуть поодаль стояли еще несколько точно таких же деревянных хибар. А рядом — дюжина местных жителей, и среди них, насколько можно было разглядеть издалика, две женщины и несколько детишек, вокруг которых бегали собаки. Все эти люди стояли бок о бок на берегу и, замерев, как вкопанные, провожали застывшими взглядами китобоец, не отвечая на приветствия иностранных моряков ни криком, ни взмахом руки. Что это за люди? И что они забыли на этом безотрадном берегу? Может — ссыльные? При мысли об этом «пассажирам» китобойца сделалось не по себе. Они уже засомневались — правда ли, что конвойные суда находятся поблизости, и куда везут их китобои с раскосыми глазами, которых не поймешь, как ни старайся.

Наконец, спустя шестнадцать часов в глубине какой-то бухты показался корабль: американские и голландские моряки узнали его сразу. Это был английский сухогруз «Эмпайер-Тайд», еще одно уцелевшее судно из конвоя PQ-17. «Пассажиры» покинули китобоец с облегчением.

Однако на борту «Эмпайер-Тайда» их ждала неприятная неожиданность: судно было переполнено моряками с других потопленных сухогрузов. Таким образом, вместе с новоприбывшими там оказалось 240 человек! А провианта — кот наплакал! Немецкая подводная лодка преследовала «Эмпайер-Тайд» до самого входа в пролив Маточкин Шар. Сухогрузу удалось уйти от преследования и скрыться в фьорде, где он простоял несколько дней, не высываясь. А потом переправился в этот самый заливчик, известный под названием бухта Моллера. Про-

должать плавание без эскорта с таким количеством людей на борту капитан «Эмпайер-Тайда» не решился.

К тому времени русский китобоец скрылся за южным горизонтом — а в небе показался самолет: он летал кругами, и очень высоко — вне досягаемости корабельных орудий. Это был наблюдатель, вне всяких сомнений. Он наверняка сообщал на базу координаты уцелевшего судна. Скоро сюда нагрянут бомбардировщики — это уж как пить дать! И снова моряки с «Вашингтона» принялись клясть свою судьбу.

Посоветовавшись накоротке, они приняли решение: сидеть и ждать, когда на битком набитый людьми корабль посыплются бомбы — ну уж нет! И поскольку капитан «Эмпайер-Тайда» боится выйти в море (что понятно) и на борту того гляди выйдет провиант, моряки с «Вашингтона» попросили дать им хотя бы пару шлюпок, чтобы добраться до берега, и несколько кусков брезента, чтобы соорудить палатки. Но лейтенант-комендор объявил, что он и его люди остаются на борту, остальные же настаивали на своем. В конце концов капитан «Эмпайер-Тайда» уступил — моряки с «Вашингтона» спустились в шлюпки и отчалили к берегу.

Они просидели там двое суток, страдая от холода и голода, — за это время им удалось поймать только несколько птиц. Впрочем, от переседания никто не страдал и на борту сухогруза. Между тем, вопреки ожиданиям, ни один немецкий бомбардировщик так и не появился.

Ранним утром 20 июля капитан «Эмпайер-Тайда» велел передать «робинсонам» на берег, что он получил радиограмму от английского военного корабля, крейсирующего неподалеку, и готовится выйти в море. И «робинзоны» мигом вернулись обратно.

Через несколько часов «Эмпайер-Тайд» присоединился к остаткам конвоя PQ-17, который был собран вновь благодаря стараниям эскортных кораблей. Новообразованное соединение, состоявшее из 5 сухогрузов, 6 английских сторожевиков и кораблей ПВО, 3 корветов военно-морских сил «Свободной Франции» и 2 русских эсминцев, прибыло в Архангельск 25 июля — спустя три недели после того, как конвой PQ-17 рассредоточился. Всех больных тут же переправили в местную больницу, где их навещали военно-морские представители стран-союзниц. Хотя у двенадцати моряков с «Вашингтона» были здорово обморожены ноги, экипаж сухогруза не потерял ни одного человека.

С 4 по 15 июля акватория Баренцева моря превратилась в гигантское поле битвы. Конвойные суда, преследуемые с моря и воздуха, с величайшим трудом продирались сквозь льды, и люди испытывали облегчение лишь тогда, когда попадали в полосы тумана. Но стоило туману рассеяться, как на сухогрузы снова, точно шершни, налетали

немецкие самолеты — они бомбили их, забрасывали торпедами и обстреливали из пулеметов. И если «жертва» оставалась на плаву, ее добывали новые эшелоны бомбардировщиков и торпедоносцев.

4 июля в полночь (то есть, не будем забывать, при свете дня) к судну «либерти» «Даниэлю Моргану», следовавшему на пару со своим собратом «Самьюэлем Чейзом», подошел английский эскортный корабль ПВО, с которого просигналили: «На подходе «Тирпиц» с эскортом. Думаем укрыться в какой-нибудь бухте на Новой Земле. Советуем последовать нашему примеру».

Затем «либерти» повстречали еще два судна. Потом на море опустился туман. Когда же он рассеялся, моряки на «Даниэле Моргане» обнаружили, что четверо их спутников куда-то запропастились, а вместо них появился еще один — шестой — сухогруз из конвоя PQ-17: «Фзарфилд-Сити». Не прошло и минуты, как в небе показались три «Юнкерса-88». А еще через минуту «Фзарфилд-Сити» пошел ко дну. «Даниэль Морган» отстреливался в течение нескольких часов кряду. Между тем прибыли новые бомбардировщики. Они атаковали сухогруз «тройками» и «пятерками», и он, точно затравленный зверь, метался среди льдин, то и дело наталкиваясь на них и не переставая вести ответный огонь. «Даниэль Морган» держался до тех пор, покуда у него не закончились боеприпасы. В прохуdivшийся от непрерывных сотрясений корпус сухогруза уже потоком поступала вода. И капитан наконец отдал команду покинуть судно. Едва экипаж успел разместиться в шлюпках, как морскую поверхность вспорол длинный пенящийся шлейф торпеды. Через мгновение покинутый сухогруз содрогнулся от страшного взрыва и ушел под воду. Чуть погодя люди в шлюпках увидели, как неподалеку на поверхности всплыла подводная лодка. На ее мостике появились немцы и подали американцам знак подойти поближе. Капитан подлодки крикнул им по-английски:

— Держите на восток, — с этими словами он махнул рукой в указанном направлении. — Там, милях в двухстах, земля.

Тем временем другие немецкие офицеры фотографировали сидевших в шлюпках людей.

В репортаже одного фронтового корреспондента я прочитал, что капитан подлодки, кроме совета, велел передать морякам с потопленного им судна ящик с галетами и бочонок пресной воды (процесс передачи также был запечатлен на фото пленку).

Правда, по утверждению того же корреспондента, команда «Даниэля Моргана» находилась не в шлюпках, а в спасательном плоту, и оттого совет немецкого капитана проплыть 200 миль до ближайшей земли прозвучал как форменное издевательство. Однако на самом деле моряки с «Даниэля Моргана» сели в шлюпки, а не на плот, и на другой день их подобрал русский танкер «Донбасс» (он тоже входил в состав конвоя PQ-17). И тот в конце концов доставил их в Архан-

гельск. А искажение истины в патриотических или пропагандистских целях, сознательно допущенное фронтовым корреспондентом, лично мне кажется совершенно неуместным. Разумеется, немецкие летчики и подводники выполняли в Баренцевом море далеко не гуманистические задачи, как раз напротив. И тут без лишних слов ясно, что история конвоя PQ-17 самая что ни на есть трагическая — к этому вряд ли можно что-либо добавить.

«Самьюэл Чейз», еще один беглец от пресловутого соединения неприятельских надводных кораблей, также добрался до Новой Земли и вошел в пролив Маточкин Шар, где уже укрывались несколько судов из бывшего конвоя PQ-17. Название одного из них не могло не наводить на горькие размышления: «Оушен-Фридом» — «Свобода океана»! 7 июля к конвойным судам присоединились эскортные корабли, в том числе упоминавшаяся выше «Позарика». Вскоре конвой, состоявший теперь из 6 торговых судов и 10 небольших военных кораблей, вышел из пролива и взял курс на Архангельск.

На другой день в тумане исчез сухогруз «Бенджамин Харрисон». А с 22 часов 9 июля до 5 часов 30 минут 10 июля, с интервалом 10 минут, конвой атаковали немецкие самолеты. У комендоров, помимо того что от непрерывной пальбы они совершенно оглохли, слезились и болели глаза, оттого что приходилось постоянно смотреть на солнце. Когда налет закончился, даже самые стойкие из них едва держались на ногах от усталости. В ходе налета были сбиты два бомбардировщика и затонули два сухогруза — «Хузиер» и «Эль-Капитан».

Остальные суда прибыли 11 июля в Иоканку, Молотовск и Архангельск.

История «Бенджамина Харрисона», исчезнувшего в тумане 7 июля, и примкнувших к нему кораблей, пожалуй, самая удивительная по сравнению с историей других судов конвоя PQ-17.

«Бенджамин Харрисон» вошел в пролив Маточкин Шар 8 июля, когда заново сформированный малый конвой оттуда уже ушел. На другой день в проливе объявился сторожевой корабль «Эршир», а вместе с ним — два британских судна и панамский сухогруз «Трубадур».

Капитан «Трубадура» Джордж Солвесен был в Арктике не новичок. Его осенила великолепная мысль, которая на самом деле могла бы прийти в голову любому мало-мальски сообразительному человеку. Так вот, осмотрев содержание трюмов «Трубадура», Солвесен отправился на борт «Эршира» и поделился своим планом с его командиром. Тот сразу же одобрил предложенный план и, не тратя времени понапрасну, отдал приказ: «Замазать корпуса всех кораблей белой краской!»

Между тем следом за «Трубадуром», у которого был усиленный форштевень, позволявший в случае крайней необходимости исполь-

зывать сухогруз в качестве ледокола, в пролив вошли другие конвойные суда. Времени было мало, белой краски — тоже. И поскольку неприятельские самолеты могли нагрянуть только с юга — со стороны правого борта, — то было решено перекрасить лишь верхние палубы, палубные надстройки и правые борта кораблей. Тем же судам, которым не хватило краски, было приказано застелить верхние палубы и завесить палубные надстройки сшитыми вместе простынями и столовыми скатертями.

10 июля к флотилии «кораблей-призраков», все еще стоявшей в проливе Маточкин Шар, присоединились 2 русских сухогруза, 1 танкер и 1 сторожевик — все из бывшего конвоя PQ-17. Капитаны новоприбывших судов, оценив по достоинству незамысловатый способ маскировки, велели своим матросам сделать то же самое. И те дружно взялись за кисти.

Как только позволила ледовая обстановка, замаскированные корабли продвинулись еще дальше в пролив и одной кильватерной колонной стали на якорь в глубине фьорда, под навесом горных кряжей, подступавших к самой воде. Так что флотилию не заметил даже немецкий самолет-наблюдатель, который какое-то время кружил над этим местом. Корабли оставались там две недели. Когда же капитаны решили, что в Баренцевом море стало более или менее спокойно, они вывели корабли из фьорда и взяли курс на Архангельск, куда благополучно прибыли 25 июля — ко всеобщему изумлению. Не менее поразительным было и то, что за время перехода эта малая флотилия не потеряла ни одного судна.

Если же взять конвой PQ-17 в целом, его потери были куда более значительными: 22 судна из 33-х.

И это — не считая спасательного судна «Зафран» и английского танкера «Олдерсейл»: они тоже пошли ко дну.

Из общего числа потопленных торговых судов 15 были американские, 6 — английские и 1 — голландское. Таким образом, до порта назначения дошли только семь американских сухогрузов, два английских и два русских.

Общий вес потопленных грузов составил 123 тысячи тонн из 188 тысяч.

Что же касается человеческих потерь, точной цифры я не смог обнаружить ни в одном официальном документе. Единственное, что мне удалось узнать из отчетов и донесений, — то, то 4 августа 1942 года «в Кольский залив были доставлены 1300 моряков с потопленных кораблей». Другими словами, перед тем как отправить спасенных на родину, их всех сперва доставили в Мурманск. О том же, что они пережили там, догадаться, думаю, нетрудно. 23 августа 240 человек спасенных принял на борт крейсер «Таскалуза». Остальным повезло меньше: одни вернулись на родину еще через какое-то время, дру-

где застряли в Мурманске надолго, а некоторые и вовсе погибли там под бомбежками.

Те же, кому выпало пройти все круги ада и, несмотря ни на что, остаться в живых, впоследствии оказались в неврологических клиниках и психиатрических больницах.

Несколько человек подобрал у берегов Норвегии немецкий корабль — то ли тральщик, то ли сторожевик, — однако некоторое время спустя его потопила английская подводная лодка. Несчастных, дважды потерпевших кораблекрушения, снял с воды другой немецкий корабль, и окончания войны им пришлось дожидаться в Бремене — уже в качестве военнопленных.

Чего уж там говорить, если даже скупые на эпитеты немецкие историки назвали PQ-17 конвоем обреченных

Глава VII

ИСЛАНДСКАЯ ИНТЕРМЕДИЯ

Большинство моряков конвойных кораблей видело Исландию разве что издали — когда огибали ее перед тем, как выйти в открытое море, и когда стояли на рейде. Они видели заснеженные или зеленеющие, в зависимости от времени года, берега, а на заднем плане — горные цепи с вулканом Гекла и каскадами водопадов, маленькие живописные деревушки и яркие, разноцветные крыши домов Рейкьявика. Впрочем, кое-кому удалось провести на исландской земле несколько часов, а некоторые, кому требовался больничная уход и время для восстановления здоровья, задержались там чуть дольше. Как бы то ни было, о пребывании в Исландии у тех и у других остались не самые радостные воспоминания — быть может, оттого, что дни, проведенные на острове, показались им слишком короткими, чтобы составить себе полное и благоприятное впечатление о местных красотах и достопримечательностях, или же, напротив, слишком долгими, больше похожими на вынужденную ссылку. Тем не менее все были единодушны в одном: случись им оказаться в Исландии в другое время, они оценили бы ее по достоинству.

Первое, что испытывали моряки, высадившись в Рейкьявике, — приятное удивление. Ослепительной белизны домики с черными, красными, розовыми и светло-зелеными кровлями, чистые оживленные улочки, симпатичные лавочки — все это было так не похоже на унылые виды Мурманска и Архангельска. Моряки, ожидавшие увидеть там полудиких туземцев чуть ли не в звериных шкурах, вдруг оставляли изумленные взоры на миловидных исландских девушках в

нарядных платьицах и свитерах, изящных туфельках и нейлоновых чулках. Да и сам Рейкьявик, где к тому времени насчитывалось 45 тысяч жителей, казался городом вполне современным и процветающим — таким, каким он и был на самом деле. В тамошних лавочках можно было найти то же самое, что и в американских магазинах. И не мудрено: ведь практически все товары поступали из тех же Соединенных Штатов и Великобритании.

Первым делом моряки, конечно же, наведывались в магазины подарков и сувенирные лавки и сметали с прилавков все без разбору: носовые платки, наволочки, книжные закладки, расписанные или расшитые национальными исландскими узорами, перчатки и портмоне из тюленьей кожи, детские спальные мешки, тонкой выделки покрывала из бараньих шкур, а роскошные свитера из толстой исландской шерсти, с национальным орнаментом, шли просто на ура. В Соединенных Штатах и Великобритании они произвели настоящий фурор: жены моряков носили их с особой гордостью.

За прилавками моряков встречали юные продавщицы-исландки, стройные, элегантные и довольно привлекательные; к тому же они превосходно говорили по-английски, с легким местным акцентом. Они были расторопны и весьма любезны, но уж больно несговорчивы, когда посетители приглашали их на свидание. Столь решительный отказ, причем не только в лавках и магазинах, стал первым разочарованием, постигшим моряков, едва они ступили на землю Рейкьявика.

Потом моряки отправлялись в Центр отдыха и развлечений американского Красного Креста, расположенный в сборно-разборных бараках типа «Ниссен» (они были установлены в форме длинного, просторного туннеля), в самом центре города, благо недостатка в свободном пространстве там не было. Да и местные власти лезли из кожи вон, лишь бы только иностранные моряки чувствовали себя как дома и могли скрасить свой досуг. В центре имелось несколько библиотек и почтовых отделений, столы для пинг-понга и бильярда, карты, шахматы, шашки, домино, боулинг и прочие игры. Посетители слонялись безмолвно, точно призраки, по туннелю и ждали, когда начнут крутить кино (фильмы менялись каждый день) или раздавать бесплатно булочки с орехами. Кроме того, посетителям предлагались по низким ценам кока-кола и другие безалкогольные напитки.

В центре отдыха и развлечений имелась также танцплощадка — она была открыта два раза в неделю и практически пустовала. Очаровательные исландские девушки, не имевшие обыкновения встречаться с иностранцами, были не большими охотницами и до танцев. Чуть погодя мы скажем пару слов и об этом. Так что моряки возвращались из увольнений обвешанные подарками и сувенирами, но при этом чаще всего огорченные и подавленные.

А теперь расскажем о тех, кому пришлось задержаться в Рейкьявике надолго.

Как только они высаживались в порту, их переправляли в грузовиках в союзнический лагерь, расположенный в нескольких километрах от побережья. Лагерь тоже размещался в бараках типа «Ниссен» и предлагал все удобства, какими только могло обеспечить своих воюющих сограждан американское правительство, выделявшее под это и впрямь немалые деньги. В лагере были образованы жилые помещения, кают-компании, столовые, лазарет, медпункты, ванны и душевые, кинозал, почтовое отделение, пункт обмена валюты и даже часовня. Обитатели лагеря пользовались услугами библиотеки, магазинов и радиостанции. В жилых помещениях было светло и тепло; на стенах висели фотографии журнальных красоток, без которых и уют не в радость.

Первыми исландцами, с которыми налаживали общение новоприбывшие обитатели лагеря, были представители вездесущей детворы: ребяташки крутились возле лагеря дено и ношно. Если взрослые вели себя чересчур сдержанно (исландцы провозгласили независимость после того, как немцы вторглись в Данию, которая владела Исландией по праву метрополии, и теперь были недовольны тем, что на их острове снова объявились иноземцы, хоть и союзники), то дети были настроены самым что ни на есть «просоюзническим» образом — правда, не бескорыстно. Первое, что они произносили, обращаясь к американским и английским морякам, — «конфеты — жвачка!». А какой моряк откажет ребенку! Вот моряки и одаривали маленьких попрошайек всякими сладостями. Мальчишки говорили в ответ «спасибо», а девчушки вместо ответа благодарно улыбались. И улыбки светловолосо-розовощеких детишек радовали моряков как ничто другое. Была ребяташкам и другая польза от такого общения: таким манером они упражнялись в английском, который изучали в школе. Многим из них вскоре даже разрешили заходить на территорию лагеря и продавать журналы с картинками.

Обитатели лагеря — будем для краткости называть их отдыхающими — ездили в Рейкьявик либо на местном автобусе, либо в предоставленных в их распоряжение грузовиках. В исландской столице отдыхающих ждали радости и разочарования, о которых мы уже упоминали. И в утешение военные власти частенько, особенно летом, устраивали для них экскурсии по острову. Армия выделяла для этих целей транспорт, а Красный Крест организовывал питание — в виде сухих пайков с ветчиной, хот-догами, сыром, картофельным салатом, соленьями, пирожками, фруктами и, конечно же, кока-колой. Обычно экскурсии были рассчитаны на весь день, иногда они длились часов двадцать. Отдыхающим показывали самые достопримечательные места на острове: несравненной красоты голубые озера, распростертые,

будто громадные зеркала посреди зеленеющих лугов, водопадов, kloчущих у подножий заснеженных горных вершин гейзеров и колышущихся волнами цветочных полей. «Такое дело всем нам очень нравилось, особенно новичкам», — вспоминал как-то один из экскурсантов по имени Лютер Кован.

Что уж говорить, союзнические власти и впрямь неустанно заботились о своих подопечных, лишь бы только те не томились от скуки. Так, например, когда отдыхающие скупили в местных лавках все, что пришлось им по нраву, власти открыли Большой военторг — там можно было купить любые товары, какие обыкновенно продавались в американских магазинах стандартных цен. «И тут уж мы воспряли духом, — вспоминал еще один отдыхающий. — Там было всего навалом: мороженого, поп-корна, конфет всяких, мыла, бритвенных лезвий, носков, портсигаров...»

Продавцами в военторге служили исландцы — юноши и, главным образом, девушки. Но тут, увы, стройные и очаровательные исландки были непреклонны и неприступны для покупателей, неизменно предлагавших им свои ухаживания: вежливый, но решительный отказ — таков был ответ исландских красавиц. «Как-то раз, — вспоминал уже знакомый нам Лютер Кован, — повстречал я на автобусной остановке девушку и спрашиваю — почему, мол, вы, исландцы, все такие суровые и негостеприимные? А она мне в ответ — слишком уж вас много, военных. И у всех только одно на уме...» Бедные военные! «Сказать по правде, — продолжал делиться воспоминаниями Кован, — многие из нас далеко не всегда вели себя по-джентльменски. Вот исландцы и держали нас чуть ли не за бандитов. Ну а мы считали их задаваками. Хотя, если честно, они имели полное право гордиться собой, ведь у них давно полная демократия — ей уже больше тысячи лет». Любопытное заключение, не так ли?

Что верно, то верно: с приходом союзников многие исландские девушки помолвились с американскими и английскими моряками и солдатами, а женихи из них, скажем прямо, были никудышные. Иное дело невесты: любую душевную привязанность юные исландки воспринимали очень серьезно. Потом, в один прекрасный день горевшие женихи покидали Исландию, и больше о них не было ни слуху ни духу. Подобное отношение не только оскорбляло трепетных исландских девушек, но и оставляло в их сердцах неизлечимые раны. Поэтому со временем матери строго-настроено наказывали своим дочерям блюсти гордость, честь и достоинство, что те и делали — все без исключения.

Небезынтересно отметить, что благодаря такой сдержанности бравые парни-союзники стали относиться к исландским девушкам совсем иначе. Те из них, кому пришлось задержаться в Исландии дольше, чем другим, со временем уяснили: добиться расположения исландок

нахрапом или назойливостью решительно невозможно. Так что рано или поздно англичане и американцы стали высочайшее уважение, как ни одним другим иностранкам, с которыми судьба сводила их на далеких, чужих берегах. Даже самые разбитные молодцы становились рядом с ними воплощением благородства и кротости. С другой стороны, таким образом проверялись искренность и прочность чувств. И если уж парни-союзники женились на исландских девушках — а таких браков на самом деле были сотни, — то на всю жизнь, о чем свидетельствуют многие статистические данные. Откровенно говоря, ее и быть не могло — полной несовместимости между ними — потомками викингов и англосаксонцев.

Войдя же в дома своих невест в качестве полноправных женихов, англичане и американцы мало-помалу открывали для себя истинную натуру исландцев. Помимо всего прочего, они, к примеру, узнали, что среди маленького исландского народа нет ни одного неграмотного, что книжная торговля процветает как ни в одной самой цивилизованной стране мира и что чтение — любимое занятие всех исландцев (оно и понятно: чем еще заниматься, коротая долгие зимние вечера!).

Вечеринки, проходившие неизменно в присутствии родителей невесты, начинались в половине четвертого дня (гостей потчевали сэндвичами, пирожками и кофе), затем невеста садилась за пианино и все дружно пели; после ужина, который подавали часов в семь вечера, жених с невестой танцевали (свинг, вальс, джиттербаг*); после чего гости вежливо откланивались. О свиданиях за стенами родительского дома невесты не могло быть и речи. Впрочем, далеко не все потенциальные женихи были склонны коротать вечера у семейного очага невесты, как то было принято у исландцев. Многие время от времени хаживали на танцы в Центр отдыха и развлечений, где, как всегда, не хватало партнерш. Рекордное их количество, согласно некоторым донесениям, было зарегистрировано на Рождество 1943 года: сорок девушек. А по свидетельству журнала «Лайф», их обычно было не больше шести.

Любители зимних видов спорта из числа тех же отдыхающих могли кататься вволю на лыжах или коньках по льду озера Йернин, благо оно находилось в центре Рейкьявика. Юные исландки показывали там высочайшее искусство фигурного катания, ни в чем не уступая профессиональным фигуристам. «Когда же какой-нибудь из них предлагали покататься в паре, взявшись за руки, она отвечала очень просто: «Нет, благодарю».

* Джиттербаг — быстрый танец с резкими движениями под джазовую музыку.

Некоторые отдыхающие использовали дальние лыжные прогулки как повод познакомиться и даже подружиться с обитателями исландской глубинки. К своему изумлению, лыжники обнаруживали, что и в домах местных фермеров царили полный комфорт и уют. Фермеры обрабатывали землю и разводили скот, используя самые передовые сельскохозяйственные и животноводческие технологии и оберегая природные богатства своей удивительной земли. В теплицах, обогреваемых энергией гейзеров, они выращивали помидоры, огурцы и даже бананы. Жены фермеров, в белых фартуках, содержали в чистоте и опрятности все хозяйство, включая утепленные скотные и птичьи дворы, больше похожие на научные лаборатории. По воскресеньям фермеры с женами и детьми отправлялись на прогулки верхом на пони (на трех исландцев, как правило, приходилось по одному пони). Для верховой езды женщины облачались в теплые штаны и толстые свитера, а вокруг шеи они повязывали разноцветные шарфы. Частенько на воскресные прогулки вместе с исландцами отправлялись их заморские друзья, сумевшие расположить к себе добросердечных и открытых островитян. Прогулки неизменно сопровождались пикниками у подножия водопадов. Домой возвращались затемно и непременно с песнями. А по дороге наслаждались восхитительными видами северного сияния, громоздившегося ярусами по всему небосклону...

«Чтобы полюбить Исландию, — вполне здраво и без обиняков заключил наш старый знакомый Лютер Кован, — нужно любить природу».

Глава VIII

ЧЕРНЫЕ САМОЛЕТЫ

Итоги разгрома конвоя PQ-17 (из тридцати трех судов двадцать два были потоплены) впервые были опубликованы в Соединенных Штатах. Американские журналисты и политики тут же принялись безжалостно клеймить Британское адмиралтейство за полнейшую неспособность вкупе с никудышным командованием конвоями, что, собственно, и привело к невиданной доселе катастрофе. Шквал праведного гнева и возмущения не замедлил обрушиться и на Великобританию — впрочем, англичане проявили большую осторожность в оценках и высказываниях. Что же касается безусловного виновника случившегося — Адмиралтейства, оно встретило нападки, упреки и обвинения в свой адрес совершенно бесстрашно. Тем более что к тому времени британское верховное морское командование приняло два важных, на его взгляд, решения.

Первое решение, державшееся в строжайшем секрете, заключалось в скорейшей разработке и незамедлительном осуществлении некоего проекта, также строго секретного, о котором мы расскажем в свое время. Второе решение заключалось в том, чтобы подождать с отправкой конвоев в Северный Ледовитый океан до тех пор, пока дни не станут короче, потому что белые ночи давали беспспорное преимущество дислоцированным в Норвегии немецким ВВС, против которых были бессильны любые корабельные средства ПВО. Другими словами, Адмиралтейство предлагало ждать и надеяться на лучшее. Дальше мы с вами увидим, насколько действенным было это решение и с какой быстротой оно претворялось в жизнь, когда условия стали благоприятными.

Решение это было тут же доведено до сведения русского командования, которое восприняло его в штыки. Россия из последних сил сдерживала натиск немецких войск, и русская армия, пожалуй, как никогда нуждалась в поставках военной техники, вооружений и боеприпасов.

Читая шифрограммы своего восточного союзника, англичане и американцы с недоумением замечали, что русские, судя по всему, не верят поступающим с запада донесениям о значительных потерях, которые несут конвои. Подобное недоверие не выражалось в открытую, однако содержание и тон ответных шифровок русского верховного командования не вызывали на сей счет ни малейших сомнений. Даже когда только одиннадцать судов из конвоя PQ-17 — в том числе два российских, вышедших из Шотландии, — добрались до портов назначения, русские никак не могли взять в толк, что остальные двадцать два торговых корабля канули в небытие. Но если уж на то пошло, российские власти могли бы расспросить двух своих капитанов, видевших конвой целиком, и то, что от него потом осталось. Однако власти, как видно, не сделали или же просто не поверили капитанам. Возможно и другое: не исключено, что сами капитаны не решились рассказать всю правду, чтобы ненароком не навлечь на себя беду. Как бы там ни было, Сталин лично направил Уинстону Черчиллю послание, в котором объяснил, что все бремя войны легло на русскую армию и народ и что военные поставки не должны быть приостановлены ни при каких обстоятельствах. От этого, заверял российский верховный главнокомандующий, зависит-де исход войны.

Сэр Уинстон Черчилль, долгие годы исполнявший обязанности первого лорда Адмиралтейства, прекрасно оценивал свои возможности, и принял решение отсрочить отправку конвоев до сентября. А чтобы угодить Сталину, он уведомил его о том, что Адмиралтейство в качестве компенсации готово направить к берегам России отдельное транспортное соединение военных кораблей. В него вошли три американских корабля: тяжелый 10-тысячетонный крейсер «Гаскалуса» и эсминцы «Эммонс» и «Кодман».

12 августа «Таскалуса» приняла на борт в Гриноке 300 тонн грузов: боеприпасы, взрывчатку, радиолокационную станцию в разобранном виде, медикаменты, пищевые концентраты и, кроме того, тридцать шесть торпед. На каждый эсминец погрузили по 20 тонн авиационного оборудования и 19 тонн разных видов продовольствия. На борту трех кораблей разместились семь офицеров британских ВМС, три офицера британских же ВВС и сто шестьдесят семь других пассажиров. Транспорт покинули Гринок 13 августа и после многодневной стоянки в Скапа-Флоу (Адмиралтейство стремилось выиграть время) прибыли 19 августа в Сейдисфьордур, что на восточном побережье Исландии, и в тот же день снова вышли в море. Они пересекли Северный Ледовитый океан на всех парах — и уже 23 августа ошвартовались в Мурманске. Однако задерживаться там транспорты не собирались: выгрузиться и сразу же сняться с якоря — таково было решение командиров кораблей. «Таскалуса» и оба эсминца успели разгрузиться за сутки, и на другой день, 24 августа, они снова вышли в море, взяв на борт двести сорок уцелевших моряков с кораблей конвоя PQ-17 (из тысячи трехсот, находившихся тогда в Мурманске) и еще триста человек, в том числе четырех русских дипломатов. Обратный путь также проделали очень быстро и без особых приключений, если не считать встречи с немецким минным заградителем, который, впрочем, живо потопили, расстреляв из корабельных орудий.

Тем временем Сталин и его окружение продолжали требовать помощи, потому что грузов, доставленных отрядом во главе с «Таскалусой», было явно недостаточно. И поскольку Адмиралтейство больше не собиралось использовать военные корабли под транспорты, было решено сформировать новый конвой — PQ-18. Он вышел из Лох-Ив 2 сентября 1942 года.

Сказать по правде, я испытываю некоторое сомнение — стоит ли пересказывать, пусть даже очень кратко, драматическую историю конвоя PQ-18. Боюсь, как бы читателю не наскучила монотонность повествования: ибо история каждого конвоя была одинаково трагична. С другой стороны, ужасающая череда трагедий складывается в одну подлинно великую драму, которая способна потрясти воображение любого, кто хотя бы на минуту поставит себя на место ее участников, рисковавших жизнью каждый божий день. Уж чего-чего, а леденящего кровь разнообразия им хватило с лихвой, тем более что каждый последующий день рейса не был похож на предыдущий: ведь напряженность нарастала буквально с каждым часом.

Как бы то ни было, история конвоя PQ-18 совершенно не похожа на трагедию конвоя PQ-17 хотя бы потому, что PQ-18 даже не пришлось рассредоточиваться, да и не досчитался он всего лишь тринад-

цати кораблей из тридцати трех. При всем том, однако, если PQ-17 вошел в историю как конвой, потерявший наибольшее число судов, PQ-18 прославился тем, что выдержал самые, пожалуй, жестокие воздушные налеты, продолжавшиеся в течение всего перехода конвоя по Северному Ледовитому океану.

Итак, конвой PQ-18 покинул берега Шотландии 2 сентября — то есть накануне возвращения в Великобританию спасенных моряков конвоя PQ-17. К тому времени среди морского братства уже повсюду ходили слухи о трагедии «конвоя обреченных». Гражданские и военные моряки прекрасно понимали, что им тоже придется пройти огонь и воду — смертельно опасный район, непрерывно патрулируемый немецкими самолетами и подводными лодками, а с недавних пор — и крупными надводными кораблями. Ничто не прибавляло уверенности морякам — даже внушительный вид мощной эскадры сопровождения и прикрытия, куда входили: 17-тысячетонный авианосец «Эвенджер» с пятнадцатью самолетами на борту; легкий крейсер ПВО «Сцилла» водоизмещением 5450 тонн; шестнадцать эсминцев; две подводные лодки и несколько малых сторожевых кораблей. Ведь если уж такое однажды случилось — когда эскорт бросил конвой на произвол судьбы, стало быть, это может повториться еще раз. Тем более что некоторым морякам уже случилось терпеть кораблекрушение во время рейса конвоя PQ-16, частью уничтоженного немецкими самолетами и подводными лодками, или на обратном пути в составе конвоя QR-13, который угодил на минное поле. А несколько человек терпели кораблекрушение дважды — по пути туда и обратно.

Во время перехода от Лох-Ив до Исландии не произошло ничего необычного, равно как и в первые дни по выходе конвоя из Рейкьявика. Первый неприятельский самолет-разведчик появился 12 сентября. Он вынырнул из-за облаков далеко на юге и вскоре улетел прочь — еще до того, как «Эвенджер» успел развернуться против ветра, чтобы могли взлететь «харрикейны». Тем временем корабельные радиооператоры прослушивали сообщения немца.

Впрочем, бомбардировщиков следовало ждать не скоро, поскольку их радиус действия был значительно ниже дальности полета самолетов-разведчиков. Но рано или поздно конвою предстояло войти в зону досягаемости бомбардировщиков, тем более что конвой засекли, да и маршрут его был хорошо известен. Эскортные корабли, конечно же, могли принять удар на себя и, маневрируя, отвести угрозу от конвоя, что тяжело груженым конвойным судам было бы не под силу, поскольку их задачи — следовать строго заданным курсом, ведь конвой, другими словами, движется, как трамвай по рельсам.

Первый удар по конвою немцы нанесли утром 13 сентября: в результате подводной торпедной атаки ко дну пошли два сухогруза. Неприятельские подводные лодки, оповещенные самолетом-разведчиком,

тут же устремились на перехват конвоя. Выпустив по нему торпеды, они, в свою очередь, оповестили базу, уточнив курс и скорость передвижения конвоя. А за движением RQ-18, надо заметить, следили из самого Берлина, потому что теперь немцы поставили на карту свои стратегические интересы на арктическом театре военных действий. И карта эта, в прямом смысле слова, очень походила на ту, что висела в подземном бункере в Ливерпуле, — с теми же флажками-кораблечиками, с помощью которых немецкое военно-морское командование отслеживало продвижение «русских» конвоев.

Первая атака не застала конвой RQ-18 врасплох: моряки были к ней готовы. А проходила она, с позволения сказать, по классической схеме: эскортный миноносец внезапно покидает строй, подавая сигналы тревоги; морскую поверхность вспарывают шлейфы торпед; конвойные суда маневрируют, нарушая походный порядок; две торпеды поражают цели; вздымая водяные столбы возле вспоротых бортов двух кораблей; тем временем на некотором удалении от конвоя эсминцы и корветы разбрасывают глубинные мины. От тонущих кораблей отваливают спасательные шлюпки...

В тот же день пополудни, как только конвой оказался в зоне досягаемости немецких самолетов, дислоцированных в Норвегии, последовал воздушный налет. Произошло это чуть к западу от меридиана мыса Южного, на Шпицбергене. Первыми удар нанесли двенадцать высотных бомбардировщиков; скорее всего, в их задачу входило забросать конвой бомбами, обозначив таким образом его точное местонахождение и, возможно, отвлечь на себя истребители «Эвенджера», расчистив воздушное пространство для более грозных атакующих эшелонов, которые были на подлете.

Но самолеты «Эвенджера» так и не взлетели. А не взлетели они в срок по той простой причине, что уже давно были в воздухе, — отправились, согласно донесениям, на разведку. Тут надо заметить, что эскортные авианосцы действовали тогда как бы сами по себе — тактика их действий была определена позднее, в ходе Тихоокеанской войны и на других участках боевых действий. Ну а пока суд на дело, командиры эскортных авианосцев допускали серьезные просчеты: они отдавали команду на взлет либо слишком рано — и в этом случае самолеты упускали противника, опаздывая вернуться к месту боя, — либо слишком поздно, подставляя таким образом под удар авианосец, который не успевал увернуться. Так вот, 13 сентября, во время первой воздушной атаки, на полетной палубе «Эвенджера» не осталось ни одного «харрикейна». И счастье еще, что немцы бомбили с большой высоты и не причинили вреда ни одному конвойному судну. Однако истребители «Эвенджера» не вернулись и к тому времени, когда спустя полчаса нагрянули более мощные воздушные эшелоны противника. А это уже была не шутка.

За высотными бомбардировщиками шли торпедоносцы: тридцать — сорок «Юнкерсов-88» и столько же «Хейнкелей-111». Они атаковали с малой высоты, в три звена. И ломались буквально напролом, не обращая внимания на корабельные пушки, как будто их не было вовсе. А заградительный огонь зенитных орудий, по словам очевидцев, был ошеломляющий. Торпедоносцы летели на пятнадцатиметровой высоте над уровнем моря, надвигаясь на конвой с убийственной решимостью. Среди них были самолеты довольно странной окраски — ничего подобного моряки арктических конвоев прежде не видели: они были сплошь черные, с оранжевыми или зелеными кончиками крыльев. Это были самолеты из средиземноморских эскадрилий, и пилотировали их летчики-асы. Немецкое командование перебросило черные торпедоносцы в Норвегию специально для уничтожения конвоев. Они сбрасывали торпеды, когда до цели оставалась совсем ничтожная дистанция — достаточная только для того, чтобы набрать высоту, не врезавшись с лета в цель. А высоту они набирали медленно, и пролетая над целью, едва не сносили брюхом и крыльями верхушки ее рангоута. Моряки глядели на черные самолеты как замороженные. Некоторые из них все же удавалось сбить — и они камнем падали в море; но ни один из них, невзирая ни на что, не отвернул от цели. Коммодор конвоя подал сигнал ревунотом изменить курс на 45 градусов. Но кругом стоял такой грохот, что большая часть судов сигнала не услышали. Они метались то туда, то сюда, точно затравленные звери. Эскортные корабли отбивались от торпедоносцев до последней возможности, пока не возникла угроза, что огнем своих орудий они накроют конвойные суда. Со стороны казалось, будто в воздухе над конвоем повисла огромная огненная сеть, сплетенная из трассирующих снарядов и пулеметных очередей, беспрерывно рвущихся из орудий эскортных кораблей и конвойных судов. Однако, несмотря ни на что, торпедоносцы продолжали атаковать. Вскоре вокруг конвоя и над ним кружило больше сотни черных стальных птиц. Время от времени дробная канонада заглушалась протяжным грохотом взрывов: это означало, что торпеда попала точно в цель. И моряки думали, что их судну уже нипочем не вырваться из этой жестокой бойни.

Впрочем, так думали не все, но, увы, большинство, тем более что, когда наконец вернулись истребители «Эвенджера», шесть сухогрузов уже пошли ко дну. За это время туда же отправились и пятнадцать черных самолетов.

На другое утро, часов около трех, немецкая подводная лодка торпедировала и потопила конвойный танкер, после чего она передала в базу по радио, что конвой следует прежним курсом. И в 13 часов в небе снова показались торпедоносцы: их было так же много, как и накануне. На сей раз самолеты «Эвенджера» были на месте. Авиано-

сец развернулся так, чтобы они могли взлететь. Вскоре завязался бой, но не такой, как вчера. Насколько можно судить по воспоминаниям его участников, он уже походил на крупное воздушно-морское сражение, какие чуть погодя разворачивались на громадной акватории Тихого океана. Правда, масштаб был другой — значительно меньше. Поразительным в том бою было и то, что в образовавшемся в воздухе хаосе корабельные орудия не сбили ни одного «харрикейна». Неприятельские самолеты проносились так близко, что промазать из пулемета было практически невозможно. Как бы то ни было, точного числа сбитых «юнкерсов» и «хейнкелей» я не обнаружил ни в одном официальном документе — быть может потому, что такие подсчеты никто не вел. Героем того дня стал американский сухогруз «Натаниель Грин», сбивший пять неприятельских самолетов. «Честь и хвала вашим комендорам, — просигналил сухогрузу коммодор. — Вы — первый среди всех нас». А некоторое время спустя «Натаниель Грин» вдруг сотрясся от сильнейшего взрыва. И моряки, заметив в море знакомые пенные шлейфы, решили, что в их судно угодила торпеда. Капитан уже скомандовал «стоп, машина!» и приказал готовить шлюпки к спуску на воду. Но тут на палубе появился старший механик и крикнул: «У нас полный порядок!» Приказ покинуть судно тотчас отменили — и все вернулись на свои посты. Взрывной волной контузило несколько комендоров — их срочно переправили на борт подоспевшего эсминца. И через некоторое время сухогруз снова был в строю. Тогда-то капитан «Натаниеля Грина» и узнал, что ударная волна, потрясая его судно, распространилась от взрыва, погубившего сухогруз «Мэри Ликенбах», который следовал всего лишь в 150 метрах от «Натаниеля Грина». Взрыв был настолько мощный, что на борту «Натаниеля Грина» разворотило верхнюю палубу, сорвало двери, разрушило лазарет и вывело из строя компасы. Но и при таких разрушениях «Натаниель Грин» смог не только догнать конвой, но и продолжить путь дальше. За проявленные в критической ситуации выдержку и мужество капитан сухогруза удостоился высочайших похвал. Позднее лейтенант-коммодор Биллингс, командир орудийного расчета на «Натаниеле Грине», вспоминал: «Хотя мои люди буквально оцепенели от ужаса (а кто, интересно знать, не «оцепенел»?), но приказы, которые я отдавал, выполняли четко и быстро. Думаю, ни один командир не может гордиться своими подчиненными так, как я своими». В ходе того налета конвой потерял еще два или три судна.

Утром 15 сентября конвой атаковали подводные лодки, но эсминцы блокировали их глубинными бомбами еще до того, как они успели выйти на рубеж торпедной атаки. Подлодки все же дали залп, однако торпеды прошли мимо целей. Следом за тем, пополудни — будто по расписанию — на горизонте показались немецкие самолеты. К счас-

тью, это были высотные бомбардировщики. На перехват им тут же вылетели «харрикейны» с «Эвенджера». Завязался воздушный бой, в ходе которого несколько бомбардировщиков были сбиты, а корабли остались целы.

На другое утро в атаку снова пошли подводные лодки — но безрезультатно. К удивлению моряков, в тот день в небе не было ни одного неприятельского самолета. А вечером «Эвенджер», «Сцилла» и большая часть эскортных кораблей ушли прикрывать обратный конвой RQ-14. И моряки на конвойных судах не на шутку встревожились: ведь до немецких авиабаз теперь было меньше 300 миль.

18 сентября при входе в Белое море конвой атаковали высотные бомбардировщики и торпедоносцы, а 19 и 20 сентября на подходе к Архангельску по нему нанесли удар высотные бомбардировщики. В результате тех налетов конвой недосчитался одного сухогруза — его потопили торпедоносцы.

«Все это время мы спали по два часа в сутки, — рассказывал потом лейтенант-комендор запаса Миллиер, командовавший орудийным расчетом на сухогрузе «Сент-Олаф». — Даже есть и то приходилось на посту. Мы дежурили возле орудий по девятнадцать часов в сутки, не снимая водонепроницаемых спасательных комбинезонов. А куда деваться-то, надо было терпеть, ведь вода была просто ледяная, а команду покинуть судно выполняли так быстро, что на переодевание не оставалось ни минуты».

21 сентября конвой RQ-18 наконец прибыл в Молотовск. За время перехода, как уже было сказано, он потерял тринадцать судов.

Эскорт RQ-18 подошел к конвою RQ-14 и взял его под охрану 13 сентября. Этому конвою повезло как ни одному другому: за все время перехода по нему не было нанесено ни одного воздушного удара. Зато его не раз атаковали подводные лодки. Одну из них потопил 14 сентября английский эсминец «Онслоу», а 16 сентября эсминец «Эмпалсив» отправил на дно другую. Однако, перед тем как затонуть, обе подлодки успели передать на командный пункт адмирала Шнивинда, в Нарвике, точные координаты и генеральный курс конвоя; из Нарвика соответствующее донесение переправили в штаб адмирала Деница в Лорьяне*, куда стекались донесения командиров всех подводных лодок без исключения... Остальные подлодки, получив предупреждение, какое-то время, точно акулы, следовали за конвоем RQ-14 на расстоянии прямой видимости. И наконец напали. Они атаковали его три дня кряду — 20, 21 и 22 сентября, проникая ночью в гущу кораблей, а утром уходя на безопасное расстояние. Таким образом они потопили несколько кораблей: английский эсминец «Со-

* Лорьян — город на западном побережье Франции.

мали», минный тральщик, военный танкер и три конвойных судна. Два из них, американские сухогрузы «Беллингем» и «Силвер Суорд», были из печально известного конвоя PQ-17. Так что вместе с ними рекорд «конвоя обреченных» составил двадцать четыре потопленных судна из тридцати трех (не считая одного спасательного судна и одного танкера).

Итак, мы с вами подошли к переломному моменту в истории конвоев, ставшему, в свою очередь, результатом переломного момента войны.

Покуда конвои PQ-18 и QR-14 шли каждый своим курсом, англичане с американцами создавали так называемое Западное оперативного соединения ВМС, предназначенное для крупномасштабного вторжения в Северную Африку. Для осуществления подобной операции требовалось огромное количество боевых кораблей. Поэтому в конце сентября союзническое военно-морское командование решило посылать конвой в Северный Ледовитый океан без эскORTов, объясняя свое решение тем, что дни отныне сделались короче и в море стало не так опасно.

С 29 октября по 2 ноября из Рейкьявика поочередно вышли десять сухогрузов (пять английских и столько же американских) — по два в сутки. В качестве поддержки — весьма, впрочем, условной — им выделили несколько сторожевиков, бывших траулеров, которые патрулировали воды по ходу движения конвойных судов, с тем чтобы в случае чего снять с воды потерпевших кораблекрушение моряков. Сами же моряки на конвойных судах считали такую поддержку совершенно бесполезной, поскольку, по их мнению, даже с наступлением полярной ночи в арктических водах не стало безопаснее. Вот почему, прощаясь с остающимися на берегу товарищами, они мрачно шутили — как будто шли на верную смерть. Из десяти упомянутых сухогрузов до порта назначения дошли только пять. Один наскочил на мель и разбился, спасти удалось только несколько человек его команды. Четыре других судна в прямом смысле в воду канули — с тех пор о них не было ни слуху ни духу.

Сухогрузы ходили без эскорта и в обратном направлении — из России в Исландию: с конца октября 1942 года по 21 января 1943 года по этому пути отправились тридцать судов. Из них затонуло всего лишь одно. Немцев, понятно, больше интересовали конвои, следовавшие в Россию, а не оттуда. Кроме того, полярная ночь, кто бы там что ни говорил, прикрывала суда вернее всякого эскорта — по крайней мере от ударов с воздуха. Так что время торпедоносцев и бомбардировщиков кончилось — отныне в водах Северного Ледовитого океана не было предпринято ни одного воздушного налета, сколь-нибудь сравнимого с массированными атаками, что одна за другой обрушивались на конвои PQ-16, PQ-17 и PQ-18. Однако война еще не закончи-

лась, она попросту обрела несколько иной характер. Да и театр военных действий переместился в другое место. Но жизнь моряков на сухогрузах и эскортных кораблях от этого не стала легче: они рисковали ею всякий раз, когда выходили в море.

Глава IX

ОПЕРАЦИЯ «АВРОРА»

В конце 1942 года командование арктическим оперативным районом, контролируемым немцами, было передано адмиралу Шнивинду (в Нарвике), сменившему на этом посту адмирала Карлса, командующего Северным театром (в Киле), который, в свою очередь, был назначен на этот пост вместо перебравшегося в Берлин гросс-адмирала Редера. Подобные рокировки в высших эшелонах немецкого военно-морского командования, впрочем, никаким боком не коснулись подводников: они, как и прежде, получали приказы непосредственно от адмирала Деница (в Лорьяне). Для всех вышеозначенных адмиралов Арктический район боевых действий был все равно что кость в горле: судя по директивам и слухам, исходившим прямо или косвенно из штаб-квартиры фюрера, немецкое верховное командование было крайне недоволено тем, что происходило в Северном Ледовитом океане. Потери, понесенные конвоями на пути в Мурманск, казались явно недостаточными. Даже обнадеживающие донесения о «конвое обреченных» и потерях, нанесенных двум следующим конвоям (PQ-18 и QP-13), меркли перед общими статистическими данными, согласно которым с начала года арктические конвои потеряли всего-навсего пятьдесят сухогрузов из двухсот пятидесяти. А этого было слишком мало. Принимая в расчет средства, выделенные немецкому военно-морскому командованию в Норвегии, это просто смешно, говорил фюрер. Что же касается союзников, их такие потери устраивали вполне. Чего никак нельзя было сказать о моряках, ходивших в конвоях: когда какой-то остряк бросил в шутку, что арктические рейсы больше похожи на увеселительные прогулки, они оскорбились до глубины души. Словом, мнения на этот счет были самые разные. Во всяком случае, с точки зрения высших стратегов, потеря пятой части конвойного флота и правда капля в море.

Недовольство фюрера тем более беспокоило немецких адмиралов, что с наступлением полярной зимы использовать штурмовую авиацию было практически невозможно. В крошечной тьме, да еще при нескончаемых ураганах даже подводные лодки оказались бесполезными. Единственное эффективное средство, на которое остава-

лось рассчитывать, — надводные корабли-корсары. Поэтому в начале года немцы подтянули в норвежские фьорды «Тирпиц» (35 тысяч тонн), «Адмирал Шеер» («карманный» 10-тысячетонный линкор), «Адмирал Гиппер» (тяжелый 10-тысячетонный крейсер) и «Лютцов» (бывший «Дейчланд», собрат «Адмирала Шеера»). До той поры угроза, которую они собой представляли, была скорее гипотетическая, нежели фактическая. Как бы там ни было, одно лишь их присутствие в Северной Атлантике сковало действия части флота метрополии, укrywшегося в Скапа-Флоу. Иначе говоря, корсары являли собой то, что англичане называют «флотом, оказывающим давление на противника только как потенциальная угроза». Так, в актив этого флота, а вернее, отряда, можно зачислить тот факт, что появление в арктических водах одного только «Тирпица» в начале июля повлекло за собой рассредоточение конвоя PQ-17, завершившееся почти полным его разгромом. Таким образом, для увеличения численности потерь среди союзнических конвоев возникла насущная необходимость использовать ударный отряд кораблей на арктическом театре боевых действий по прямому назначению.

Незадолго до 20 декабря немцы узнали, что «русские» конвои снова готовятся к выходу в море, и один из них собирался сняться из Лох-Ив уже на днях.

На самом же деле конвои стали снова выходить в море с 15 декабря, правда, под другими условными обозначениями: те, что шли в Россию, теперь назывались JW, а обратно — RA. Курсы обоих пролегли южнее тех, какими обычно следовали PQ и QP, поскольку зимой и граница пакового льда сместилась к югу. Конвои JW и RA не заходили в Исландию. Сперва они огибали, уваливаясь к северу, огромное минное поле, простиравшееся между Шотландией и Исландией, затем спускались к югу от острова Медвежий, а оттуда следовали напрямиком ко входу в Кольский залив и дальше — в Мурманск.

Конвой JW 51-а, первый из новой серии, снялся 15 декабря из Лох-Ив и уже 25 декабря благополучно, без потерь вошел в Кольский залив. О существовании этого конвоя немцы прознали только через несколько дней после того, как он уже прибыл в Мурманск. Следующим конвоем, о котором им стало известно от своих агентов, был JW 51-В. Это кодовое название навсегда вошло в историю «русских» конвоев.

В Нарвике был срочно сформирован ударный рейдерский отряд под командованием адмирала Куммеца, в который вошли малый линкор «Лютцов», тяжелый крейсер «Гиппер» и шесть эсминцев. Кроме того, немцы направили в воздушное пространство Северной Атлантики и Арктики разведывательные самолеты. Начиная с 22 декабря они патрулировали огромные акватории двух океанов в любую погоду и постоянно сменяли друг друга.

24 декабря один из них наконец обнаружил конвой и передал на базу его координаты, курс и состав: четырнадцать сухогрузов в сопровождении шести эсминцев и пяти-шести корветов или сторожевиков.

Согласно директивам, полученным из Берлина, в Нарвике спешно взялись за разработку плана операции под кодовым названием «Аврора». Он заключался в следующем. Рейдерскому отряду надлежало подойти к конвою с тыла. Затем «Гипперу» предстояло отвлечь на себя эскортные миноносцы. Тем временем «Лютцов» должен был разгромить конвойные суда из своих мощных 280- и 150-миллиметровых орудий. По выполнении этой задачи линкору предписывалось присоединиться к «Гипперу» и на пару с ним добить уцелевшие миноносцы, ежели таковые останутся. После того как в Берлине одобрили и утвердили этот план, адмирал Редер позвонил Куммецу и передал свои личные рекомендации. С тем Куммец, во главе рейдерского отряда, и вышел в море претворять в жизнь план, им же самим и разработанный. Флагманом был назначен «Гиппер».

27 и 28 декабря поступили донесения от других самолетов-разведчиков — они подтверждали, что конвой в таком-то составе медленно следует прежним курсом сквозь шторм, переходящий в ураган.

29 декабря одна из патрульных подводных лодок сообщила: «Видим конвой. Следуем за ним». Куммец развернул свой отряд и двинулся на восток, чтобы зайти к конвою с тыла, как и предполагалось.

31 декабря, около восьми часов утра, в промежутке между двумя снежными буранами, Куммец, едва не проскочив мимо конвоя, наконец заметил его прямо по курсу. Без лишних проволочек адмирал отдал отряду приказ развернуться так, чтобы захватить конвой в «клещи». «Гиппер» взял влево, чтобы оттеснить конвой к северу. А «Лютцов» предпринял маневр, намереваясь выйти на конвой с юга. Операция «Аврора» началась в благоприятных погодных условиях. Механизм, разработанный немецким высшим военно-морским командованием, сработал четко, без сбоев.

Полученные немцами сведения по составу конвоя JW 51-B оказались точными. Действительно, четырнадцать торговых судов, снявшихся 22 декабря из Лох-Ив, шли в сопровождении шести эсминцев («Онслоу», «Орвелла», «Ориби», «Обедидента», «Обдьюрейта» и «Эчейтса»), трех корветов («Рододендрона», «Хидерабада», «Носерн-Гема») и двух сторожевых кораблей («Брэмбла» и «Визалмы»). Головным эскортным кораблем был эсминец «Онслоу» под командованием капитана I ранга Шербрука. Помимо упомянутого эскорта, для поддержки конвоя JW 51-B были выделены крейсера «Шеффилд» и «Ямайка» — они сопровождали предыдущий конвой до Кольского залива и должны были выйти оттуда 27 декабря, поскольку 29 декабря им предстояло встре-

тяться с JW 51-B в условленном месте, расположенном на 73 градусе северной широты и 11 градусе восточной долготы.

Моряков на сухогрузах, конечно, не могло не беспокоить то, что их охраняют всего лишь несколько эсминцев и маленьких сторожевиков. Не знали они ничего и о судьбе конвоя JW 51-A, как и о том, что в поддержку им направлены два крейсера. Зато они отлично помнили, что несмотря на мощный эскорт, состоявший из авианосца, крейсера, шестнадцати эсминцев, двух подводных лодок, а также нескольких корветов и сторожевиков, конвой PQ-18 потерял шесть судов. Моряков не обнадеживали ни долгая полярная ночь, ни сплошная облачность, ни непрерывные снежные бураны — ничто. А 25 декабря, когда снегопад внезапно прекратился и над конвоем в просвете меж облаков пролетел немецкий самолет-разведчик, тут уж они встревожились не на шутку. В самом деле, раз появился «стервятник», значит, ничего хорошего не жди.

Но ни 25, ни 26 декабря так ничего и не случилось. И 27 декабря моряки вздохнули с облегчением.

Вскоре поднялся ветер. Он постепенно крепчал, становясь все более холодным. Свинцово-серая поверхность моря снова ошетибилась, и корабельные палубы вмиг обросли пятнадцатисантиметровым слоем льда; ледяной коркой облепило и корпуса кораблей, палубные надстройки и такелаж; поверх ледяной корки навалило снега — и корабли покрылись чем-то вроде панциря. Трубопроводы с пресной водой замерзли и вышли из строя. Походный порядок нарушился. Словом, конвой являл собой довольно жалкое зрелище. Большинство сухогрузов развернулись против ветра — так меньше заливало волнами. Многие, похоже, плелись в хвосте либо вовсе отстали. Капитан I ранга Шербрук попытался было лечь на обратный курс и собрать всех оставших вместе, или, по крайней мере, узнать, насколько серьезным было их положение; но встречный шквальный ветер, вздымавший громадные волны, не позволил ему предпринять задуманный маневр. Эсминцы, казалось, испытывали перегрузки похлеще любого сухогруза: под жестоким натиском волн их корпуса стонали на все лады. Короткий штормовой день 28 декабря пролетел как один миг. В ночь с 28 на 29 декабря штормило не меньше. Корабли сражались с ураганом каждый поодиночке, стараясь держаться носом к волне, чтобы не опрокинуться. Вахтенные, стоявшие снаружи, в мгновение ока превращались в снеговиков, так что менять их приходилось через каждый час.

На рассвете 29 декабря ураган чуть поутих и ситуацию удалось взять под контроль. И тут выяснилось, что семь кораблей пропали без вести: пять сухогрузов, эсминец «Ориби» и сторожевик «Визалма». Капитан I ранга Шербрук приказал «Брэмблу» ложиться на обратный курс и следовать на поиски пропавших. «Брэмбл» был очень крепкий

корабль, хоть и небольшой, да и топлива он брал больше других сторожевиков. Получив приказ, он тотчас развернулся и полным ходом двинулся обратно — на запад. И вскоре скрылся за пеленой снежного бурана. С тех пор его больше никто не видел.

30 декабря снежный буран прекратился, и конвой, потерявший девять сухогрузов и столько же эскортных кораблей, двинулся дальше на восток двумя походными колоннами. Ни коммодор, ни командир эскорта не могли определить точное местоположение конвоя. Судя по всему, он должен был находиться где-то между островами Ян-Майен и Медвежий. Так что, если крейсера поддержки уже подошли к условленному месту randevу, ждать конвой им придется довольно долго. Но станут ли они ждать — неизвестно. Зато известно было другое: конвой наверняка вошел в зону досягаемости немецких самолетов, базировавшихся в Норвегии. Впрочем, метеоусловия не благоприятствовали полетам — и ни один неприятельский самолет пока не появился. Таким образом, непогода сыграла морякам на руку: немецкие ВВС потеряли контакт с конвоем, который установил 25 декабря один из патрульных самолетов.

И снова наступила ночь. Но невзирая на кромешную тьму, на борту каждого корабля выставили впередсмотрящих — на случай, если вдруг покажутся неприятельские дозорные подлодки. Дело в том, что в полупогруженном положении подводные лодки вполне выдерживали непогоду.

А от пропавших кораблей известий так и не было.

На рассвете 31 декабря установилась более или менее хорошая погода. Волнение улеглось, ветер ослаб. Но было морозно: -20° по Цельсию. И у вахтенных, стоявших на обледенелых мостиках, от мороза по-прежнему жгло лица и слезились глаза. Видимость теперь составляла порядка десяти миль.

В 8 часов 30 минут эсминiec «Обдьорейт» и корвет «Хидерабад», прикрывавшие конвой с юга, заметили два эсминца и было приняли их за русских.

(В самом деле, по договоренности, русские эсминцы должны были присоединиться к конвойному эскорту близ острова Медвежьего. «Вот именно, должны были, — говорил мне английский офицер с одного из эскортных кораблей. — Если б они сделали все, о чем было договорено, мы не метались бы из стороны в сторону, как жалкие овчарки. И не жгли бы горючку почем зря. А без нее ни туда, ни сюда, нагрянут немцы — пиши пропало. Куда без горючки денешься? Словом, русские так и не пришли. Вообще. И нам это вышло боком. Да еще как!»)

Два корабля, замеченные «Обдьорейтом» и «Хиберабалом», шли поперечным курсом — на север, далеко позади конвоя. С «Обдьорейта» доложили о них на «Онслоу» — и с головного эсминца поступил приказ опознать неизвестную пару. «Обдьорейт», подчинившись, лег

на обратный курс. До неопознанных — якобы русских — кораблей (на самом деле их оказалось три) оставалось уже не больше 6000 метров, как вдруг они открыли по «Обдьюрейту» огонь из всех своих орудий. Оpozнание было произведено.

«Обдьюрейт» развернулся и на всех парах устремился догонять конвой, передав на «Онслоу» сигнал тревоги. Но на «Онслоу» уже заметили вспышки пушечных выстрелов и даже услышали отзвуки канонады — и головной эсминец тотчас же выдвинулся на подмогу «Обдьюрейту». К нему присоединились «Обедиент» с «Орвеллом». И вот они уже вчетвером пошли наперерез неприятельским эсминцам. А «Эчейтс» и остальные эскортные корабли получили приказ прикрывать конвой, выставив заодно дымовую завесу.

Это было в 9 часов 30 минут. Над темно-серым морем сложился туман и время от времени проносились снежные заряды. Английские эсминцы, продираясь сквозь полосы тумана и снега, шли все время вперед, отвечая на встречный огонь противника залпами своих орудий.

И вдруг — в 9 часов 41 минуту — пальбу эсминцев заглушила далекая гулкая канонада и на поверхности моря вздыбились куда более высокие водяные столбы. Не прошло и минуты, как капитан I ранга Шербрук заметил на востоке мощный корпус корабля. Он узнал его сразу: это был «Гиппер».

Вопреки всем надеждам, конвою не удалось проскочить мимо неприятеля незамеченным. «Гиппер» был тут как тут, со своими восемью 203-миллиметровыми и двенадцатью 105-миллиметровыми пушками — не считая орудий эсминцев, — тот самый «Гиппер», который, помимо всего прочего, мог развивать скорость до 32 узлов. Отныне конвой JW 51-B имел все шансы пополнить собой список «обреченных».

Моряки на сухогрузах отдавали себе отчет в том, какая опасность им угрожает. Они не видели ни «Гиппера», ни его свору эсминцев. Они думали, что «свои» эсминцы ушли бить неприятельские самолеты.

Смекнув, что перед ним не кто иной, как «Гиппер», Шербрук не сомневался ни секунды — и тут же двинул свой небольшой отряд ему навстречу. Так велела старая английская морская традиция — первым вызвать врага на бой, подходя к нему как можно ближе. (Впрочем, не каждый английский капитан и далеко не всегда следовал этой традиции неукоснительно; правда, тут же следует заметить, что всякий раз, когда традиция эта нарушалась, виной тому были не капитаны, народ, в общем-то, подневольный, а, как правило, верховные стратеги, отдававшие приказы тактическим исполнителям, — взять хотя бы, к примеру, трагическую историю конвоя PQ-17.)

Итак, Шербрук вместе со своим дивизионом двинулся прямо на «Гиппер», палая по нему из всех орудий. Громадные водяные столбы

теперь вздымались вокруг маленьких эсминцев. Шербрук сманеврировал и, описав широкую дугу, двинулся на ост-норд-ост, но не удаляясь, а, напротив, сходясь с противником. Эсминцы корректировали стрельбу по бортовым РЛС управления огнем и то и дело лавировали, стараясь сбить с прицела пушки «Гиппера». Они то предпринимали ложную торпедную атаку, то снова завязывали бой на параллельных курсах. И так — постоянно. Не следует при этом забывать, что бой проходил при порывистом ледяном ветре, снежных и ливневых зарядах. И комендорам приходилось беспрерывно разворачивать орудия то в одну сторону, то в другую, иначе те могли смерзнуться и заклинить. Эсминцам еще повезло, что «Гиппер» вел огонь с перебоями и не очень точно: видно, снежные заряды мешали ему так же, как эсминцам. В разгар боя Шербрук думал и о конвое, который, наверное, уже атакуют немецкие эсминцы. В 10 часов 08 минут он приказал «Обдюрейту» и «Обедиенту» возвращаться к конвою и прикрывать его с юга, а «Онслоу» с «Ориби» тем временем должны были отвлекать огонь «Гиппера» на себя.

Хотя «Гипперу» противостояли только два эсминца, он, судя по всему, вовсе не собирался с ними сблизиться. Как раз наоборот: он вдруг набрал скорость и двинулся на север. Столь неожиданный ход, больше похожий на проявление трусости, нежели отваги, сбил Шербрука с толку. Неужто «Гиппер» действительно дрогнул?

На самом же деле адмирал Кумец всего лишь завершил первый этап операции «Аврора», заключающийся в том, чтобы отвлечь на себя огонь английских эсминцев, перед тем как «карманный» линкор «Лютцов» (с шестью 280-миллиметровыми и восемью 150-миллиметровыми орудиями) нанесет удар по конвою.

Крейсера «Шеффилд» и «Ямайка» под командованием адмирала Бернетта вышли из Кольского залива 27 декабря, как и предполагалось, и уже 29 декабря были на месте встречи. Не обнаружив там конвоя, адмирал Бернетт подумал, что он задерживается из-за бури, и решил дождаться его, крейсируя в условленном месте.

В 9 часов 31 минуту, когда крейсера двинулись на северо-запад, на экранах их РЛС прямо по курсу, в 13 000 метрах, высветились две цели: два корабля, наверное, головной конвойный отряд. Крейсера прибавили оборотов.

Но странное дело: по мере приближения на экранах РЛС другие цели рядом с двумя, уже замеченными, не выявлялись. Это могло означать только одно: прямо по курсу — неприятельские корабли. По крейсерам тотчас же передали команду по боевым местам стоять.

В 9 часов 30 минут на юге были замечены вспышки. «Это, должно быть, конвой, — решил адмирал Бернетт, — отстреливается от самолетов. Но разберемся-ка сперва с теми двумя». Вот их уже и опознали: это были сторожевик «Визалма» и какой-то сухогруз. В ураганную ночь

с 28 на 29 декабря они отбились от конвоя и теперь продолжали путь к Кольскому заливу самостоятельно. Бернетт повернул крейсера на другой курс и двинулся на юг, где мерцали огни. В это время вдалеке загрохотала гулкая канонада и в заснеженном небе засверкали огромные ярко-красные вспышки. В 9 часов 40 минут сигнальщик передал на адмиральский мостик «радио» от Шербрука: «JW 51-B атакуют «Гиппер» и несколько эсминцев». Бернетт не мешкая скомандовал увеличить скорость до 31 узла.

Корпуса крейсеров нещадно содрогались от бешеной гонки по волнующемуся морю, больше похожей на скачки с препятствиями; на их верхние палубы обрушивались громадные валы, рассекаемые мощными форштевнями. Комендоры с обледеневшими лицами разворачивали орудия так, чтобы они глядели прямо вперед. В радиолокационной рубке наблюдатели неотрывно следили за тем, как медленно сокращается расстояние между центром светящегося экрана и РЛС и крошечными пятнышками — ведущими бой кораблями. Пока что это расстояние составляло порядка тридцати миль.

Грохот пушечной пальбы и вспышки залпов ощущались все более явственно.

Эсминец «Онслоу» и «Орвелл» отвечали на пальбу «Гиппера» огнем всех своих орудий. На мостике «Онслоу» капитан I ранга Шербрук, не отнимая бинокля от глаз, с недоумением следил за маневром немецкого крейсера: тот, продолжая палить из пушек, набирал обороты и уходил все дальше. И вдруг он совсем исчез, как и «Орвелл», следовавший рядом с «Онслоу»: страшный удар — кровавая пелена перед глазами. Пушечный снаряд попал точно в корму «Онслоу». Из кормовой части эсминца вырвались языки пламени; развороченная взрывом дымовая труба каталась по верхней палубе среди груды прочих стальных обломков. Капитан I ранга Шербрук лежал на мостике и корчился от боли: шальным осколком ему выбило один глаз. Было 10 часов 10 минут. Шербрук собрался с последними силами и велел своему старшему помощнику передать всем эсминцам приказ отходить к конвою, выставив за собой дымовую завесу. Старпом тотчас передал сигнал на «Обедиянт», которым командовал старейший во всем дивизионе офицер, капитан-лейтенант Кинлох. Он-то и принял на себя командование дивизионом эсминцев.

Теперь «Гиппер» сосредоточил огонь по «Орвеллу». Снаряды рвались так близко от эсминца, что водяные столбы, вздымаемые крупнокалиберными снарядами, обрушивались на его верхнюю палубу. «Орвелл» отвечал на пальбу восьми 203-миллиметровых пушек «Гиппера» залпами своих четырех 120-миллиметровых орудий. Вскоре, однако, стало ясно, что британскому эсминцу, вступившему в неравный бой с немецким тяжелым крейсером, долго не продержаться: быть может, несколько минут, не больше.

Но вот водяные столбы перестали взметаться над морем. Орудия разом смолкли. Участок моря, где кипел бой, внезапно оказался во власти снежных зарядов. Видимость резко сократилась до двух миль, а то и меньше.

Английские эсминцы едва различали друг друга. «Онслоу», без трубы, с пятнадцатиградусным креном на корму, будто призрак продвигался в заснеженной мгле. На борту эсминца было много убитых. Тяжелораненого Шербрука, дела которого, по словам корабельного врача, были совсем плохи, сменил другой командир. В следовавший в арьергарде конвоя «Эчейтс» тоже попал снаряд, и эсминец просигналлил: «Больше двенадцати узлов не выжму».

Командование эскортом перешло к капитан-лейтенанту Кинлоху — что ни говори, незавидное повышение. Перед новым командиром, насколько хватало глаз, простиралось взьерошенное зыбью море, над которым то и дело проносились мощные снежные заряды, а под его началом осталось только три боеспособных эсминца, поскольку от двух других, подбитых, толку было мало. Как тут прикроешь конвой, еле-еле плетущийся к югу. На расстоянии же пушечного выстрела — «Гиппер», да еще эсминцы, целехонькие, быстрые, как гончие псы. С какой стороны теперь ждать удара? Есть ли хоть один шанс уберечь JW 51-B от разгрома?

Кинлох приказал «Онслоу» и «Эчейтсу» выдвинуться — по возможности — во главу конвоя; сам же он вместе с боеспособными эсминцами стал между конвоем и вероятной позицией «Гиппера». Оставалась последняя надежда спасти конвой — под покровом темноты установить между ним и «Гиппером» заслон из эскортных кораблей, тем более что короткий полярный день был на исходе. И если снегопад не прекратится до ночи, то будет шанс уйти от преследования, повернув на восток.

Если же, напротив, к ночи вдруг распогодится и «Гиппер» снова выйдет на конвой, что ж, останется только одно — отбиваться до последнего.

Кинлох, разумеется, не мог знать, что по плану «Аврора» с юга к конвою приближался «Лютцов».

Сколь бы невероятным это ни казалось, моряки на сухогрузах так и не поняли, что на конвой напали немецкие надводные корабли: ни одного из них они даже не видели. Дымовая завеса, выставленная эсминцами, скрыла от их глаз место боя. Они слышали только отзвуки канонады и все еще думали, будто их защитники отстреливаются от самолетов.

Затишье продолжалось уже минут двадцать.

К одиннадцати утра северный горизонт расчистился, и «Гиппер» тут же возобновил стрельбу. Только теперь люди на замыкающих походный строй судах, увидев вспенившее море водяные столбы, поня-

ли, что это никакие не самолеты. «Гиппер» упорно палил по арьергарду конвоя. А чуть погода перевел огонь на «Эчейтс» — тот уже не мог маневрировать. Вскоре эсминец накрыло двумя снарядами — в корпусе образовалась большая пробоина, и четверых человек, включая командира, убило наповал. «Эчейтс» стал медленно погружаться, сохранив, тем не менее, инерционный ход и продолжая пускать дымовую завесу, чтобы оградить конвой. Агония «Эчейтса» длилась два часа.

Три эсминца под командованием Кинлоха открыли ответный огонь. «Гиппер», сведя счеты с «Эчейтсом», не остался в долгу и взял под прицел и эту троицу. Кинлох было попытался сманеврировать и занять выгодную позицию для торпедной атаки, но не смог. Сильно штормило. И эсминцам все никак не удавалось зайти крейсеру с носа. Ничего не поделаешь, пришлось и дальше вести отчаянную и почти безнадежную перестрелку. Тяжелый крейсер был остойчивее на большой волне по сравнению с эсминцами, да и боеприпасов в его зарядных погребах было много больше. Так что последняя надежда оставалась на ночную мглу, если, конечно, людям достанет сил продержаться до ночи. Между тем мороз ничуть не ослаб, и моряки, передвигаясь по обледенелой верхней палубе, то и дело скользили и падали. Особенно тяжело приходилось комендорам: они превратились в ходячие сосульки. Однако, невзирая на невероятные трудности, комендоры несколько раз попали в цель. Но толку-то: снаряды эсминцев были «Гипперу» что слону дробины. Несокрушимый как скала, он продолжал вести огонь как ни в чем не бывало.

Как явствует из записей в судовых журналах, между 11 часами 10 минутами и 11 часами 25 минутами немецкий крейсер неуклонно продвигался на юго-запад, сближаясь с английскими эсминцами, которые сперва держались генерального курса — зюйд-ост, а после повернули на зюйд. Дистанция мало-помалу сокращалась. Отныне участь каждого эсминца зависела от точности залпов 205-миллиметровых орудий «Гиппера».

В 11 часов 30 минут, к удивлению англичан, «Гиппер» вышел из боя, прекратил огонь, увалился вправо и двинулся на север. Англичане проводили его громогласными «ура!». Выходит, и впрямь не так страшен черт, как его малюют. Значит, «несокрушимый» действительно получил серьезные повреждения! Хвала комендорам: это они обратили грозного противника в бегство! Англичане были в том почти уверены и снова воспряли духом.

Между тем громадные орудийные башни немецкого крейсера вновь озарились вспышками залпов. Но ни один снаряд почему-то не взорвался ни рядом с «Обедиентом», ни возле двух его спутников. Стало быть, «Гиппер» выбрал себе какую-то другую цель.

Через минуту эсминцы получили от адмирала Бернетта радиосообщение: на подходе крейсера «Шеффилд» и «Ямайка» — они отвлека-

ют на себя огонь орудий «Гиппера». На эсминцах эту новость встретили не менее громкими «ура!». Да и какая, собственно, разница, что не они прогнали немецкий крейсер Главное — «Шеффилд» с «Ямайкой» не подвели! При мысли об этом надежда окрылила людей, изгнав из их душ смертельную тревогу. Хотя и моряки на эсминцах имели полное право гордиться собой: ведь они тоже не подкачали — выстояли.

Затем «Обедиент», «Орвелл» и «Обдьюрейт» развернулись и двинулись вдогонку за конвоем, чтобы взять его под ближнее прикрытие. Но не успели они поравняться с арьергардом конвоя, как вокруг замыкающих сухогрузов загрохотали взрывы куда более мощные, чем от снарядов «Гиппера».

Это открыл огонь «карманный» линкор «Лютцов».

Крейсер Бернетта дал залп по «Гипперу» с одиннадцати тысяч метров. И уже первые снаряды попали точно в цель. Корму немецкого крейсера заволокло черным дымом. Адмирал Бернетт видел в бинокль, как крейсер, прекратив пальбу, начал пятиться, точно подраненный зверь, не соображающий, кто и откуда на него напал. Но вот он снова открыл огонь — как видно, заметил своих обидчиков. Впрочем, огонь его был далеко не точный. Да и «Шеффилд» с «Ямайкой» искусно маневрировали, успевая при этом вести прицельную стрельбу.

В 11 часов 33 минуты «Гиппер» скрылся за снежной пеленой — перестрелка прекратилась. В 11 часов 37 минут с «Шеффилда» заметили, как из-за снежной завесы в трех тысячах метров вынырнул немецкий эсминец — это был «Экхольдт» — с торпедными аппаратами наизготовку. Английские крейсера открыли по нему шквальный огонь, и в читанные минуты сделали из него решето.

На борту обоих крейсеров опытные операторы следили за перемещением «Гиппера» по светящимся экранам РЛС. Цель в виде пятна смещалась от центра экранов в сторону. В самом деле, «Гиппер», описав огромную дугу, на всех парах уходил на запад. «Шеффилд» с «Ямайкой» пустились за ним вдогонку. На море опускалась ночь.

В 12 часов 15 минут адмирал Бернетт заметил на юго-западе, в разрыве между снежными зарядами какой-то корабль — явно не «Гиппер» — и наблюдал его в течение нескольких секунд. Это был «Лютцов» — он тоже продвигался курсом восток, и скоро скрылся из вида. А еще через четверть часа в просвете, вспоровшем сплошную снежную мглу, опять показался «Гиппер». Бернетт открыл по нему огонь. Неприятельский крейсер тотчас же ответил. И тут откуда ни возьмись снова появился «Лютцов», озаренный вспышками залпов собственных орудий. «Карманный» линкор поддержал огнем «Гиппер». Таким образом, оба немецких корабля вкупе располагали шестью 280-миллиметровыми, восемью 203-миллиметровыми и восемью же 150-миллиметровыми пушками, при том что 280-миллиметровые орудия «Лютцова» били аж на 32 тысячи метров и корпус его, как у всякого линкора,

был защищен мощной броней. А два британских легких крейсера располагали на пару всего лишь двадцатью четырьмя орудиями калибра 152 миллиметра. Иначе говоря, англичане вступили с немцами в неравный бой.

Бернетт двинулся на север, чтобы сбить неприятельские орудия с прицела, а после опять повернул на запад. Но тут немецкие корабли вновь пропали из вида: они прекратили огонь и на полных оборотах ушли вдвоем на запад, мало-помалу растворившись в ночи.

Британские крейсера продолжали преследование до 14 часов. Радиолокационное наблюдение показывало, что они по-прежнему стремятся на запад. Бернетт наконец прекратил погоню и двинул крейсера к югу, намереваясь прикрыть конвой от внезапного удара двух корсаров с южного направления. Но те, похоже, окончательно вышли из игры: подобно призракам, их пятна-тени ушли с экранов РЛС.

Пока что конвой JW 51-B не потерял ни одного сухогруза.

А как же «Лютцов»? Что за странный маневр он предпринял? Все очень просто: «Лютцов» упустил свой шанс, и операция «Аврора» провалилась.

Согласно оперативному плану, немецкий «карманный» линкор обогнул конвой с юга... и проскочил мимо, в нескольких милях, так его и не заметив. Произошло это, вероятно, из-за снежного бурана, скрывшего сухогрузы от наблюдателей на линкоре. Позднее, около полудня, услышав отзвуки пальбы орудий «Гиппера», вступившего в бой с крейсерами Бернетта, «Лютцов» повернул обратно на северо-запад. Как раз тогда-то он и дал наудачу несколько залпов по эсминцам Кинлоха, и не вступая с ними в бой, присоединился к «Гипперу», после чего они оба убрались прочь.

Так почему немецкий план все же провалился? Причиной тому было, во-первых, отчаянное сопротивление — больше похожее на решительное наступление — эсминцев под командованием Шербрука, а потом Кинлоха; во-вторых, крейсера Бернетта подоспели как нельзя вовремя. Так что благодаря стойкости английских эсминцев и оперативности английских же крейсеров операция «Аврора» обернулась против самих немцев.

Главным же результатом провала операции «Аврора» было то, что немецкие «карманный» линкор, тяжелый крейсер и шесть эсминцев не смогли потопить ни одного судна из конвоя JW 51-B, все прикрытые которого состояло из пяти британских эсминцев, поддержанных парой британских же легких крейсеров. Таким образом, грозные немецкие корсары вместе с эскортом дрогнули перед отрядом кораблей, значительно им уступавших как в мощности вооружения, так и в скорости. В итоге провал одной тактической операции обернулся бесславным поражением всего германского ВМФ.

Впрочем, командующий флотилией эскортных кораблей Валлиз, лично знавший и опросивший капитана I ранга Бербрука, на основании отчетов командиров кораблей прикрытия конвоя JW 51-B и переданных ему немецких документов смог не только с поразительной точностью восстановить ход боевых действий 31 декабря 1942 года, но и, кроме того, выдвинуть свои собственные предположения, почему немцы потерпели в том бою поражение. Личные рекомендации, которые гросс-адмирал Редер передал по телефону адмиралу Куммецу, заключались в том, чтобы избегать малейшего риска. «Гиппер» и «Лютцов» стоили очень дорого, и заменить их, случись что, было бы нечем. Посему им обоим было строго-настрого запрещено рисковать собой лишь ради того, чтобы потопить два или три сухогруза. И Куммец вступил в бой, памятуя только о том, как бы не подставить под удар вверенные его командованию крупные корабли. Приказ, переданный на эсминцы сопровождения, звучал категорично: главная их задача — прикрывать два ударных корабля. Поэтому эсминцы были напрочь лишены инициативы. И то верно: ведь, как мы имели случай убедиться, немецкие эсминцы проявили себя только однажды — когда прикрыли «Гиппер» от атаки британских крейсеров.

Когда же Куммец понял, что «Лютцов», который должен был нанести по конвою удар с юга, просчитался, он решил использовать последнюю возможность, чтобы не только спасти исход операции «Аврора», но и довести ее до победного конца, — нанести внезапный и сокрушительный удар с севера. Но Куммецу это не удалось — не потому, что он испугался, а потому, что был вынужден подчиниться строгому приказу свыше. А упорство Шербрука и Кинлоха и вовсе его ошеломили — во время боя «Гиппер» то и дело маневрировал, стараясь уйти от вероятной торпедной атаки, которую, как мы помним, сымитировали английские эсминцы. Таким образом, вместо того, чтобы нанести по конвою молниеносный удар, сокрушив перед тем сопротивление четырех, а после трех эсминцев, он часа три маневрировал к северу от конвоя, опасаясь предпринимать какие бы то ни было решительные действия, хотя Куммец отлично знал, что в нескольких милях к югу находится «Лютцов», и мог бы вполне рассчитывать на его поддержку. При всем том, однако, приказ избегать малейшего риска буквально связал Куммеца по рукам и ногам.

Между тем рекомендации, переданные Куммецу Редером, вытекали сами собой из общих приказов самого Гитлера. Фюрер, с одной стороны, негодовал по поводу того, что крупные немецкие военные корабли не добивались сколь-нибудь ощутимых успехов — от них де никакого толку, говорил он, — а с другой, он не хотел ими рисковать. Он патологически боялся уронить свой престиж, потеряв хотя бы еще один крупный корабль, тем более после того, как были уничтожены «Граф Шпее» и «Бисмарк», составлявшие гордость германских ВМС.

Этот суеверный, вернее, параноидальный страх и сподвиг его переименовать линкор «Дейчланд» в «Лютцов»: по мнению фюрера, корабль с таким названием — «Дейчланд» — ни при каких обстоятельствах не должен кануть в морскую бездну, ибо он был символом нерушимости великого Третьего рейха. Впрочем, и потери в ряду других крупных кораблей, по словам фюрера, были равно недопустимы, вследствие чего первейшая задача моряков заключалась как раз в том, чтобы избежать этого любой ценой! В результате приказы фюрера, которые он нередко отдавал с яростью, сковывали действия немецких моряков, особенно, когда им предстояло вступать в бой со значительными силами противника: «Немецкие моряки вовсе не боялись нас, — справедливо отмечал командующий британской эскадрой флотилией Валлиз. — Единственное, что ввергало их в ужас, — гнев начальства. И дрожали они не от грохота наших орудий, а от истерических воплей Гитлера, требовавшего от них безоговорочно свести счеты с противником». Так что провал операции «Аврора» стал прямым следствием умонастроений, господствовавших в немецком верховном командовании.

Итоги операции «Аврора» со стороны союзников сводились к следующему.

Один эсминец, «Эчейтс», пошел ко дну; большинство членов его экипажа, 81 человек, были спасены.

Один эсминец «Онслоу» получил повреждения. Впрочем, он своим ходом дошел до Кольского залива. В Мурманске с него эвакуировали раненых, а на его борту произвели первые и самые необходимые ремонтные работы.

Один сторожевой корабль, «Брэмбл», пропал без вести.

Как мы помним, другой сторожевик, «Визалма», и один из сухогрузов, отбившиеся от конвоя, продолжали путь к Кольскому заливу самостоятельно, куда они спустя время и прибыли — вполне благополучно, если не считать случая, когда их едва не обстреляли крейсера Бернетта.

Эсминец «Ориби», исчезнувший в ночь с 28 на 29 декабря, после тщетных поисков конвоя объявился в Кольском заливе 31 декабря.

Еще четыре сухогруза, отбившиеся от конвоя в ураган, также самостоятельно добрались до Кольского залива. Последним, прибывшим туда 5 января, было панамское судно — его освободили из ледового плена русские ледоколы. Таким образом, конвой JW 51-B не потерял ни одного сухогруза.

Как только конвой прибыл в порт назначения, сэр Уинстон Черчилль выступил с торжественной речью по радио, объявив о победе союзников на море. При этом он не преминул упомянуть о неравенстве сил и с присущей ему лаконичностью — когда приходилось превозносить заслуги Великобритании в войне — отметил мужество и отвагу экипажей эсминцев.

Капитана I ранга Шербрука наградили крестом Виктории*. А награду эту, надо отметить, вручали только за исключительное мужество, и то не всякому смельчаку. Так, к примеру, в настоящее время в британском ВМФ лишь двенадцать человек удостоены высочайшей чести носить на груди этот орден.

Телетайпная связь у немцев работала с перебоями, и о провале операции «Аврора» Гитлер узнал после того, как все уже закончилось, и то из радиовыступления Черчилля! Он не мешкая вызвал к себе адмирала Кранке, члена Генерального штаба, и в его присутствии устроил полный разнос и гросс-адмиралу Редеру и всему германскому флоту. Через несколько дней, когда Редер предстал перед Генеральным штабом с подробным отчетом об исходе операции, фюрер и рта не дал ему раскрыть. Говорил он сам, говорил больше часа, публично и с яростью обвиняя в полной недееспособности германские ВМС в лице их главнокомандующего. В заключение своего обличительного монолога Гитлер приказал гросс-адмиралу списать весь надводный флот на свалку и произвести в определенные сроки полное разоружение крупных кораблей.

Редер, решительно отказавшийся выполнить этот приказ фюрера, немного спустя представил ему меморандум в защиту надводного флота, однако не получил на него ответа — и главнокомандующему германскими ВМС пришлось подать в отставку.

Глава X

ОПЕРАЦИЯ «ИСТОК»

Полярные моря, озаренные изумительными северными и южными сияниями, считаются самыми негостеприимными в мире. Близость полюса буквально приводит в бешенство магнитные компасы. Зимой, в сплошном мраке и снежной мгле видимость сводится практически к нулю. Скорость ветра в этих водах нередко превышает 200 километров в час. И волны обрушиваются на корабли подобно громадным таранам, — они достают до самых верхушек дымовых труб и заливают паровые котлы.

Все это ужасало не только моряков, ходивших в «русских» конвоях, но и немецких летчиков, отправлявшихся бомбить конвойные корабли. Самолеты, стоявшие наготове на норвежских аэродромах, при-

* Крест Виктории — высший военный орден Великобритании.

ходилось намертво крепить стальными тросами к тяжелым железобетонным сваям, чтобы не сдуло ураганным ветром. Каждый взлет в таких условиях приравнивался к подвигу. И вот теперь, после провала рейдов «Гиппера» и «Лютцова», упустивших JW 51-B, задача по уничтожению последующих союзнических конвоев была целиком возложена на летчиков и подводников.

Воздушные налеты проходили по обычному плану. Самолеты-разведчики определяли местонахождение конвоя, после чего в воздух поднимались штурмовые эскадрильи. Но зимой перед ними стояла несравнимо более сложная задача, чем летом. Короткий день исключал малейшую потерю времени, малейшую навигационную ошибку, и штурмовики шли на цель сквозь ураган и сплошные снежные заряды, зачастую едва успевая ее разглядеть. Шквальный ветер, с которым приходилось бороться во время полета, мешал летчикам заходить точно на цель, постоянно сбивая их с выверенного курса. Так, например, из дюжины торпедоносцев, вылетевших 24 января 1943 года атаковать конвой JW-52 (13 сухогрузов, 20 эсминцев и малых эскортных кораблей), до цели дотянули только три. Они нанесли удар с упорством и настойчивостью, невзирая на шквальный ветер и огонь корабельной зенитной артиллерии. И все трое были сбиты. А конвой JW-52, не понесший ни одной потери, благополучно вошел в Кольский залив. Следующий конвой, JW-53 (22 сухогруза, крейсер и 20 других эскортных кораблей, в том числе 11 эсминцев), также дошел до Кольского залива в полном составе. Немецкие самолеты даже не смогли приблизиться к нему. А меж тем директивы из Берлина были одна строже и категоричнее другой: атаковать и атаковать, несмотря на сложные метеоусловия. 3 марта по конвою RA-53 (30 сухогрузов, 25 эскортных кораблей, включая 3 крейсера и 11 эсминцев) одновременно нанесли удар самолеты и подводные лодки. В 9 часов 30 минут подлодки потопили один сухогруз. В 14 часов 30 минут нагрянули пикирующие бомбардировщики, но преодолеть огневой заслон корабельных зенитных орудий ни одному из них не удалось. И тут, на беду, RA-53 угодил в жуткий шторм, какие в Арктике бывают разве только зимой. Сухогруз «либерти» «Керри» переломился пополам. Его вознесло, точно на лифте, на гребень громадной волны — и он тут же развалился. Но экипаж, слава Богу, был спасен. Ураган разметал конвой в разные стороны. Первыми вместе вернулись в Лох-Ив двадцать два сухогруза, за ними — следующая четверка. Остальные пропали без вести. В «Ричард Бленд» угодила торпеда — ее выпустила затаившаяся меж гребней волн подводная лодка; двадцать человек из команды сухогруза утонули, остальных спасли. Еще одна подлодка потопила «Пуэрториканца» — это случилось 9 марта в 280 милях от берегов Исландии. Шлюпочные тали смерзлись — спустить шлюпки на воду не смогли. В результате из 62 членов команды «Пуэрториканца» только восемь-

рым удалось ухватиться руками за борт спасательного плота. Однако почти всех смыло волнами, другие погибли от переохлаждения. Так что выжил только один — кочегар; 12 марта его подобрал английский эсминец. Бедняга был едва живой и, как позже выяснилось, лишился рассудка. Для врачей в военном госпитале в Рейкьявике осталось загадкой, как он вообще смог выжить. Несчастному пришлось ампутировать обе ноги.

С тех пор как RA-53 вернулся в Шотландию, опасность воздушных налетов возросла — поскольку дни снова стали длиннее, — и Адмиралтейство посылало конвои в Северный Ледовитый океан все реже. К тому времени союзники уже контролировали весь средиземноморский бассейн, и конвои стали ходить в Россию другим путем — через Гибралтар и Суэцкий канал в Персидский залив.

Как бы то ни было, северный путь тоже использовали, правда, не так часто, как прежде. По этой причине (среди прочих), а также опасаясь увеличения грузопотока через Северный Ледовитый океан, немецкое верховное командование продолжало держать в норвежских фьордах крупные соединения боевых кораблей. Присутствие в арктических водах столь грозной силы, из-за чего часть британского флота оказалась запертой в Скапа-Флоу, не давало покоя лордам Адмиралтейства. Высшие чины британского ВМФ уже давно — вернее, с весны 1942 года — только и думали, как бы избавиться от угрозы этих корсаров. И наконец придумали — атаковать их прямо на якорных стоянках с помощью «карманных» подводных лодок. Так, в стенах Адмиралтейства была разработана секретная операция под кодовым названием «Исток».

Результаты этой операции были оглашены по радио в сентябре 1943 года, а детали ее подготовки и развития стали достоянием гласности только в 1947 году — после того, как были опубликованы официальный доклад контр-адмирала Берри, главнокомандующего британским подводным флотом, и отчеты непосредственных участников операции — командиров «карманных» подводных лодок. Эти документы и легли в основу нашего дальнейшего рассказа.

12 мая 1942 года компания «Виккерс-Армстронг Лимитед» получила заказ на постройку шести подводных лодок нового класса «Х».

На тот день уже существовали два прототипа «карманных» подводных лодок — Х-3 и Х-4. Правда, для каких именно целей их построили, сказать трудно. Тем более что на всех крупных флотах мира постоянно строятся новые корабли и создаются какие-то сверхсекретные проекты.

В то время как фирма «Виккерс» взялась выполнять заказ, среди моряков-подводников уже нашлись добровольцы, готовые участвовать в некоей «дерзкой и опасной операции». Специальная подготовка добровольцев началась немного погодя в обстановке строжайшей секретности на борту опытных моделей Х-3 и Х-4.

Заказ на строительство шести управляемых «карманных» подводных лодок был выполнен в период между 31 декабря 1942 года и 16 января 1943 года. Вот их главные технические характеристики: длина — 10 метров, водоизмещение — около 10 тонн. В надводном положении они могли развивать до 4-5 узлов, в погруженном состоянии их скорость была меньше. Благодаря низкому мостику, отсутствию боевой рубки и наличию совсем коротенькой мачты они оставались практически незаметными, даже когда всплывали на поверхность. Вооружены они были не торпедами и не пушками, а специальными минами, которые крепились к корпусу с каждого борта и были оснащены часовым механизмом; с помощью таких снарядов и уничтожалась цель. Экипаж подлодки-карлика состоял из командира и четырех разных высококвалифицированных специалистов.

Даже в наши дни прочие характеристики этих подлодок остаются тайной за семью печатями. Ни одна из них не вернулась в базу по завершении операции «Исток».

Удар по немецким линейным кораблям сначала предполагалось нанести весной 1943 года — до окончания полярной ночи. Крайний срок была назначен на 9 марта 1943 года. Однако вскоре стало ясно, что подготовить должным образом экипажи да и сами лодки к назначенной дате вряд ли удастся. И 11 февраля 1943 года контр-адмирал Берри уведомил заместителя начальника главного штаба британских ВМС о том, что выполнение операции придется отложить до осени.

17 апреля 1943 года была сформирована 12-я флотилия подводных лодок под командованием капитана I ранга Бэнкса, которому было поручено странное задание — «собрать воедино специальные виды вооружения и координировать их испытания». Офицером, непосредственно отвечающим за проведение упомянутых испытаний, был капитан III ранга Ингрэм. За подготовку же операции в целом ответственность нес контр-адмирал Берри.

4 июля X-подлодки, построенные «Виккерсом» и с успехом прошедшие технические испытания, были переведены в плавучую мастерскую «Бонавентуре», в Лох-Кербанне. (Эта база также находилась в Шотландии, к северу от Лох-Ив; в секретных документах она обозначалась под кодовым названием «порт NHZ».) Тогда же начались боевые испытания подлодок. Мишенью служил специально заведенный в базу старенький линкор.

В это же время под руководством капитана I ранга Дэвиса полным ходом разрабатывалась сама операция.

Для нанесения удара было решено дожидаться наступления полярной ночи; впрочем, провести операцию можно было уже осенью — с началом арктических штормов. При этом, однако, следовало учитывать положение луны — так, чтобы она освещала подходы к норвежским фьордам. Другими словами, операцию предполагалось осуще-

ствить в период с 20 по 25 сентября, когда ночное светило будет находиться в своей последней четверти. Конкретно же день «Д»* назначили на 20 сентября — тогда же подводные буксиры должны были доставить Х-лодки на исходную позицию для атаки, расположенную на малом удалении от целей.

По данным английской авиационной разведки, немецкие линкоры время от времени меняли якорные стоянки. Поэтому возникла необходимость организовать операцию так, чтобы их можно было бы уничтожить в любом месте, где бы они ни находились. Таким образом, были разработаны три различных варианта операции «Исток» — в соответствии с тремя зонами действий:

К северу от 70-й параллели — вариант «Фаннел».

Между 67-й и 69-й параллелями — вариант «Эмпайр».

Между 63-й и 65-й параллелями — вариант «Форсед».

Необходимо было также произвести аэрофоторазведку, с тем чтобы на основании самых свежих данных решить, по какому варианту действовать. К тому же самая северная зона — Альтен-фьорд находилась вне досягаемости разведывательных самолетов, базирующихся в Великобритании. 12 мая 1943 года главнокомандующий флотом метрополии предложил направить английских воздушных разведчиков в Россию. Однако договориться о такой спецкомандировке с российским верховным командованием, относившемся с недоверием к любому предложению союзников, было очень непросто. И все же договоренность в конце концов была достигнута. И в Мурманск тотчас же отправились самолеты-фоторазведчики и обслуживающий персонал, включая экипажи.

27 августа из базы на Фарерских островах** вышли эсминцы «Маскитер» и «Махаратта», унося на своем борту первоклассных специалистов аэрофоторазведки британских ВВС, а также запасы продовольствия. Эсминцы пришли в Мурманск 31 августа. 3 сентября в Ваенгу (аэродром под Мурманском) прибыла первая тройка «спитфайеров». И уже 7-го числа они поднялись в воздух. Однако, невзирая на старания аэрофоторазведчиков, первые снимки, действительно заслуживавшие внимания, попали в Англию уже после того, как секретные подлодки отбыли на задание. Более подробную информацию о местоположении неприятельских линкоров и заградительных системах, перекрывавших подход к ним, добыли русские летчики. Эти данные поступили в координационный центр «Истока» много раньше — до отхода подводных лодок.

* День «Д» — день начала боевых действий.

** Фарерские острова — архипелаг, расположенный на южном входе в Норвежское море, между Шотландией и Исландией; принадлежит Дании.

Руководители операции «Исток» решили, что лодки выйдут на задание прямо из Лох-Кернбанна. 30 августа «Бонавентуру» сменила другая плавбаза подводных лодок — «Титания». 31 августа и 1 сентября в Лох-Кернбанн прибыли подводные лодки «Трэшер», «Тракалент», «Стабборн», «Сиртис», «Скептр» и «Синимф» — им предстояло отбуксировать Х-лодки на рубеж атаки. В то же время в Скапа-Флоу, в сутках хода от Лох-Кернбанна, держали в резерве два других подводных судна — «Сатира» и «Сидога».

Для обслуживания «карманных» подлодок было сформировано по два взаимозаменяемых экипажа — навигационный и оперативный.

Перед началом операции в Лох-Кернбанне были приняты меры повышенной безопасности. Всем морякам — за исключением нескольких высших офицеров, — чьи корабли стояли в гавани Скапа-Флоу, было категорически запрещено покидать строго засекреченную зону. Даже кораблям, не участвовавшим в операции «Исток», предписывалось стоять в заливе до получения особого сигнала: «Операция закончена».

3 сентября русская воздушная разведка донесла, что «Тирпиц» (35 000 тонн), «Шарнхорст» (26 000 тонн) и «Лютцов» (бывший «Дейчланд», сверхмалый 10-тысячетонный линкор) стоят в Альтен-фьорде, то есть в самой северной оперативной зоне. Поэтому было решено остановиться на варианте «Фаннел».

7 сентября от «спитфайеров» поступили уточненные данные: «На месте только «Лютцов». Что до «Тирпица» с «Шарнхорстом», их видели на траверзе Айс-фьорда. 10 сентября воздушные разведчики доложили: «Тирпиц» с «Шарнхорстом» снова в Альтен-фьорде». В тот же вечер русские подтвердили: «Тирпиц» с «Шарнхорстом» ошвартовались в Ко-фьорде (ответвлении Альтен-фьорда), «Лютцова» на якорной стоянке нет».

10 сентября в Лох-Кернбанн прибыл контр-адмирал Берри. 11 сентября он доложил главнокомандующему флотом метрополи о готовности начать операцию «Исток» по варианту «Фаннел». День «Д», напомним, назначили на 20 сентября. Подводные лодки вышли из базы на другой и третий день в следующем порядке: 11 сентября, в 16 часов — «Тракалент» и Х-6, «Сиртис» и Х-9; в 18 часов — «Трэшер» и Х-5; в 20 часов — «Синимф» и Х-8; в 21 час 30 минут — «Стабборн» и Х-7; 12 сентября, в 13 часов — «Скептр» и Х-10. Оперативные экипажи пока находились на борту подводных буксиров, а навигационные, или штурманские, экипажи — на борту Х-лодок.

Переход, продолжавшийся 11 по 14 сентября, начался вполне благополучно. Буксирные подлодки шли в надводном положении, а «карманные» — в погруженном. Оно и понятно: согласно приказу, Х-лодки должны были перемещаться скрытно вплоть до нанесения удара. В то время еще свежи были воспоминания о японских сверхмалых под-

водных лодках, действовавших в Перл-Харборе (японцы использовали их не в диверсионных, а в разведывательных целях). Так что, случись противнику засечь X-лодки, он забил бы такую тревогу, которую не поднял бы при виде любого, даже самого крупного неприятельского надводного корабля. Однако, как мы дальше увидим, несмотря на приказ соблюдать строжайшую секретность, X-лодкам приходилось время от времени всплывать на поверхность. И слава Богу, что немцы их не заметили.

А всплывать X-лодкам приходилось раза три-четыре в сутки, чтобы проветривать внутренние отсеки. И всякий раз члены экипажей буксирных подлодок не переставали удивляться, какие же они маленькие — совсем крохотульки. Подводникам приходилось видеть их и раньше, но мысль, что эти «игрушки» способны потопить мощные линейные корабли противника, казалась им просто невероятной.

Вскоре подводники получили шифрограммы, основанные на последних данных британской аэрофоторазведки: «Тирпиц» с «Шарнхорстом» по-прежнему стоят в Ко-фьорде, а «Лютцов» ошвартовался в Ланг-фьорде, другом рукаве Альтен-фьорда. В соответствии с этим был разработан план № 4, по которому X-5, X-6 и X-7 предстояло закрепить мины на днище «Тирпица»; X-9 и X-10 надлежало проделывать то же самое с «Шарнхорстом», а X-8 — с «Лютцовом».

15 сентября, часа в четыре утра командир X-8, которую «Синимф» буксировала со скоростью 8 узлов, заметил, что его лодка потеряла ход, и тут же всплыл на поверхность: в предрассветных сумерках «Синимф» нигде не было видно. Вероятно, по пути лопнул буксирный трос, а буксир этого не заметил. В 4 часа 30 минут X-8 двинулась дальше — курсом 209 своим ходом, в надводном положении, со скоростью три узла. Вскоре поднялся шторм, и лодку-малютку швыряло с волны на волну как жалкую щепку.

Командир «Синимф» заметил, что потерял свой «груз» только в 6 часов, когда X-8 должна была всплывать для проветривания внутренних отсеков. Буксир тотчас же развернулся и лег на обратный курс. Ветер дул с юго-юго-востока, небо затянуло облачностью, шторм набирал силу.

А теперь самое время проследить за тем, как проходил этот переход, буквально по минутам. Хотя ничего особенного, и уж тем более страшного, кроме вышеописанной аварии, тогда не случилось. И тем не менее...

15 сентября, 15 часов 50 минут. Командир X-7, следующей на буксире за «Стабборном», замечает, что лопнул буксирный конец, и дает команду к всплытию. Лопнувший трос пытаются заменить на запасной.

16 часов 30 минут. X-8, продолжающая плавание самостоятельно, видит связку «Стабборна» и идет на сближение.

17 часов 18 минут. «Стабборн», с Х-7 на буксире и Х-8, следующей рядом своим ходом, идет на поиски «Синимф». Та в прямом смысле в воду канула.

19 часов 00 минут. Смеркается. «Стабборн», Х-7 и Х-8 держат курс на север.

19 часов 54 минуты. «Стабборн» направляет контр-адмиралу Берри зашифрованную радиограмму с докладом о случившемся.

21 час 57 минут. «Синимф», так и не обнаружив Х-8, докладывает о ее исчезновении контр-адмиралу Берри. В ответ тот сообщает, что Х-8 присоединилась к «Стабборну», и уточняет их курс. «Синимф» следует указанным курсом, намереваясь догнать «Стабборн».

23 часа 05 минут. «Стабборн» замечает, что Х-8 рядом нет. Она снова куда-то пропала.

16 сентября, 3 часа 15 минут. Светает. «Стабборн» видит подводную лодку, похожую на «Синимф». Координаты: 69 градусов 35 минут северной широты, 10 градусов 16 минут восточной долготы — то есть порядка 160 миль (около 300 километров) к западу-северо-западу от Нарвика. «Синимф», продолжающая искать свою заблудшую «малютку», передает всю исходную информацию о ее последнем местоположении.

9 часов 7 минут. «Сиртис», буксирующий Х-9, взрывает три глубоководных сигнальных заряда, давая знать ведомой «карликовой» лодке, что время на всплытие и вентиляцию истекло. В ответ — ни звука. В 9 часов 20 минут выбирают буксирный конец — оказывается, он лопнул. «Сиртис» ложится на обратный курс. Судя по следу израсходованного топлива, Х-9 оторвалась от буксира недавно — между 1 часом 45 минутами и 3 часами.

15 часов 45 минут. «Сиртис» видит на поверхности маслянистый шлейф — тот тянется с запада на восток: похоже, его оставила какая-то Х-лодка. Курс с запада на восток вел к точке сброса Х-лодок, то есть к рубежу атаки, расположенному в 200 милях отсюда. Дальнейшие поиски ни к чему не приводят. Впоследствии выясняется, что Х-9 пропала без следа.

В который уже раз море накрепко сохранит тайну еще одной трагедии!..

17 часов 00 минут. «Синимф» наконец обнаруживает Х-8: та одиноко следует в надводном положении. К счастью, шторм немного утих. В 20 часов «карманная» подлодка снова взята на буксир. Командир «Синимф», решив воспользоваться временным затишьем, приказывает оперативному экипажу без промедления переправиться на борт Х-9.

На следующее утро на борту Х-8 обнаруживаются механические неполадки. Из поплавка мины правого борта выходит воздух. (Поплавки придавали минам нулевую плавучесть, рассчитанную на то время, пока они закреплены на бортах «карманной» подлодки.) В 16 часов

командир Х-8, понимая, что утяжеление мины представляет опасность для подводной лодки, решает от нее избавиться. Он приводит рычаг на панели управления в положение «безопасность» и в 16 часов 35 минут отцепляет мину от правого борта. В 16 часов 40 минут Х-9 вздрагивает от сильного взрыва, произошедшего в девятистах метрах от того места, где была освобождена мина: она взорвалась, очевидно, потому, что не сработал вмонтированный в нее предохранитель.

Взрыв не причиняет Х-8 никакого вреда, однако лодка продвигается дальше с трудом. Теперь ее кренит на левый борт все больше и больше, и это вызывает серьезное беспокойство. Наверное, прохудился поплавок и у мины левого борта. В 17 часов 52 минуты командир Х-8, опасаясь, как бы лодка не опрокинулась, сбрасывает мину и с этого борта, предварительно переведя соответствующий рычаг в положение «Замедление — 2 часа». Мина взрывается в 18 часов 40 минут — к тому времени Х-8 уже в трех с половиной милях (примерно в 6500 метрах) от места сброса мины. Но, несмотря на большое расстояние, ударная волна сотрясает лодку и та получает серьезные повреждения: пробиты балластные цистерны и трубопровод. Х-8, освободившаяся от «груза» и лишённая таким образом возможности участвовать в операции, ко всему прочему не может оставаться в погруженном положении.

17 сентября был обозначен в оперативном плане как день «Д-3» — когда штурманский и оперативные экипажи должны занять места в «карманных» лодках согласно боевому расписанию. Между тем утреннее ненастье пополудни перешло в шторм. Поднялся шквальный юго-западный ветер, по морю пошла большая зыбь. Пересадку оперативных экипажей с буксирных подлодок в «карманные» приходится отложить.

18 сентября на рассвете командир Х-8 докладывает командиру «Синимф» об аварии на своей лодке. И тот решает эвакуировать с Х-8 штурманский экипаж, а лодку затопить. (16 сентября он получил соответствующее разрешение — на самый крайний случай — непосредственно от контр-адмирала Берри.) В 3 часа 45 минут Х-8 затапливают на 71 градусе 41 минуте северной широты и 18 градусе 11 минуте восточной долготы. Затем «Синимф» берет курс на север, чтобы доложить контр-адмиралу Берри о затоплении Х-8 по радио. (Из района, расположенного ниже 73-го градуса северной широты, можно было передавать только очень короткие радиосообщения.)

5 часов 55 минут. «Сиртис», доложив по радио об исчезновении Х-9, следует в свою зону патрулирования, где ей приказано ждать возвращения Х-лодок после того, как те выполнят боевое задание.

20 часов 15 минут. Немного распогодилось. И командир «Стабборна» приказывает оперативному экипажу Х-7 перейти в свою «карманную» лодку. Командиры других буксирных подлодок («Тракалента» с Х-6, «Трэшера» с Х-5 и «Скептра» с Х-10) считают, что для этого еще слишком сильное волнение.

21 час 28 минут. «Стабборн» дает полный вперед, и теперь уже лопается запасной буксирный конец. Надо срочно вязать новый трос. И только 19 сентября, в 1 час 25 минут «Стабборн» снова трогается в путь с X-7 на буксире.

19 сентября, 8 часов 55 минут. Контр-адмирал Берри получает от «Синимф» радиосообщение о том, что X-8 затоплена. И решает использовать «Синимф» для перехвата неприятельских кораблей, которые после атаки «карманных» лодок наверняка будут в спешке покидать фьорды. «Синимф» получает соответствующий приказ. Информация о затоплении X-8 на другие лодки не поступает, чтобы не ослабить моральный дух остальных участников операции. Что же касается известия об исчезновении X-9 (речь идет о докладе «Сиртиса»), в Великобритании оно так и не пришло. О потере второй X-лодки контр-адмирал Берри узнает лишь 3 октября.

Погода улучшилась, и оперативные экипажи благополучно пересяживают с «Трэшера», «Тракалента» и «Скептра» каждый на свою X-лодку. Дальнейшее плавание в тот день проходит без происшествий.

20 сентября (день «Д»), 1 час 5 минут. На 70 градусе 45 минуте северной широты и 21 градусе 3 минуте восточной долготы (в 30 милях от острова Схьерне, при входе в Альтен-фьорд) «Стабборн», буксирующий X-7 в надводном положении, замечает плавучую мину. «Стабборн» ловко обходит ее, но мина цепляется за буксирный конец и соскальзывает по нему к носу X-7. Ситуация критическая. «Стабборн» резко стопорит ход.

При лунном свете хорошо видно, как огромная черная мина колыхается на волнах: она зацепилась между буксирным концом и корпусом X-7. Случись волне подтолкнуть мину ближе к корпусу, сработает взрыватель. И конец!..

На узеньком мостике X-7 возникает темный силуэт. Это — капитан-лейтенант Плейс, командир. Он пробирается на нос лодки и осторожно ногой отталкивает мину. Мерно раскачиваясь на волне, та отплывает в сторону. Общий вздох облегчения, «Стабборн» дает самый малый вперед.

3 часа 00 минут. «Сиртис» замечает на поверхности подводную лодку — немецкую. (В годы войны система опознавания неприятельских кораблей по их внешнему виду непременно входила в программу подготовки офицеров британских ВМС. И каждый офицер-подводник мог с ходу отличить «свою» подлодку от «чужой» по форме корпуса.) Следуя приказу, «Сиртис» не стал ее атаковать. Все корабли, занятые в операции «Исток», получили особое предписание не предпринимать никаких действий против неприятельских кораблей классом ниже линкора.

Полудни на горизонте показывается норвежский берег. Днем погода улучшается: дует умеренный юго-восточный ветер, шторм унимается, видимость хорошая. Между 18 часами 30 минутами и 20 часа-

ми «Трэшер», «Тракалент», «Стабборн» и «Скептр» отдают буксирные концы — «карманные» лодки свободны, и следуют дальше самостоятельно. Буксирные лодки направляются каждая в свою зону патрулирования, где им предстоит дожидаться возвращения «карманных» лодок. Техническое состояние последних удовлетворительное, за исключением Х-10: у нее заклинивает выдвижной перископный механизм и балластный насос. «Оперативный экипаж Х-10 принял смелое решение атаковать, невзирая на технические неисправности. Он надеялся устранить их либо приноровиться к ним по ходу дела».

Согласно оперативному плану, Х-5, Х-6 и Х-7 должны были атаковать «Тирпиц», а Х-10, в одиночку, — «Шарнхорст», потому как Х-9 пропала без вести. Поскольку Х-8 тоже выбыла из строя — ее, как мы помним, затопили, — «Лютцов» решено не атаковать.

Немецкие линкоры стояли в самой глубине фьорда. Между ними и Х-лодками лежало расстояние в 40 миль — через минное поле, боновые и сетевые ограждения. Боны с противолодочными и противоторпедными сетями преграждали и вход в фьорд; кроме того, противоторпедными сетями были ограждены и якорные стоянки линкоров. Акваторию фьорда патрулировали малые дозорные корабли. По берегам фьорда были установлены гидрофоны, улавливающие мало-мальски подозрительные шумы. И все это предстояло преодолеть, притом, что каждая лодка должна была действовать автономно. Для начала мы с вами попробуем пройти сквозь все эти препоны вместе с лодкой Х-10, под командованием капитан-лейтенанта Хадспета.

Хотя устройство Х-лодок хранилось в строжайшей тайне, тем не менее несложно себе представить, в каких условиях приходилось работать их экипажам. Вне всяких сомнений, ни о каком комфорте внутри лодок не могло быть и речи. Все внутреннее пространство занимали дизели и прочие механизмы, поэтому людям практически негде было развернуться. Каждый член экипажа был прикован к своему боевому посту — так, что командир сидел чуть ли не на головах у остальных, упиравшись лбом в перископную трубу. Почти полная неподвижность, постоянное напряжение и внимание, сосредоточенное только на своих действиях, были поистине тяжким испытанием для людей. Понятно, что в такой обстановке было не продохнуть. Питались же экипажи одними консервами, и время от времени заглатывали специальные тонизирующие препараты, чтобы не спать — это, разумеется, было строжайше запрещено — и чтобы вконец не одеревенели мышцы. Итак...

20 сентября, 20 часов*. Х-10 отдает буксир на 70 градуса 41 минуте

* Время указано по Гринвичу. Прибавим к нему 2 часа 30 минут и получим фактическое местное время. Это относится ко всем выше- и нижеуказанным временным показателям. (Прим. автора)

северной широты и 21 градусе 7 минуте восточной долготы, и всплыв на поверхность после пробного погружения, следует на предельной скорости через минное поле... И благополучно его минует.

23 часа. Прямо по курсу, в 20 милях, расположен вход в пролив Схьернезунд — он лежит к югу от острова Схьерне, о котором мы уже упоминали.

21 сентября. 2 часа 05 минут. Х-10 погружается в 5 милях от западной оконечности острова Схьерне. И тут у нее выходит из строя гирокомпас. Лодка всплывает на перископную глубину. Выдвижной перископный механизм заклинивает. И командир решает зайти в ближайший фьорд, чтобы устранить технические неисправности. Иначе продолжать операцию решительно невозможно.

7 часов. Х-10 ложится на грунт в глубине Смал-фьорда. Грунт песчаный. На ремонт уходит весь день.

17 часов 50 минут. Более или менее устранив неполадки, Х-10 всплывает на поверхность и, выйдя из своего убежища, следует дальше вдоль берега. В 21 час 35 минут впереди показывается рыболовное судно с зажженными ходовыми огнями.

23 часа 20 минут. А вот и вход в Альтен-фьорд. Командир решает проникнуть в Ко-фьорд (где стоят «Тирпиц» и «Шарнхорст») завтра на рассвете. Лодка направляется на юг вдоль восточного берега фьорда.

22 сентября, 1 час 10 минут. Опять выходит из строя гирокомпас. Приходится идти дальше по магнитному, хотя его показания далеко не самые точные.

1 час 35 минут. Прямо по курсу еще одно судно, освещенное огнями. Х-10 уходит на погружение.

1 час 50 минут. Перегорает лампочка гирокомпаса. Лодка всплывает на перископную глубину. Воспламеняется выдвижной перископный механизм. Во внутренних отсеках сильное задымление — люди задыхаются.

Приходится всплывать, чтобы все провентилировать, почти у входа в Ко-фьорд.

На фоне затянутого туманной дымкой неба, сквозь которую пробивается бледное сияние луны, виднеются обрывистые берега фьорда. Кругом царит мертвая тишина. Капитан-лейтенант Хадспет, стоя на палубе крохотной лодки, молча, с бьющимся от волнения сердцем оглядывается по сторонам. Передвигаться скрытно лодка уже не может, а стало быть, она не может и атаковать. Без перископа и гирокомпаса это действительно невозможно. В подводном положении Х-10 даже не сможет достаточно близко подойти к «Шарнхорсту», не то что поставить мины. Скрепя сердце командир принимает самое сложное в своей жизни решение — отказаться от дальнейшего участия в операции «Исток» и сообщить об этом экипажу.

22 сентября, в 2 часа 15 минут Х-10 снова ложится на грунт в четырех с половиной милях от входа в Ко-фьорд. Экипаж предпринимает последнюю попытку починить компас.

8 часов 30 минут. Раздаются два взрыва — один за другим, с интервалом в несколько секунд. Люди на Х-10 молча переглядываются. Это, должно быть, сработали мины, расставленные другими «карманными» подлодками. В 8 часов 35 минут вдали слышатся еще девять взрывов — но не подряд, через различные промежутки времени.

«Конечно, это их работа, — проговорил командир Х-10. — Что ж, тем лучше!»

Экипаж Х-10 не знает, что Х-8 затоплена, а Х-9 пропала без вести. Они, четверо, думают, что все остальные лодки выполнили боевое задание.

22 сентября, в 18 часов, пролежав весь день на грунте, Х-10 всплыла на поверхность и двинулась в открытое море. Устранить повреждения экипажу лодки так и не удалось. Но, несмотря на это, Х-10 смогла выйти к «Стабборну» и тот взял ее на буксир. Это произошло 29 сентября, в 1 час 50 минут, то есть спустя неделю после того, как она вышла из Ко-фьорда!.. Обратный путь, проделанный Х-10, вполне мог бы лечь в основу приключенческой повести. Экипаж, вынужденный отказаться от дальнейшего участия в операции «Исток», тщетно искал буксирные подводные лодки: в штормовом море, над которым проносились снежные заряды, найти условное место рандеву оказалось не так-то просто. И Х-10 ничего не оставалось, как вернуться к норвежскому побережью и укрыться в каком-нибудь тихом, пустынном фьорде. Там экипаж починил магнитный компас, и лодка снова двинулась через минное поле в открытое море. Обшарив большой участок моря и не обнаружив «своих», Х-10 опять повернула к берегу и укрылась в одном из фьордов острова Сере, где простояла двое суток. Альтен-фьорд находился всего лишь в 70 километрах от Сере, но вокруг стояла такая тишь, что англичанам показалось, будто они даже не на Земле, а на какой-то другой планете. Падавший крупными хлопьями снег затягивал сплошным белым саваном дикие берега фьорда и облеплял корпус лодки. Наконец лодка в третий раз вышла в открытое море — и, к счастью, отыскала «Стабборн». Экипаж буксира горячо поздравил Хадспета и трех его товарищей со счастливым возвращением. Что ж, они и впрямь были достойны самых высоких похвал.

От остальных «карманных» лодок известий пока не было. Прождав их больше условленного срока, но так и не дождавшись, «Трэшер», «Тракалент», «Сиртис» и «Стабборн» с Х-10 на буксире легли на обратный курс — к британским берегам. 3 октября, в 17 часов метеослужба оповестила о приближении урагана, и контр-адмирал Берри передал по радио приказ «Стабборну» срочно эвакуировать людей с Х-10, а лодку, если возникнут трудности с ее буксировкой в шторм, попросту

затопить. Приказ выполнили в 20 часов 40 минут. Х-10 канула в глубины Норвежского моря на 66 градусе 14 минуте северной широты и 4 градусе 02 минуте восточной долготы. Буксиры вернулись в базу порожняком.

Как бы то ни было, Британскому адмиралтейству стало известно, что операция «Исток» завершилась более или менее успешно. 24 сентября английский разведывательный самолет доложил, что «Тирпиц» стоит все там же, в Альтен-фьорде, с сильным креном на один борт, а вокруг него простирается большое маслянистое пятно — радиусом мили две.

Только через полтора года, когда капитан-лейтенанты Кэмерон и Плейс вернулись из немецкого плена на родину и рассказали о своих злоключениях, удалось восстановить все детали операции «Исток». Рассказ двух английских офицеров дополнили кое-какие документы из немецких военно-морских архивов, попавшие в руки англичан, и среди прочего — судовой журнал «Тирпица».

Теперь давайте мысленно вернемся обратно и восстановим все, что произошло у норвежских берегов.

20 сентября 1943 года. Четыре «карманные» лодки: Х-5, Х-6, Х-7 и Х-10 — отдали буксирные концы между 18 часами 30 минутами и 20 часами. Затем они в надводном положении двинулись через минное поле ко входу в Альтен-фьорд. О том, что случилось с Х-10, мы уже знаем. Последуем же за другими лодками.

В 23 часа 15 минут экипажи Х-7 и Х-5 обмениваются пожеланиями большой удачи и успешной охоты. После чего Х-5 скрывается вдали. И мы ее больше не увидим.

21 сентября, между 1 часом 45 минутами и 2 часами 15 минутами Х-6 (под командованием капитан-лейтенанта Кэмерона) и Х-7 (под командованием капитан-лейтенанта Плейса) уходят на погружение. Некоторое время спустя Х-7 начинает маневрировать, стараясь увернуться от многочисленных надводных кораблей. А командир Х-6 тем временем обнаруживает, что у него не выдвигается перископ; впрочем, идти дальше лодка может — но только в подводном положении. В 12 часов 45 минут она всплывает и вентилирует внутренние отсеки, после чего снова погружается, едва избегая столкновения с немецким патрульным катером.

В 16 часов 30 минут командир Х-7 видит большой военный корабль — тот стоит на якоре, — похожий на «Шарнхорст». На самом деле это «Тирпиц».

К вечеру обе Х-лодки заняли позицию ожидания перед входом в Ко-фьорд. Проходит несколько часов. Командир Х-6 обнаруживает, что на минах барахлят часовые механизмы, и блокирует их в положении «Замедление 1 час».

22 сентября, на рассвете Х-7 направляется к бонам, перекрывающим вход в Ко-фьорд. Входные ворота в противолодочном ограждении открыты. И Х-7 проникает в Ко-фьорд. В 5 часов 05 минут, за нею следуя тем же путем проходит Х-6.

(В Перл-Харборе японские «карманные» подводные лодки действовали в точно таких же условиях. Входные ворота в противолодочных заграждениях открывать приходилось часто, чтобы впускать и выпускать сторожевые и патрульные корабли; процесс открывания и закрывания ворот довольно долгий — и если, например, через них должны пройти два корабля, с небольшим интервалом, капитаны буксиров, открывающих и закрывающих ворота, обычно держали их открытыми, пока не пройдут оба корабля.)

На борту «Тирпица» никто ни о чем не подозревает. Переключка личного состава экипажа проходит в обычное время, после чего комэндоры неспешно расходятся по своим боевым постам приводить бортовые зенитные орудия в состояние повышенной боевой готовности.

Миновав входные ворота в противолодочной сети, Х-7, по-прежнему в погруженном состоянии, движется прямо к «Тирпицу». И вдруг — толчок! Лодка натывается на противоторпедную сеть, расставленную вокруг якорной стоянки «Лютцова» (самого линкора на месте нет).

У Х-6 проблемы с перископом. Командир погружается на двадцать метров, чтобы отремонтировать выдвижной перископный механизм, продолжая при этом идти к «Тирпицу» по счислению. Затем Х-6 всплывает на перископную глубину. Командир обнаруживает, что лодка находится в нескольких метрах от немецкого танкера «Нордмарк», и тут же уходит в сторону, едва не наскочив на швартовочную бочку танкера. Через секунду перископную трубу заливают водой, а следом за тем воспламеняется тормозное устройство выдвижного перископного механизма. Неужели Х-6 придется последовать примеру Х-10? Лодка, однако, продолжает идти к цели — «Тирпицу» — почти вслепую.

Тем временем Х-7 битый час пытается выбраться из ловушки, в которую угодила, запутавшись в противоторпедной сети, установленной вокруг якорной стоянки «Лютцова». На борту лодки вышли из строя насос и гирокомпас. Наконец, в 6 часов Х-7 выпутывается из затруднительного положения и на перископной глубине направляется к «Тирпицу». Командир решает подойти к линкору, «нырнув» под его оградительную сеть.

7 часов 10 минут. Обе мины поставлены на днище «Тирпица», часовые механизмы взведены на 1 час, Х-7 погружается на двадцать пять метров. И вдруг — толчок! Лодка запутывается в заградительной сети линкора.

Х-6 заметили три минуты назад — в 7 часов 07 минут. Приближаясь вслепую к «Тирпицу», лодка проскочила мимо. Чтобы сориентироваться поточнее, лодке пришлось всплыть — и тут на немецком линкоре ее заметил кто-то из вахтенных матросов. Он тотчас же доложил дежурному офицеру: «Вижу длинный черный объект, похожий на подводную лодку». Офицер усомнился и попросил матроса описать объект подробнее. Время ушло, и «карманная» лодка не преминула этим воспользоваться.

Х-6 всплыла на поверхность в 70 метрах от «Тирпица». Открыв крышку люка, командир наконец увидел громадный линкор своими собственными глазами. Затем он задраил люк, и лодка снова пошла на погружение; не колеблясь ни минуты, командир направил ее прямо на цель. Перископ теперь был ни к чему: пройти мимо линкора теперь было просто невозможно. Минут через пять Х-6 вдруг остановилась: как и Х-7 она уперлась в заградительную противоторпедную сеть линкора.

Но успев вовремя дать задний ход, Х-6 выпуталась из сети.

Между тем на «Тирпице» поверили показаниям вахтенного матроса, заметившего неопознанную подлодку. В 7 часов 20 минут по линкору передали приказ задрать все водонепроницаемые переборки, после чего экипаж занял места по боевому расписанию. Следом за тем прозвучала команда готовиться к выходу в море. Однако котлы были не под парами — выйти в море можно было только через несколько часов. А пока с якоря спешно снялись эсминцы и принялись забрасывать акваторию фьорда глубинными бомбами.

Х-6 высвободилась из сети и по ходу дела невзначай всплыла на поверхность в нескольких метрах слева от носового борта «Тирпица». Расстрелять лодку из пушек немцы опасались — слишком близко, равно как и из тяжелых зенитных пулеметов. В ход пошло легкое оружие — ручные гранаты. Х-6 ушла под воду, сдала назад и уткнулась кормой в корпус «Тирпица». Теперь на счету была каждая секунда. Командир лодки и остальные члены экипажа принялись ломать секретное оборудование, успев перед тем поставить обе мины на днище линкора, которые должны были сработать через час. На этом операция для Х-6 закончилась.

От сильного удара о корпус «Тирпица» лодку так встряхнуло, что находиться долго в погруженном состоянии она не могла. Пришлось всплывать. Она показалась на поверхности рядом с «Тирпицем», в нескольких метрах от мчавшегося прямо на нее немецкого патрульного катера. Командир Х-6 успел также открыть кингстоны, чтобы затопить лодку. А через несколько секунд его самого и остальных членов экипажа Х-6 немцы захватили в плен, подняв на борт подошедшего катера. Подцепить лодку на буксир немцы не смогли, и она затонула. Все произошло в считанные мгновения.

Дальше было то, что, с точки зрения гуманизма, достойно восхищения. Впрочем, последующие события стали своего рода исключением, поскольку во время той «тотальной» и беспощадной войны нечто подобное случалось крайне редко.

Капитан-лейтенанта Кэмерона и его товарищей переправили на борт «Тирпица» как военнопленных. Там их стали допрашивать. Подробности допросов английских офицеров-подводников до нас не дошли. Однако нетрудно догадаться, что англичане решительно отказывались отвечать на вопросы о том, как им удалось подобраться так близко к целям. Впрочем, немцы отлично понимали: эти люди, сумевшие проникнуть в крохотных, легко уязвимых подводных лодочках в самое сердце немецких оборонительных рубежей с намерением отправить «Тирпиц» на дно — или, на худой конец, вывести из строя — совершили подвиг.

Хотя пленные наотрез отказались раскрывать детали порученной им операции, немцы не сомневались: другой такой диверсии не будет — во всяком случае, в ближайшее время. Для этого понадобится какое-нибудь новое секретное оружие. А на его разработку нужны месяцы и даже годы.

Как бы то ни было, ворота в заграждениях закрыли, а линкор отбуксировали в другое место — подальше от входа в фьорд. Между тем допросы англичан продолжались. И немцы не переставали им удивляться.

С минуты на минуту должны прозвучать взрывы. (Англичане время от времени поглядывали на свои наручные часы.) А немецкие офицеры все ублажали пленников горячим кофе, шнапсом и расточали им похвалы. Об этом даже упоминается в одном из немецких официальных отчетов: «С пленными обращались самым достойным образом, предлагали горячий кофе и шнапс. Их мужество вызывало у моряков «Тирпица» общее восхищение».

Англичане все поглядывали на часы. Часовые механизмы мин были установлены на один час. Сработают ли? И если так, неужели им суждено погибнуть от взрыва мин, которые они с таким трудом поставили на днище «Тирпица»? А еще о чем они думали? Конечно, о своих товарищах на других лодках. Как там Х-5? Что с Х-7? Удалось ли им тоже поставить мины и скрытно уйти в открытое море? Минуты тянулись медленно.

Тем временем Х-7, будто загнанный в западню зверь, все билась в сети, сляясь из нее выбраться. Это происходило прямо под днищем линкора.

7 часов 12 минут. Продули балластные цистерны и дали самый полный назад. И вот наконец Х-7 свободна. Но тут она задевает бортом заградительную сеть и всплывает на поверхность между якорными бочками. Потом — снова на глубину. И малый вперед — чтобы не

зацепить сеть винтом. Но не тут-то было! X-7 опять попадает в сеть — теперь носом. И через пять минут идет на всплытие. Компас вышел из строя — сориентироваться невозможно. Стоп, машина! X-7 всплывает... «Каким-то чудом нам все же удалось проскочить под сетью, а может — через проход, открытый специально для катеров». X-7 всплывает в 25 метрах от «Тирпица». И тут же погружается. После чего с ходу ударяется в борт «Тирпица» — под орудийной башней «В». Затем осторожно ныряет под днище. И устанавливает мину со своего правого борта. Потом сдает назад. Отцепляет и устанавливает мину со своего левого борта.

X-7 тоже выполнила боевое задание. Обе мины установлены. Одна беда: лодку заметили — наверное, после того как она ударилась о борт линкора. Немцы сбрасывают глубинные бомбы. Капитан-лейтенант Плейс и трое его товарищей слышат гулкие взрывы и чувствуют, как взрывной волной сотрясает лодку. «Погрузились на 30 метров. Легли на другой курс. Попытались двинуться вперед. Прошли метров двадцать и снова уперлись в заградительную сеть. Компас отказал. Воздух на исходе».

Вокруг продолжают рваться глубинные бомбы, сильно сотрясая лодку. При этом подводники с тревогой думают о другой опасности — минах, которые должны взорваться меньше чем через час. Мины стоят в нескольких метрах от лодки. И это — не считая остальных мин, поставленных чуть раньше другими лодками: они могут рвануть с минуты на минуту. Шансы экипажа X-7 остаться в живых тают с каждой минутой. Но экипаж не падает духом.

«Решили попробовать высвободиться из сети по-другому. Дали полный вперед и тут же — полный назад, раскачивая таким образом сеть. Бились целых полчаса. Воздух на исходе. Запустили компрессор».

В 7 часов 40 минут X-7 высвобождается из сети и всплывает между швартовочными бочками. Как и X-6, она находится довольно близко от «Тирпица» — и расстрелять ее из пушек немцы не могут. Зато они достают ее пулеметными очередями. X-7 спешно погружается возле заградительной сети и ложится на грунт.

«Снова запустили компрессор. Попытались всплыть на перископную глубину и определиться, куда идти, чтобы подальше от места взрыва. На глубине 20 метров опять наткнулись на заградительную сеть».

В этот раз, похоже, все кончилось. Запертые в своем железном склепе, освещенным слабым мерцанием лампочек, мигающих после каждого взрыва глубинных бомб, четверо членов экипажа X-7, прикованные к своим постам, только молча и тревожно переглядывались. Мины, которые они поставили, могли того и гляди рвануть. И уже первым взрывом X-7 разнесло бы вдребезги. Что же делать? В их положении оставалось только ждать. Воистину, эти люди обладали железной выдержкой. «Полный вперед!» — вдруг приказал командир.

8 часов 12 минут. Раздался мощный взрыв. Ударной волной Х-7 выталкивает из ловушки и как пробку выбрасывает на поверхность. А «Тирпиц» по-прежнему на плаву. Как только лодка оказывается на поверхности, командир первым делом смотрит, что с целью... «Тирпит» по-прежнему на плаву... (Впрочем, скоро он начнет крениться набок, выглескивая наружу мазут.) Х-7 снова ложится на грунт.

«Лежим на грунте. Осматриваем повреждения». Все это похоже на сон. На что же рассчитывает капитан-лейтенант Плейс? Сколь бы невероятным это ни казалось, капитан-лейтенант Плейс рассчитывал выполнить боевое задание до конца — то есть спасти лодку, уйти из неприятельского логова и доложить об успешном выполнении операции. А если не рассчитывает, то по крайней мере надеется.

По ходу осмотра обнаруживается, что компас и глубомер разладились вовсе. Другие приборы серьезно пострадали. Х-7 вскоре теряет управление. Она то всплывает, то погружается, всплывает и снова погружается. И всякий раз, оказываясь на поверхности, попадает под обстрел зенитных пулеметов «Тирпица». Корпус лодки пробит во многих местах. Капитан-лейтенант Плейс решает ее покинуть и о своем решении сообщает экипажу.

Тем временем немцы продолжают разбрасывать глубинные бомбы. Индивидуальные спасательные средства в таких условиях не годятся: стоит выйти из лодки на глубине — конец. Тогда командир решает рискнуть и покинуть лодку, когда она будет на поверхности: при следующем всплытии он попробует раздранить выходной люк и выбраться с тремя своими товарищами наружу.

Х-7 всплывает возле огромного плавучего щита-мишени, какие обычно используют во время учебных стрельб. Капитан-лейтенант Плейс вылезает из люка первым — тот расположен у него прямо над головой, — иначе другим просто не выбраться. Но едва он успевает оказаться снаружи, как Х-7 начинает тонуть вместе с остальными членами экипажа. Капитан-лейтенант Плейс хватается за плавучую мишень — оттуда его снимает патрульный катер и переправляет на «Тирпиц». На борту неприятельского линкора с ним обходятся точно так же, как и с другими пленниками.

В 11 часов 15 минут на поверхность всплывает еще один член экипажа Х-7 — лейтенант Эйткен: ему все же удается воспользоваться индивидуальным спасательным аппаратом. Немцы и его снимают с воды. Другие двое, увы, остались на дне, замурованные заживо в лодке.

Что же касается Х-5 (ею командовал капитан-лейтенант Хенти-Крир), немецкий патрульный катер заметил ее, когда она только-только проникла в фьорд, не дойдя 500 метров до противолодочной сети. Лодку тотчас же расстреляли из орудий «Тирпица» и вдобавок забросали глубинными бомбами. И она затонула вместе с экипажем.

В результате диверсии «карманных» подводных лодок X-6 и X-7 «Тирпиц» получил серьезные повреждения.

На борту линкора вышли из строя силовая и электрогенераторная установки. Взрывной волной накренило орудийные башни «А» и «С». Напрочь отказали приборы управления средствами ПВО. В электрогенераторном отсеке образовались многочисленные течи, и его наполовину затопило. В нескольких местах прорвало трубо- и маслопровод, что повлекло за собой утечку мазута и масла. Seriously пострадали дальномеры, силовые цепи и РЛС. Ко всему прочему пострадал и экипаж: один человек был убит, а сорок получили ранения.

Первые ремонтные работы были произведены на месте. Немцы срочно пригнали в Альтен-фьорд целую флотилию плавучих мастерских с ремонтными бригадами и техникой. Кроме того, инженеры потребовали доставить из Германии плавучий 100-тонный кран. Однако из-за нескончаемых штормов тот так и не прибыл.

22 ноября 1943 года, через два месяца после диверсии, в Главный штаб германских ВМС поступил подробный отчет о случившемся в Альтен-фьорде чрезвычайном происшествии. Отчет этот, переданный из штаба Северной группы германских ВМС, в двух словах сводился к следующему: «В результате дерзкой диверсии, проведенной английскими «карманными» подводными лодками, «Тирпиц» выведен из строя на несколько месяцев».

К тому времени, когда ремонтные работы наконец завершились — в апреле 1944 года, — у самолетов союзников значительно увеличился радиус действия — его вполне хватало, чтобы добраться до логова флагмана немецкого линейного флота, нанести по нему удар и вернуться обратно. И 12 ноября 1944 года, серьезно пострадав в результате очередного авианалета, он затонул в фьорде Тромсе.

Так что действия английских «карманных» подлодок принесли свои плоды: X-лодки вывели линкор из строя на то время, какое было необходимо для серийного производства штурмовых бомбардировщиков дальнего радиуса действия.

Глава XI

ПОСЛЕДНИЙ КОРСАР

Летом 1943 года, когда дни снова стали длиннее и опасность воздушных налетов, соответственно, увеличилась, отправку «русских» конвоев пришлось отложить до осени.

А осенью конвой опять двинулись своим неизменным маршрутом, правда, теперь уже в сопровождении куда более мощных эска-

тов. Иногда они отправлялись даже под прикрытием двух авианосцев — «Фенсера» и «Активити». Отдельная эскадра поддержки, куда входили крейсера, и эскадра прикрытия, включавшая в себя к тому же по меньшей мере один линкор, защищали конвой на дальних подступах. Впрочем, самым надежным прикрытием конвойным судам служили РЛС, которые союзники постоянно совершенствовали начиная с октября 1943 года. С помощью новоиспеченных РЛС неприятельские штурмовые авиаэшелоны можно было обнаружить и при нулевой видимости — и тут же выслать на перехват истребители с авианосцев. Так что отныне далеко не всякому немецкому самолету удавалось приблизиться к конвою: многие из них бывали сбиты еще до того, как успевали показаться на горизонте. Благодаря все тем же РЛС моряки засекали издалека и подводные лодки противника: большинство из них тоже отправлялись на дно, так и не сумев выйти на рубеж торпедной атаки. Иными словами, роли переменялись: нескончаемое побоище в Северном Ледовитом океане, давно ставшее для моряков конвойных и эскортных кораблей страшным испытанием, в конце концов обернулось сущим кошмаром для самих немцев.

26 декабря 1943 года, в 9 часов 30 минут, когда конвой JW 55-B находился в 35 милях к юго-юго-востоку от острова Медвежьего, следуя по штормовому морю и под шквальным ветром дальше на восток, контр-адмирал Бернетт, командовавший крейсерами поддержки — «Белфастом», «Норфолком» и «Шеффилдом», заметил в матовых арктических сумерках, далеко на юге, немецкий 26-тысячетонный линкор «Шарнхорст»: тот держал курс на север.

Бернетт, как мы с вами уже могли убедиться, был человеком решительным. Как только «Шарнхорст» опознали, Бернетт скоординировал конвой отвернуть к северу, а крейсерам открыть огонь. Неприятельский линкор ответил тем же, завязался бой.

Однако противников разделяла слишком большая дистанция, и пушки их били мимо цели. Это скорее походило на учебные стрельбы, чем на настоящую перестрелку. Боевые посты многих членов экипажей располагались во внутренних отсеках кораблей или же в закрытых рубках и орудийных башнях, и они не видели то, что происходит снаружи. Те же, кто нес вахту на мостике либо в рубках с иллюминаторами, наблюдали лишь отдаленные вспышки выстрелов. А грохот собственных орудий почти заглушал рокот немецких пушек, напоминавший далекие раскаты грома. Люди отчетливо различали только громадные водяные столбы, вздымавшиеся рядом с кораблями, и надо было обладать хоть мало-мальским воображением, чтобы угадать прямую связь между вспышками залпов и водяными столбами, поскольку их разделяли долгие-предолгие мгновения, в течение которых ночь озарялась другими вспышками и взрывалась

другими залпами. Но канонада все сильнее была по нервам, вызывая все нарастающее чувство тревоги.

Британские крейсера завязали бой с «Шарнхорстом» в 9 часов 35 минут. Сильнейшая качка мешала кораблям вести прицельную стрельбу. Прошел целый час, а ни один снаряд, выпущенный линкором, так и не поразил цели. Англичане оказались ловчее: одним из выстрелов они все же поразили «Шарнхорст». Однако в 11 часов 10 минут он как ни в чем не бывало устремился на восток и скоро исчез в тумане. И контр-адмирал Бернетт скоординировал конвою возвращаться на изначальный курс.

В 12 часов 20 минут немецкий линкор вновь появился на горизонте: до него было километров двенадцать, и шел он теперь на запад, то есть навстречу крейсерам. И вскоре открыл по ним огонь. «Белфаст», «Норфолк» и «Шеффилд» откликнулись пальбой из всех орудий и повернули прямо на него. Один из снарядов линкора попал в «Норфолк» — взрывом убило и ранило многих членов его экипажа. Но «Норфолк» и другие два крейсера продолжали наступать.

В 12 часов 26 минут вахтенные офицеры на британских крейсерах заметили в бинокли, что немецкий линкор увалился круто влево, не переставая палить из пушек. Затем «Шарнхорст» еще круче принял влево и, развернувшись к англичанам кормой, двинулся на всех парах на восток, обратившись таким образом в бегство.

«Шарнхорст» в сопровождении трех эсминцев вышел в море 25 декабря, как только из штаба немецкой воздушной разведки в Нарвике сообщили, что замечен новый конвой. Перед «Шарнхорстом» стояла все та же задача: перехватить и уничтожить конвой.

У «Белфаста» с «Шеффилдом» было по дюжине 142-миллиметровых орудий, у «Норфолка» — восемь 203-миллиметровых пушек. А вооружение Шарнхорста составляли девять 280-миллиметровых и дюжина 150-миллиметровых орудий. Однако количество оружия далеко не всегда служит мерилем силы. Многое зависит от других факторов, более или менее важных. Линкор «Шарнхорст» был мощнее крейсеров Бернетта. Теоретически они не могли потопить его в пушечной перестрелке, в то время как ему одному было под силу уничтожить всех троих. И тем не менее «Шарнхорст» отступал — по той простой причине, что командир линкора даже не представлял себе, с какой, собственно, силой имеет дело. У него были серьезные основания опасаться, что эти три крейсера — всего только часть более значительного соединения сил противника, куда могли входить и авианосцы, и те же линкоры. В таком случае, вправе заметить мы, любой командир при виде неприятельского корабля может позволить себе уклониться от боя, объясняя свое поведение тем, что это — всего лишь передовой отряд превосходящих сил противника. Так оно и было. К тому же

наступательный дух у командиров британских боевых кораблей, действовавших в передовом тактическом эшелоне, был гораздо выше, чем у их противников, и это существенно повлияло на фактическое соотношение сил. Нерешительность «Шарнхорста», проявленная 26 декабря 1943 года, лишней раз подтвердила непреложную истину: немецкие линейные корабли всегда действовали неуверенно при встрече с противником. К концу 1943 года линкор, лишенный поддержки с воздуха (имеются в виду авианосцы и близость авиационных баз) и не имеющий на борту высокоточной РЛС, был, по сути, обречен. Единственное, на что он был способен, без особого риска для себя, так это на внезапный удар по явно слабому противнику, — например, конвою, весь эскорт которого состоит из малых сторожевых кораблей ближнего прикрытия. И при том условии, что нападающему удастся убраться прочь до подхода крупных неприятельских соединений сил поддержки и прикрытия. Если же эффект внезапности не срабатывает, все усилия — насмарку.

26 декабря, 15 часов. Бой часа три как закончился: канонада смолкла в 12 часов 35 минут. «Шарнхорст» на всех парах продвигался на юго-юго-восток: с учетом сильного волнения на море скорость его составляла порядка двадцати семи узлов. Три британских крейсера преследовали его, продираясь сквозь шторм параллельным курсом. Несмотря на то что предельная их скорость достигала тридцати двух узлов, они отставали от линкора: точно так же бегун легкого веса уступает тяжеловесному сопернику, если, к примеру, они оба бегут против сильного встречного ветра... На смену дню тут же пришла ночь. Капитан I ранга Хинце, командир «Шарнхорста», и контр-адмирал Бай, чей флаг развевался на линкоре, надеялись если и не выстоять в бою, то хотя бы уйти от преследования и затаиться в каком-нибудь глухом фьорде. И уже только это можно было расценивать как победу. Случись следом за «Тирпицем» выйти из строя — или, не приведи Господи, затонуть — «Шарнхорсту», для Германии это было бы равносильно катастрофе...

С другой стороны, имейся в распоряжении капитана I ранга Хинце и контр-адмирала Бая совершенная по тому времени РЛС, как у тех же союзников, они наверняка действовали бы иначе и не спешили в Альтен-фьорд строго по прямой — юго-юго-восточным курсом. Тогда бы они не преминули разглядеть на светящемся экране РЛС большое пятно, смещающееся к юго-юго-западу, — наперерез «Шарнхорсту». За этим пятном скрывался британский 35-тысячетонный линкор «Герцог Йоркский» с десятком 356-миллиметровых орудий на борту.

«Герцог Йоркский», увенчанный флагом адмирала Фрэнзера, сменившего адмирала Тови на посту главнокомандующего флотом метрополии, входил вместе с крейсером «Ямайка» и несколькими эсминца-

ми в состав соединения сил прикрытия конвоя JW 55-B. Заметив «Шарнхорст», контр-адмирал Бернетт радировал адмиралу Фрэзеру, и тот немедленно выдвинулся на перехват немецкого линкора. Бернетт тоже устремился в погоню за «Шарнхорстом», отозвав из конвойного эскорта четыре эсминца и приказав им любой ценой отвлечь на себя внимание неприятельского линкора. Это были совсем новенькие эсминцы: «Севидж», «Сомареш», «Скорпион» и «Сторд», — их спустили на воду всего лишь несколько месяцев назад. Во время ходовых испытаний они развивали скорость до тридцати шести узлов. Эти «гончие», кроме того, были исключительно крепкими, хотя их водоизмещение составляло всего-навсего 1600 тонн. Гонка с преследованием, которую они устроили «Шарнхорсту», вошла в историю морских сражений как беспрецедентный подвиг. Лихая четверка эсминцев держала линкор на расстоянии прямой видимости даже в сумерки, а ночью вела его по РЛС. Каждые четверть часа преследователи докладывали о ходе гонки контр-адмиралу Бернетту, а тот в свою очередь — адмиралу Фрэзеру. Вскоре уже и сам Фрэзер следил за «Шарнхорстом» по экрану РЛС на борту «Герцога Йоркского».

А «Шарнхорст», как ни в чем не бывало, мчался прежним курсом — на юго-юго-восток.

Между тем на борту «Герцога Йоркского» из центрального поста радиолокационной службы ежеминутно докладывали по телефону на адмиральский мостик о пройденном расстоянии и сколько еще осталось до «Шарнхорста». В 16 часов 35 минут в кромешной тьме, когда дистанция сократилась до 11 тысяч метров, Фрэзер приказал дать в сторону невидимого противника залп осветительными снарядами. Тут тоже не обошлось без РЛС управления огнем — «Шарнхорст» высветился точно в том месте, где ему и следовало быть, судя по показаниям РЛС.

Немецкий линкор, застигнутый врасплох, увалился влево. Фрэзер двинулся параллельным курсом, приказав открыть огонь. От громоздкого залпа десяти 356-миллиметровых пушек огромный корабль содрогнулся всем корпусом. Вслед за тем заговорили его вспомогательные орудия — шестнадцать 132-миллиметровых пушек. Крейсер «Ямайка» тоже открыл пальбу из двенадцати орудий калибра 150 миллиметров.

Помнится, в служебной записке от 3 сентября 1939 года гросс-адмирал Редер писал: «Совершенно очевидно, что немецкий военноморской флот не готов к войне с Великобританией. Соединения наших надводных кораблей существенно уступают британским в численности и мощи. И единственное, на что в данной ситуации способны наши моряки, так это храбро отдать свои жизни в неравном бою, показав тем самым насущную необходимость взяться за скорейшую перестройку немецких ВМС». И в дальнейшем неравенство надвод-

ных сил противоборствующих стран непрерывно возрастало. А что до бесстрашной смерти — это и правда все, что оставалось экипажу «Шарнхорста».

Ну а пока «Шарнхорст» огрызнулся огнем своих пушек. И при этом умудрялся ловко маневрировать, уклоняясь от снарядов неотступно преследовавших его кораблей. «Дав залп из всех своих 280-миллиметровых орудий, он тут же переключивал руль лево на борт и поворачивался к противнику кормой. Затем снова забирал вправо. И дав залп с правого траверза, начинал новый маневр». Так что «Герцогу Йоркскому» и «Ямайке» приходилось то и дело корректировать огонь с помощью РЛС: Будь на море штиль, их снаряды ложились бы в цель с поразительной точностью, но сейчас корабли давали слишком большой крен, и перестрелка не прекращалась. Англичане уже четко видели длинные языки пламени на борту «Шарнхорста», но немецкий линкор продолжал отстреливаться как ни в чем не бывало. Однако все его снаряды пролетали над «Герцогом Йоркским».

В 18 часов 06 минут очередной снаряд, выпущенный англичанами, пробил мощный корпус «Шарнхорста» и разорвался в машинном отделении. Скорость немецкого линкора тут же упала до двадцати узлов, а чуть погодя замолкли и его орудия. Фрээр тоже командовал прекратить огонь и пошел на сближение с «Шарнхорстом».

В 18 часов 30 минут «Шарнхорст» вновь открыл огонь, благо цели были уже совсем рядом. С другой стороны, при ярких вспышках осветительных снарядов было видно, как к неприятельскому линкору на всех парах несутся четыре эсминца — «Сэвидж», «Сомареш», «Скорпион» и «Сторд». Заметив, что «Шарнхорст» потерял скорость, эсминцы зашли линкору с носа и с тысячи метров дали по нему торпедный залп. «Сторд», на борту которого развевался норвежский флаг, мчался так быстро, что со стороны казалось — он с ходу врежется «Шарнхорсту» прямо в борт. Выпустив торпеды в цель, эсминцы, точно на учениях, развернулись и выставили за собой дымовую завесу. Но «Шарнхорст» не прекратил огонь — и одним из его снарядов, взорвавшихся на борту «Сомареша», убило и ранило многих членов экипажа.

В «Шарнхорст» угодили три торпеды. Теперь немецкий линкор сосредоточил огонь на «Герцоге Йоркском»; при этом он продолжал отступать на восток, все больше теряя ход. В 19 часов Фрээр снова командовал открыть стрельбу — уже прямой наводкой. На поражение. «Шарнхорст» вмиг вспыхнул гигантским факелом. Пламя перекинулось на зарядные погреба, и те стали с грохотом рваться один за другим, выбрасывая наружу огромные снопы искр и огненные шары, вспарывавшие ночную мглу подобно фейерверку. Больше похожий на брандер, линкор закружился на месте как слепой: у него, вероятно, заклинило руль.

Союзнические корабли подошли ближе и взяли его под круговой прицел своих орудий, осветив для верности прожекторами.

Обложенный, словно волк, обреченный линкор все еще грызлся, время от времени паля из пушек и давая тем самым понять, что сдаваться без боя не намерен.

19 часов 36 минут. Адмирал Фрэзер приказывает «Белфасту», «Ямайке» и эсминцам добить неприятеля одним торпедным залпом. Ночь поочередно сотрясают гулкие взрывы. «Шарнхорст», изрыгнув мощный огненный фонтан, в свете прожекторов уходит под воду.

Из тысячи девятисот членов его экипажа с воды снимают только тридцать шесть человек.

История «русских» конвоев скоро заканчивается.

Однако это вовсе не означает, что вместе с нею прекращается и судоходство по Северному Ледовитому океану. Суда по-прежнему бороздят суровые воды Арктики, правда, совсем в другой обстановке; и тут уже сухая статистика грузоперевозок заметно превалирует над тем, что принято называть большим морским приключением. С 1944 года Британское адмиралтейство одновременно использует два морских пути к берегам России — через Северный Ледовитый океан и Персидский залив, учитывая при этом только лишь разгрузочные мощности портов назначения. Гибель «Шарнхорста» положила конец кошмарам, преследовавшим моряков на конвойных и эскортных кораблях всякий раз, когда они уходили в очередной рейс. Между тем арктические рейсы были столь же тяжким испытанием, что и прежде, из-за жесточайшей стужи и непрерывных штормов и ураганов. Одно утешение: неприятельские самолеты и подводные лодки теперь атаквали все реже и менее эффективно. Что же касается надводных корсаров, их уж и след простыл. Вернее, последние из них затаились в глубине норвежских фьордов — но ненадолго: возмездие в конце концов настигло их и там.

В конце марта 1944 года, как только союзники узнали, что «Тирпиц», выведенный из строя английскими «карманными» подводными лодками, отремонтировали и он снова в строю, Британское адмиралтейство направило к норвежским берегам крупное соединение надводных кораблей. В него вошли тяжелые авианосцы «Викториус» и «Фьюриус», а также эскортные авианосцы «Серчер», «Персноэр» и «Эмперор», в сопровождении кораблей прикрытия флота метрополии. 3 апреля с авианосцев поднялись в воздух шестьдесят бомбардировщиков — и в одночасье сбросили на Альтен-фьорд сотню бомб. «Тирпиц» получил многочисленные повреждения и загорелся — но не затонул. В августе последовали еще четыре бомбовых удара. В результате Альтен-фьорд превратился в гигантский кипящий котел — та же участь постигла и остальные базы немецких ВМС в Норвегии. Но «Тирпиц»

был непотопляем. В начале сентября из Англии вылетела эскадрилья бомбардировщиков «ланкастер» и, пополнив боекомплекты в России, выдвинулась по направлению к Альтен-фьорду и обрушила на него лавину из шести тысяч бомб. «Тирпиц», успевший перед тем скрыться за дымовой завесой, и в этот раз уцелел. 25 октября русские вошли в Киркенес, и немцы отбуксировали непотопляемый линкор в Тромсе. Там-то его и настиг конец. 12 ноября 1944 года в ходе массированного воздушного удара в «Тирпиц» угодили две шеститонные бомбы. В результате «непотопляемый» получил тридцатиметровой длины пробойну, опрокинулся и через три минуты исчез под водой.

На этом долгое и жестокое противостояние в Арктике, главной жертвой которого были мирные конвои, закончилось.

Любая война открывает нам названия самых отдаленных и неведомых уголков земли. В наши дни великие арктические моря вновь практически опустели и все там стало так же, как и до войны. В долгой полярной ночи слышится только грохот сталкивающихся айсбергов и льдин. Потом наступает такой же долгий полярный день. И свет снова и снова вырывает из тьмы бескрайнюю водную пустошь и такое же бесконечное пустынное небо. Да будет так вовеки! Ибо теперь-то мы с вами отлично представляем, чем может обернуться в наши дни новое великое арктическое противостояние.

ТИХАЯ ЭПОПЕЯ



ОТ АВТОРА

Когда эта книга впервые увидела свет, мир еще не был окончательно ввергнут в горнило войны. Точнее говоря, война еще не обрела характер бесповоротной всемирной трагедии. Мир был потрясен — но не сокрушен до основания. И оттого малейший военный конфликт воспринимался как событие почти невероятное. Однако стоит ли ворошить прошлое и вспоминать, с чего же все началось? В каком свете это вновь предстанет перед нами, пережившими впоследствии события куда более трагические?

И все же, думается мне, время не в силах умалить значение событий, предшествовавших всемирной катастрофе. Снова и снова перечитывая истории, положенные в основу этой книги, я лишний раз убеждаюсь, что со временем они ничуть не поблекли и кажутся не менее захватывающими и драматическими, нежели события, которые последовали за ними. Где бы ни были тогда герои этих историй: на борту ли транспортных или конвойных кораблей в открытом море, или сухогрузов, застигнутых бомбежкой в порту и оказавшихся волею злой судьбы в адском пекле, — они так или иначе превзошли самих себя и стали настоящими героями, хотя всего-навсего выполняли свой долг. И забыть это невозможно.

Факты, о которых речь пойдет ниже, исторически достоверны. Я собирал их воедино, делая выписки из судовых журналов, которые исправно вели непосредственные участники описываемых событий — штурманы и капитаны дальнего плавания. Кроме того, я использовал многочисленные документы, хранящиеся ныне в адмиралтейских архивах, а также устные свидетельства — рассказы очевидцев.

Спустя годы мне доводилось не раз встречаться с героями этих приключений. Разумеется, время многих из них изменило — но не настолько, чтобы за складками морщин и поблекшим взглядом нельзя было узнать напряженное лицо или глаза, устремленные в тающую опасность морскую даль. Мы вспоминали корабли, их названия, имена тех, кто на них служил. А после вдруг умолкали. И вокруг нас снова опускалась тишина...

Только теперь, спустя годы, я понял, почему назвал эту книгу именно так: «Тихая эпопея», — а не как-то иначе.

Часть первая

МОРСКИЕ КАРАВАНЫ

2 сентября 1939 года... Призрак войны уже витал над морем — над всем его неоглядным пространством. Но корабли бесстрашно шли своим неизменным курсом, расставаясь с землей точно так же, как это делали когда-то каравеллы великого Васко де Гамы. Как и в стародавние времена, уходили корабли все дальше в мире вечного безмолвия. И неизменными спутниками их, как всегда, были лишь небесные светила. Впрочем, безмолвие это было относительное: ибо эфир наполнился сонмом неслышных звуков, летящих из радиостанций — величайшего из технических новшеств нынешнего столетия. Ведомый незримыми нитями радиосвязи, опутанными земной шар густой сетью, корабль стал сродни бегущему по рельсам локомотиву. Но, что бы там ни было, человек в море был так же одинок, как в незапамятные времена. И море по-прежнему таило в себе угрозу, обещая человеку одно из двух: все или ничего.

Ночь, опускаясь на море, окружает человека непроницаемым покровом одиночества — волнующего, неодолимого. И берег, только-только сверкавший тысячами огней, кажется уже безвозвратно далеким за непроглядной мглой...

Необозримые морские дали бороздят сотни французских кораблей. Они покидают родные берега с тем, чтобы к ним же и вернуться. Но возвращались, увы, не все. Только в октябре 1939 года французский торговый флот потерял столько же судов, сколько за три следующих месяца, вместе взятых.

И тогда корабли стали собираться в караваны.

И потянулись караваны в сопровождении конвойных кораблей кто куда: одни — вниз по Атлантике, до Гибралтара и дальше на юг, в Касабланку; другие — на запад, к берегам Канады и Антильским островам. Но беда подстерегала их всюду: враг наносил удар внезапно, когда этого никто не ждал.

Так началась великая Тихая эпопея.

Глава I

ЗАГАДОЧНОЕ КРУШЕНИЕ ТАНКЕРА «ПИКАРДИЯ»

20 января 1940 года пополудни танкер «Пикардия» после того, как на его борту были отлажены навигационные системы и прицелы бортовых орудий, вышел из Гаврских доков. С бульвара Альберта I, где гулял ледяной, пронизывающий ветер, было хорошо видно, как танкер миновал мол и взял было курс в открытое море. Но вдруг резко сбавил ход и бросил якорь у Каретного рейда, рядом с двумя или тремя сухогрузами. Уже смеркалось, а танкер так и не вышел в море.

Наступило утро. Сухогрузы стояли на прежнем месте, а танкера простыл и след. Он объявился в тот же день — 21 января, у южных берегов Англии, на рейде Сент-Хелен. Под покровом ночи «Пикардия» на всех парах пересекла Ла-Манш — и в 9 часов утра бросила якорь уже в другом месте. Утро было туманное. И казалось, будто суда на рейде — сухогрузы, углевозы, транспорты, танкеры — намертво приклеились к свинцовой глади моря. Они стояли, погруженные в тишину, точно безмолвные призраки. Флаги на них обвисли и поблекли — так, что и цвета было не разглядеть.

Около полудня к рейду подошли другие суда. Безмятежный покой рейда нарушили гулкий лязг цепей и гомон. Но вскоре все снова смолкло. И в течение всего дня ничто больше не тревожило непривычную гробовую тишину рейда. Потом наступила ночь.

На другое утро танкер «Пикардия» опять исчез, как и не бывало, правда, на сей раз не один. Вместе с ним рейд покинули еще четырнадцать судов. В 4 часа 30 минут они сформировались в конвой и в сопровождении эскадренного миноносца взяли курс на запад.

Миновав юго-западную оконечность английского побережья, конвой вышел из Ла-Манша. А чуть погода и острова Силли скрылись за горизонтом. Прямо по курсу простиралась пустынная Атлантика.

Шел ливень, дул крепкий зюйд-вест, штормило. Линия горизонта, вздыбленная, сплошь изломанная, больше походила на горный кряж. Переваливаясь с волны на волну, конвой с трудом продвигался вперед парной кильватерной колонной, готовой того и гляди расстроиться. Стоя на мостике «Пикардии», вахтенный штурман наблюдал, как танкер то и дело зарывается носом в волну, как палубу обдаёт kloкочущими пенными потоками воды и как вслед за тем нос танкера медленно вздымается чуть ли не к самому небу. Временами огромные валы, подобно громадным таранам, обрушивались на судно то с одного борта, то с другого, и оно всякий раз содрогалось и стонало как раненый зверь. Впереди конвоя, во главе правой колонны, шел эскортный миноносец, который так высоко подбрасывало на гребнях волн,

что со стороны можно было разглядеть фальшкили у него под днищем; при этом его так сильно заваливало на бок, что казалось — он вот-вот опрокинется. Но эсминец держался стойко, и на гафеле у него гордо развевался флаг. Однако хуже всех пришлось маленькому польскому суденышку, загруженному едва ли наполовину: его швыряло и крутило, точно жалкую щепку, и оно шарахалось то вперед, то вбок, словно перепуганная, сбившаяся с хода лошадь.

Впрочем, большинство других судов конвоя тоже шли почти в балласте: им, как когда-то кораблям Колумба, предстояло набить трюмы в Новом Свете — только не золотом, а аргентинскими холодильниками и корпус-кристинской* нефтью.

Шторм продолжался весь день. А с наступлением ночи началась настоящая борьба за выживание: вахтенным на мостике приходилось глядеть в оба, до нестерпимой рези в глазах, чтобы не потерять из виду корму идущего впереди судна или не наскочить на нее ненароком; при этом штурман был вынужден то и дело покидать единственное, призрачное, убежище — рубку и снова и снова выходить в бурную, промозглую ночь. В такие часы невольно ставишь себя на место древних мореходов и ловишь себя на кощунственной мысли, что им, что ни говори, было много легче: они старались держаться в виду берега и с заходом солнца неизменно вставали на якорь, страшась ночи. Так что, по всему выходит, древний человек, в отличие от современного, был более благоразумен, хотя и менее искушен в мореплавании. Иное дело сегодня. Теперь человек, ясное дело, рехнулся. Один пускается в жалкой скорлупке через громадную океанскую ширь, простирающуюся между двумя мирами, и денно и нощно сражается с извечной стихией, являя собой пример величайшего мужества и стойкости, а тем временем другой подстерегает его на этом долгом, опасном пути, чтобы нанести разящий удар — неуловимой торпедой...

День и ночь. Снова день и снова ночь. На следующее утро, 24 января, случилось то, что спустя некоторое время косвенным образом предопределило трагедию танкера «Пикардия»: на море опустился густой туман — причем буквально в одночасье и, что самое поразительное, в разгар шторма. Ночь перешла в день совсем незаметно: крошечная мгла лишь едва-едва разрядилась, окрасившись в свинцово-серые сумерки.

По конвою передали соответствующие распоряжения — суда перестроились в одну кильватерную колонну и двинулись дальше малым ходом. С борта «Пикардии» уже не было видно ни эскортного

* Корпус-Кристи — портовый город и нефтеперерабатывающий центр в штате Техас, на северо-западном побережье Мексиканского залива. (Здесь и далее прим. перев.)

миноносца, ни других кораблей: по носу и корме — сплошное «молоко». И главной задачей вахтенного штурмана теперь было следить за тем, чтобы рулевой не сбился с заданного курса — пожалуй, только компас был неподвластен буйству стихии. Танкер продрался сквозь промозглую белесую пелену тумана и пенных брызг, которая, малопомалу тускнея, в конце концов стала непроницаемо черной. Нервы у людей были напряжены до предела — не дай Бог столкнуться с близ идущим судном. Конец в этом случае был бы неминуемый и страшный: на помощь извне рассчитывать не приходилось — крушение никто бы и не заметил.

В 4 часа утра на вахту заступила смена. Ночь истекла. Сквозь плотные сумерки чуть пробивался слабый дневной свет. Показалась вздыбленная поверхность моря — туман рассеивался.

Танкер «Пикардия» оказался в полном одиночестве: кругом простиралась пустынная Атлантика. Конвой исчез как не бывало.

Такое случается нередко. Чтобы сохранить походный строй конвоя, необходимы два неперемennых условия: туман и волнение должны улететь как можно скорее. Но стихия непредсказуема — в этот раз туман стоял целые сутки, а волнение так и не стихло. Утром 25 января штормило, как и прежде. Зюйд-вест сменился на еще более яростный норд-ост.

25... 26... 27... 28... 29... 30 января. Шли часы, чередовались вахты, дни сменялись на ночи — а кругом по-прежнему простиралась беспредельная океанская пустыня. Ничего не поделаешь — таковы последствия военного времени: всегда оживленные судоходные линии, пролегающие через Северную и Центральную Атлантику, вмиг опустели. И о течении времени можно было судить разве только по смене календарных дат. Ветер снова поменялся — на западно-северо-западный, по морю шла крутая зыбь — высота волн достигала десяти-двенадцати метров. Скорость судна не превышала шести с половиной узлов. Генеральный курс был прежний — 250. Теперь, кроме внешнего, велось пристальное наблюдение и за подводной обстановкой.

1 февраля. Утром горизонт был чист, море — пустынно. Днем — все то же самое.

Непредвиденное случилось ровно в 18 часов 30 минут, когда горизонт заволокли густо-черные сумерки.

О том, что произошло в тот злополучный вечер, можно было судить на основании подробнейших записей в судовом журнале, которые с присущей большинству морских офицеров тщательностью, вел первый помощник капитана «Пикардии».

Итак, в половине седьмого вечера свободные от вахты офицеры сидели в кают-компании, располагавшейся в кормовой части танкера, — ужин подходил к концу. Это было маленькое замкнутое помещение, хотя и вполне уютное — во всяком случае, применительно к

корабельной обстановке, к тому же в открытом штормовом море. Всякому, кто попадал в кают-компанию снаружи, с холода, она обещала тепло, дружескую беседу и более или менее сносный комфорт. И если бы не гулкие удары волн в борт судна и не качка, от которой вино едва ли не выплескивалось из принайтованных графинов на белоснежные скатерти, любому стороннему наблюдателю могло бы показаться, что он находится в обычной столовой, а не в корабельном помещении, защищенном от яростной стихии хрупким, хотя и железным, корпусом. В тот вечер теплой офицерской компании не доставало только капитана, который все эти дни не сходил с мостика, и его старшего помощника — тот как раз стоял вахту там же, на мостике. Старший механик, впрочем, тоже отсутствовал: и он который уж день не выходил из машинного отделения.

Порог кают-компания уже было переступил старший буфетчик с десертом на подносе.

И тут вдруг судно содрогнулось от страшного удара. Не успели люди опомниться, как последовал еще один удар, — и судно задрожало, точно в судорогах. В то же время пол резко накренился вперед — танкер глубоко зарылся носом в волну.

Никто не проронил ни слова. Офицеры во главе с первым помощником кинулись из кают-компания на верхнюю палубу — к боевым постам.

Первый помощник капитана, решив узнать, что случилось, бросился к сходням, ведущим к средней надстройке, где, среди прочего, размещались рубка и мостик.

Как известно, на танкерах средняя палубная надстройка соединяется с кормовой мостками-сходнями, переброшенными над наливными танками. Так вот, едва первый помощник успел взбежать на сходни, как тут же замер в изумлении.

Впереди, на том месте, где еще недавно возвышалась надстройка, теперь зияла пустота — вернее, черная морская бездна. Сходни, обломившись пополам, погрузились передним краем в море.

А средняя надстройка, тяжело раскачиваясь на волнах, развернулась вместе со всей носовой частью влево, как створка двери. Через мгновение она со скрежетом оторвалась от левого борта и вскоре скрылась во мгле...

Таким образом первый помощник оказался на переднем краю кормовой части танкера, и у самых его ног плескались волны, как будто он стоял на пляже, у самой кромки прибоя. Между тем носовую часть танкера сносило все дальше — вместе с капитаном, старшим помощником и тремя вахтенными матросами. Первый помощник вдруг вспомнил, что в одном из носовых кубриков находились артиллеристы, человек пять. Вспомнил он и про радио: в ночи ярко светился прямоугольник иллюминатора радиорубки. Кошмар, и только! За спиной

первого помощника собрались другие офицеры — они стояли молча и как зачарованные смотрели во тьму широко раскрытыми глазами, не обращая внимания ни на пронизывающий до костей ветер, ни на заливающие по колено волны.

— Они нам сигналият! — воскликнул кто-то.

В самом деле, в черной дали забрезжил слабый огонек. Но действительно ли это был сигнал? Или, может, носовую часть развернуло так, что она оказалась теперь сбоку или с противоположной стороны? Не исключено и то, что свет в радиорубке замигал, перед тем как погаснуть раз и навсегда.

Вскоре носовая часть «Пикардии» снова возникла из тьмы, а после скрылась совсем. Моряки стояли на кормовой палубе танкера не в силах проронить ни звука от потрясения.

Как раз в то время, когда танкер сотрясло от второго удара, на кормовой палубе находились несколько матросов-наблюдателей. Предвосхищая приказ первого помощника, они тут же бросились к спасательным шлюпкам и стали готовить их к спуску на воду: было ясно, что кормовая часть танкера того и гляди затонет. Знали моряки и другое: за семь дней они не повстречали на своем пути ни одного судна, и даже если им удастся спустить шлюпки, их вряд ли кто подберет. И вдруг один из матросов воскликнул:

— Вижу свет!

— Где?

Сперва никто ничего не разглядел, но потом еще двое заметили синеватый отблеск — как будто зыбкий отсвет иллюминатора. Может, это в той стороне, куда снесло носовую часть? Однако через миг-другой слабый отблеск растворился во тьме — его больше не различали даже самые зоркие. Тем временем по левому борту сняли со шлюпбалки первую шлюпку. В нее тут же прыгнул юнга. Но не успел он в ней устроиться, как ее сорвало с талей и она рухнула в kloчочущую бездну и в мгновение ока исчезла в ночи, унося с собой несчастного паренька. Первый помощник приказал отложить спуск шлюпок.

Утром 2 февраля кормовая часть «Пикардии» по-прежнему дрейфовала посреди пустынной Атлантики.

Крен к тому времени стабилизировался. Вахтенная служба вошла в привычное русло, даже в машинном отделении — механики не оставили свой пост и после удара, потрясшего судно от клотика до киля. Генераторы и насосы работали в прежнем режиме. И кормовая часть «Пикардии» спокойно дрейфовала по воле волн — но не как безжизненный обломок, а как настоящий корабль, лишенный, правда, управления...

Человек, как известно, ко всему привыкает. Вот и моряки, оставшиеся на кормовом обломке «Пикардии», в конце концов свыклись со

своим отчаянным положением, ознаменовавшим собой начало самого невероятного из приключений, когда-либо случавшихся на море. Хотя на самом деле приключение началось несколько раньше — когда танкер «Пикардия» в составе конвоя только вышел в открытое море. Дальнейшее развитие оно получило чуть позже, когда конвой разметало по морю и «Пикардия» двинулась дальше в полном одиночестве. Потом наступила кульминация: удар... удар — и судно раскололось пополам. О том же, каков будет финал, оставалось лишь догадываться. Между тем матросы-наблюдатели круглосуточно прощупывали пристальными взглядами горизонт. Но, увы: куда ни кинь взор — всюду простиралась унылая водная пустошь.

В мыслях и разговорах моряков звучал все более четко один и тот же вопрос: что было причиной внезапного двойного удара, расколовшего «Пикардию» пополам?

Вот уж действительно — странно. Когда произошел удар, «Пикардия» шла при потушенных огнях — в крошечных сумерках. Да и впередсмотрящие были все время начеку. Словом, напрашивались три предположения.

Первое: танкер атаковала вражеская подводная лодка, которая днем скрытно его преследовала, а ночью подошла поближе и нанесла торпедный удар. Однако с учетом времени, когда произошла трагедия, и состояния моря это предположение было отвергнуто.

Второе: танкер столкнулся во тьме с неопознанной подлодкой по чистой случайности. Впрочем, приняв в расчет закон вероятности, и от этого предположения пришлось отказаться.

Третье: танкер напоролся на дрейфующую мину. Где — посреди Атлантики? Почти невероятно!..

В общем, причина трагедии так и осталась тайной. И оттого воображение людей только распалось: им уже мерещилось, будто океан вокруг чуть ли не кишит невидимыми врагами.

Следующий день прошел так же, как и предыдущий, — посреди пустого океана. С наступлением вечера моряки напрягли и зрение и слух. Будет ли новый удар? Время тянулось очень медленно, а люди все ждали ответа. И от томительного ожидания на сердце у них становилось все тяжелее.

В 21 час 30 минут кто-то из впередсмотрящих заметил в чернеющей дали огонь.

Поначалу огонь был едва различим — и если бы не облачность, его вполне можно было бы принять за слабо мерцающую звезду. Чуть погода от сомнений уже не осталось и следа: это — огонь. Первый помощник капитана приказал включить светосигнальные приборы Костона. А еще через некоторое время стало ясно, что огонь приближается: должно быть, какое-то судно сошло со своего курса и двинулось к тому месту, откуда подавали сигнал бедствия.

Судя по тому, что на приближающемся судне горели все огни, оно принадлежало какой-нибудь нейтральной стране. Подойдя еще ближе, судно просигналило прожектором: «Норвежский сухогруз «Самьюэл Берк». На «Пикардии» в ответ снова включили прожектор. И между кораблями начался безмолвный диалог. Французские моряки жадно ловили глазами каждую ответную вспышку, пронзавшую глухую ночь. И на душе у них становилось легче. Потом вдруг прожектор норвежца погас. Сигнальщик на «Пикардии» расшифровал последний сигнал «Самьюэля Берка»: «Приму вас на борт завтра. Ложитесь в дрейф! Остаюсь рядом». Сквозь мглу штормовой ночи было видно, как огни норвежца то отдалялись, то приближались.

Под утро корпус «Самьюэля Берка» обозначился более четко. Когда рассвело, сухогруз медленно двинулся к дрейфующему обломку. Тем временем норвежские моряки готовили к спуску на воду шлюпки и укладывали в них спасательные пояса. «Самьюэль Берк» подошел совсем близко — и тут стало очевидно, что спустить шлюпки не удастся: на крутой волне они бы тотчас же перевернулись. Приближаться к обломку «Пикардии» было также опасно. И «Самьюэлю Берку» ничего не оставалось, как застопорить ход. Он дрейфовал рядом с «Пикардией», тяжело раскачиваясь на волнах, как огромный кит. Потом на малых оборотах снова двинулся к обломку. Французские моряки уже отчетливо слышали долетавшие с мостика норвежца звуковые сигналы машинного телеграфа и мерный гул машины, подталкивавшей сухогруз все ближе к обломку танкера. Норвежец двигался рывками, то и дело останавливаясь и время от времени отбавывая назад. И сердце каждого французского моряка сжималось от смутного предчувствия: что, если норвежец, отчаявшись совладать со стихией, в конце концов бросит их на произвол судьбы и уйдет восвояси?

Однако «Самьюэль Берк» не покинул отчаявшихся французов. Даже сдав еще больше назад, он предупредил сигналом, что будет крейсировать поблизости в ожидании, пока не уляжется волнение. Но когда же оно уляжется? Вот вопрос! Тем более что ветер усилился. И вновь обрушился на незащитный обломок подобно сокрушительному тарану. А «Самьюэль Берк» все кружил возле «Пикардии», будто силился оградить ее от безжалостных ударов стихии. И снова потянулись часы долгого, мучительного ожидания.

Ко всему прочему, французам по-прежнему не давала покоя тайна крушения их танкера. Они тщательно осмотрели место разлома — но никаких следов взрыва не обнаружили. Значит, торпеда или мина были ни при чем.

Корпус «Пикардии» переломился на уровне пятого танка, за насосным отсеком, — то есть точно посередине. И по ровной линии разлома можно было определить, что же в конце концов произошло.

Дело в том, что танкер, напомним, шел в балласте. Иначе говоря, в четвертый, пятый и шестой танки «Пикардии», расположенные как раз посередине, попросту закачали морскую воду. Но почему балласт не распределили поровну по всему корпусу?.. Вот уж действительно — загадка! Ну а шальная качка довершила дело — в результате корпус танкера не выдержал перегрузки и разломился пополам.

И это был не единственный подобный случай. Аналогичные аварии происходили и прежде, причем многие из них были подробно описаны даже в художественной литературе. Однако в этот раз, как это нередко бывает, действительность оказалась более невероятной, чем любая фантазия. Время было военное, и всем и всюду мерещился коварный враг. В его повсеместное незримое присутствие верилось куда больше, нежели в собственную — тривиальную — оплошность. Когда же выяснилось, что врага по известным причинам быть не могло, загадка вроде бы разрешилась сама собой.

Вскоре на «Пикардии» уже все знали о наиболее вероятной причине крушения. Но это было слабым утешением. Надвигалась ночь — спасательную операцию снова пришлось отложить. Однако «Самьюэль Берк» продолжал крейсировать вокруг нещадно терзаемого волнами и ветром обломка, на котором держалась горстка людей, потерявших всякую надежду на спасение. Отчаяние усугублялось еще и тем, что, когда норвежский сухогруз временами скрывался во тьме, французских моряков охватывал ужас: неужели норвежцы оставят их в беде?..

Между тем небо затягивалось все плотнее, а ветер крепчал час от часу — буйству стихии, казалось, не будет конца.

Но вот к вечеру 3 февраля волнение немного поутихло, и в ночь на 4 февраля бедных французов наконец удалось переправить на борт норвежского сухогруза. Операция прошла быстро, слаженно и четко. Последним борт «Пикардии» покинул первый помощник. Но перед тем он открыл кингстоны, чтобы затопить дрейфующий обломок.

Капитан норвежского сухогруза Якобс Ольсен, проявлявший все это время завидную выдержку, мастерство и сноровку, оказал французам самый радушный прием.

— Мы услышали ваш сигнал бедствия два дня назад, — сказал он. — Его ретранслировало одно американское судно. Расстояние было слишком велико, и сигнал едва прослушивался. Но...

— В котором часу это было, капитан? — не удержавшись, перебил его первый помощник.

Капитан Якобс Ольсен назвал точное время: 18 часов 35 минут — третьего дня.

— А еще что-нибудь вы слышали?

— Ничего.

Первый помощник тяжело вздохнул. Он так и остался стоять, не проронив больше ни звука и провожая прощальным взглядом ухо-

дивший под воду обломок «Пикардии». Он думал о другом обломке танкера и видел, как во тьме чуть брезжит свет, пробиваясь из иллюминатора радиорубки. Свет, который вскоре растворился в ночи. Навсегда.

Глава II

ПРИЗРАК «ЦИРЦЕИ»

Прошло несколько недель.

Торговые караваны, в сопровождении эскортных эсминцев, подводных лодок, линкоров и крейсеров, бороздили просторы Атлантики между Гибралтаром и Англией, Галифаксом и Плимутом, Бермудскими островами и портами Бискайского залива. И у каждого приметного берегового траверза: близ мысов Сан-Висенти* и Финистерра**, западной оконечности острова Уэссан***, юго-западного побережья Ирландии и островов Силли — их подстерегала опасность — немецкие дозорные подводные лодки, которые, впрочем, подвергали себя не меньшему риску, чем их вероятные жертвы. Как только в окуляре перископа появлялась цель, лодки уходили на глубину и, устремившись вперед, начинали охоту, расставляя на пути конвоя мины и дожидаясь часа торпедной атаки. Застигнутые врасплох корабли конвоя, получив смертельный удар, один за другим шли на дно — кто быстро, кто в долгой и страшной агонии. Однако, несмотря на схожесть обстоятельств, кораблекрушения тем не менее отличались друг от друга. В иных случаях тонули только корабли — люди же оставались целы и невредимы, как это было во время крушения «Вермонта», «Капитана Эдмона Лабори» или «Эмиля Миге»; в других случаях люди гибли вместе с кораблями. А в трагедии с лесовозом «Бауле» роковую роль для людей сыграл груз, который, казалось бы, должен был помочь им выжить: когда судно затонуло, всплывшими на поверхность штормового моря бревнами раздавило державшихся на волнах моряков. В Ирландском море сухогруз «S-N-A-I» затонул за какие-нибудь четверть часа, столкнувшись в тумане с английским пароходом «Герстон», который, в свою очередь, от удара раскололся пополам. Все тридцать человек экипажа ирландского судна благополучно перебрались на оставшийся на плаву обломок «Герстона». А через несколько часов их

* Сан-Висенти — юго-западная оконечность Португалии.

** Мыс Финистерре — западная оконечность Испании.

*** Уэссан — остров близ северо-западного побережья Франции.

торпедировала немецкая подлодка, примчавшаяся к месту кораблекрушения, точно акула на запах крови. Из экипажа «S-N-A-I» только матросу и юнге удалось забраться в спасательную шлюпку, остальные места в ней заняли моряки с «Терстона». Когда же спустя сутки шлюпку подобрал какой-то траулер, в ней осталось лишь четверо живых: три матроса с «Терстона» и юнга с «S-N-A-I».

Ну а «Луара», «Киберон» и «P-L-M-15» и вовсе пропали без вести вместе с экипажами.

Однако, невзирая ни на что, корабли продолжали выходить в море. Каждый день в Бресте* швартовались суда из ламаншских и юго-западных портов Франции, из Англии, Французской Западной Африки, Северной Америки и с Антильских островов. Ведомые эскортными кораблями, они входили единой колонной в узкий фарватер гавани и тихо бросали якорь на рейде. Заход в западные территориальные воды Франции, изобилующие естественными навигационными препятствиями, не считая неприятельских подлодок, был, пожалуй, самым небезопасным этапом плавания. Зима длится долго; штормит через каждые два дня на третий. Ну а подход к берегу — почти вслепую и вглухую и под угрозой атаки подводных лодок — и причаливание были равносильны подвигу.

Итак, давайте же перенесемся с вами в Брест, в утро одного из тех ненастных, туманных зимних дней.

Стоит только подойти к краю причала или мола, как невольно ловишь себя на мысли, что каким-то непостижимым образом тебя занесло на другую планету. Прямо у твоих ног начинается море, а чуть дальше, буквально на расстоянии вытянутой руки, уже не видно ни зги. Такое впечатление, будто густой, непроницаемой пеленой тумана окутаны все моря, все океаны и земли — вся планета! И вертится она, притихшая и ослепшая, в беспредельной круговерти космоса. И вращению этому, кажется, не будет конца. Воистину странное, даже жутковатое ощущение! Любой звук, едва возникнув, тут же поглощается вязким туманным месивом. Кругом — безмолвие и покой.

По причалу, примыкающему к Гейдонскому мосту, расхаживает взад-вперед капитан сухогруза «Куси». Он озабочен только одним: сможет ли шлюпка, посланная за ним с судна, найти нужный причал? Она опаздывала уже на десять минут. Может, кружит по всему рейду, пытаясь отыскать в непроглядном тумане проход к причалу между молами и пирсами? Временами цепкий слух капитана улавливает едва различимый рокот шлюпочного мотора. А вот и сама шлюпка — возникает из тумана как бесформенная серая призрачная масса. Но это

* Брест — город и порт на западном побережье Франции.

шлюпка не с «Куси»... Наконец подходит та, которую он ждет с нетерпением. На причал взбирается старшина шлюпки, он извиняется и оправдывается:

— Простите, капитан, мотор заглох, насилу запустил. А после плелись как черепахи. Сами видите, капитан, какой туманище, видимость не больше десяти метров. Вот, капитан...

— Ну хорошо, хорошо. Теперь самое главное — попасть на судно.

Не прошло и минуты, как причал и все вокруг растворилось в тумане. Даже в доброй сотне миль от берега шлюпка не казалась бы столь одинокой, как здесь — в десятке метров от причальной стенки. На шлюпках обычно не бывает компасов, но старшины и без него прекрасно ориентируются в тумане, угадывая подходы к причалам по лишь им одним ведомым признакам и приметам. Ну и без везения здесь, понятно, тоже никак не обойтись...

Капитан стоит на корме шлюпки, глядит вперед — и видит перед собой только могучую спину старшины: тот, перегнувшись через нос шлюпки, всматривается в «молоко», угадывая верный курс, и дает указания рулевому. Мотор урчит тихо-тихо — шлюпка очень медленно продвигается сквозь белесую пустоту. Если б туман вдруг разом рассеялся, шлюпка тотчас оказалась бы в окружении великанов-кораблей, заполонивших рейд. И где-то среди них, конечно же, стоит «Куси». Да и куда ей деваться!

Капитан пожалел, что не засек время, когда они отвалили от причала, — может, десять минут назад, а может, и все двадцать. Время тоже как будто остановилось. Должно быть, до «Куси» осталось совсем рукой подать.

— Окликните-ка их там! — велел капитан.

Старшина и загребной, сложив руки в рупор, выкрикнули одновременно:

— Эй, на «Куси»!

Далеко впереди, чуть слева послышались ответные окрики: «Эй-эй!..» Старшина скомандовал рулевому взять немного влево... и тут же крикнул:

— Стоп! Полный назад!

Прямо по носу шлюпки, в нескольких метрах возник огромный борт «Куси». Вот уж действительно — диву можно дать! Крикни со шлюпки секундой раньше, на судне окриков никто бы не услышал. Ну а еще через секунду шлюпка сходу врезалась бы носом в борт судна.

Не успел капитан переступить порог своей каюты, как в дверь постучали. Это были старший помощник и сопровождавший его штурман-лейтенант. Старпом протянул капитану только что полученную шифрограмму. Она гласила: «Немедленно снимайтесь с якоря и сле-

дуйте на помощь английскому сухогрузу «Цирцея». Координаты на восемь утра — XXXX северной широты и VVVV западной долготы. В ваше распоряжение придаются буксиры «Титан» и «Атлет». Они ждут вас на якорной стоянке у «Креаш-Мэра».

Капитан вышел из каюты в раздумье. От швартовой бочки, где стояла «Куси», до точки координат, где находилась потерпевшая бедствие «Цирцея», было по меньшей мере семьдесят миль, или сто тридцать три километра. И все по усеянному подводными скалами да минами мелководью. А тут еще вынужденная проволочка! Дело в том, что в военное подступы к брестскому рейду, как, впрочем, и другим рейдам, были перегорожены противолодочной сетью. И на то, чтобы открыть фарватер, требовалось определенное время. Кроме того, «Куси» еще предстояло затребовать разрешение на выход с рейда по кодовому радиотелеграфу. В общем, обычная процедура. Одна загвоздка: с мостика капитан едва различал нос и корму судна — о том же, что происходит вокруг, ему оставалось лишь догадываться, положаясь на свой опыт и интуицию. Неужели все это на самом деле?!

Но делать нечего: приказ есть приказ. Капитан спустился к себе в каюту и вызвал старшего помощника:

— Возьмите код и запросите разрешение на выход с рейда. Будем сниматься.

Давайте представим себе самую обычную комнату, а в ней — муравья, слепого или полуслепшего, которому нужно во что бы то ни стало выбраться из комнаты. Муравей знает, где приблизительно находится дверь и что она открыта. И вот он ползет в ту сторону. «Если я не попаду прямо в дверь, — рассуждает про себя муравей, — то уткнусь в стену. Но я не такой дурак, чтобы биться о нее без толку, я поползу вдоль и рано или поздно набреду на дверь». Что же, прекрасный выход из затруднительного положения.

Другими словами, «Куси», следуя к выходу с рейда, уперлась в стену: в нескольких метрах по носу судна показалась черная железная тонна — одна из тех, что поддерживают на плаву сетевое ограждение. Таким образом, чтобы определить, в какой стороне находится выход — так называемые ворота, достаточно найти соседнюю тонну — в каких-нибудь двух десятках метров от первой, и двигаться вдоль ограждения. И так — до самых ворот. При этом, однако, надо глядеть в оба, чтобы ненароком не зацепить винтом ограждающую сеть. Итак, лево руля! И самый малый вперед! Через мгновение исчезает из вида первая тонна. Но вот из тумана возникает другая. Все в порядке — нужно следовать вдоль «стены», и ворота в конце концов покажутся. Жаль только, что туман сгустился. Видимость с мостика — не больше двадцати метров.

— Тонна справа по борту! — кричит с бака впередсмотрящий.

И почти следом за тем — новое предупреждение:

— Тонна слева по борту!

— Что?

— Тонна прямо по курсу!

— Стоп машина!.. Полный назад!.. Стоп машина!

Вот уж когда впору задуматься...

Однако вернемся снова к нашему муравью в комнате. Вот он, наконец, дополз до стены, ошупал ее и пополз влево. И вдруг — новая стена. Выходит, муравей сам себя загнал в угол, образованный двумя стенами. Что же произошло? В общем-то, ничего страшного: просто муравей уткнулся в распахнутую дверную створку и оказался таким образом между нею и стеной. Муравей, возможно, понял бы это, хотя и не сразу. Однако капитан «Куси» не муравей. Он в мгновение ока определил: впереди — тонна, удерживающую раздвижную створку ворот. И чтобы выбраться из тупика, надо было сдать назад и обогнуть злополучную створку с левого края. Окажись в таком же положении какой-нибудь автомобилист, он вышел бы из него быстро и с легкостью, хотя бы потому, что автомобилю, движущемуся по твердой земле, неведомо такое коварное понятие, как течение.

Начался отлив. И скорость отливного течения в проходе к тому времени достигла трех узлов. При такой скорости вполне можно было бы выбраться из тупика, но лишь соблюдая предельную осторожность, чтобы не зацепить винтом заградительную сеть с той или другой стороны.

Судно сдало назад, чуть развернулось кормой влево и, подав затем вперед, стало по течению, забирая мало-помалу вправо. Вблизи по-прежнему виднелись только две тонны — прямо по курсу и слева по борту. Та, что маячила по правому борту, скрылась из вида — стало быть, ворота где-то впереди. Немного терпения, сноровки — и проход будет открыт.

Вдруг где-то за кормой взревела сирена: это, должно быть, дежурный буксир оттаскивал воротный створ, зацепив тросом его край. Буксир наверняка заметил «Куси» и во избежание столкновения подавал предупредительный сигнал. Итак, положение было таково: справа по борту — заградительная сеть, прямо по курсу — раздвижная тонна, слева по борту — створка ворот, по корме — буксир. На борт «Куси» поступила шифрованная радиограмма — может, в штабе, слава Богу, сообразили, что проводить спасательную операцию в таких условиях совершенно бессмысленно и чересчур опасно, и решили дать отбой? Но ничуть не бывало. В шифрограмме штаб запрашивал о готовности к выходу в море: «Получили сигнал от 8 часов 50 минут? Подтвердите».

Наконец «Куси» вышла в море — вернее, миновала проход в неподвижном сетевом ограждении, перекрывавшем вход на рейд, и,

соответственно, выход в открытое море. С высоты мостика капитан видел только воду, да и то лишь в пределах нескольких метров от носа, кормы и бортов судна. Словом, навигационная обстановка оставалась прежней, то есть сложной. Надо было обладать завидным воображением, чтобы понять, что судно движется, а не стоит на месте. Кругом царили тишина, покой и одиночество.

Между тем «Куси» была не одна. На сигналы туманного горна, который она подавала через равные промежутки времени, ей поочередно отвечали два буксира — «Титан» и «Атлет», поджидавшие ее в условленном месте. Когда «Куси» подошла к буксирам почти вплотную, капитан приказал сбавить ход и скоординировал обоим следовать за нею, что те и сделали.

Теперь дело оставалось за малым — найти «Цирцею». Однако прежде надо было выйти в заданный район поисков (с тех пор как «Цирцея» послала в эфир сигнал бедствия, прошло некоторое время — ее наверняка отнесло течением в сторону, и район поисков соответственно расширился), где, предположительно, она дрейфовала. Для этого следовало выбрать нужный курс. Но какой именно?

— Подходим к расчетной точке, капитан, — доложил вахтенный штурман, ткнув пальцем в маленький красный кружок на карте.

Так называемая расчетная точка, или, иначе говоря, предполагаемый район поисков, лежит на пересечении нескольких курсовых линий, или, попросту, курсов, пройденных поисковым судном в определенной последовательности, считая от исходной точки, в нашем случае — створа заградительных ворот. В принципе — левое дело. При всем том, однако, если учесть, что рулевой не всегда строго следует заданному курсу и держится в допустимых пределах генерального — то есть допускает незначительные отклонения от определенного градуса то в одну сторону, то в другую, а также с учетом склонения компаса и соответствующих погрешностей, «точность» расчетов на поверку оказывается относительной — в зависимости от дальности пройденного расстояния. Наконец, что не менее важно, курс судна пролегает далеко не в стоячей воде. Взгляните на карту приливно-отливных течений, испещренную изящно изогнутыми маленькими стрелками, указывающими в разные стороны; их длина и направление меняются постоянно — в зависимости от времени и скорости приливно-отливных течений: шесть узлов — в одну сторону, четыре узла — в противоположную. Впрочем, в тихую, ясную погоду это особого значения не имеет, потому как счисление курса можно время от времени корректировать по расположению небесных светил или береговых ориентиров. Кроме того — тем более в мирное время — всегда можно связаться по радио с берегом и запросить тот или иной пеленг. Иное дело — когда идет война и по морю стелется туман. В таких условиях курсовые расчеты, даже самые тщательные и скрупулезные, дают погрешность порядка

трех миль — и это еще слава Богу особенно если учесть, что видимость при этом составляет не более полсотни метров. Однако, несмотря ни на что, перед «Куси» стояла четкая задача — во что бы то ни стало отыскать «Цирцею».

«Цирцея» была новеньким английским транспортно-грузовым судном водоизмещением 3000 тонн. С начала войны она уже раз пятнадцать успела пересечь Ла-Манш в составе разных конвоев и обошла едва ли не все французские порты, доставляя всевозможные виды довольствия для британского корпуса, расквартированного на территории Франции. В этот же раз «Цирцея» отбилась в тумане от конвоя, наскочила на подводные камни, повредила руль и теперь дрейфовала по воле волн.

А тем временем по окутанным туманом припортовым улочкам Бреста слонялся странного вида англичанин по имени Рональд Льюис. Он служил матросом на «Цирцее», и накануне с ним произошел презабавный, хотя и не редкий в подобных обстоятельствах случай. Покуда судно заканчивало разгрузку в Бресте, Льюис, как водится среди большей части моряков, гулял на берегу, предаваясь чрезмерным возлияниям. Разгрузка благополучно закончилась, «Цирцея» вышла в море, а Льюис так и остался на берегу и продолжал шататься по портовым кабакам. Будь он в униформе, ему не налили бы ни капли спиртного — по законам военного времени. Но Льюис был в гражданском, и ему в этом смысле несказанно повезло — гуляй сколько хочешь.

Как-то раз Рональд Льюис повстречал моряков с другого английского сухогруза, ошвартовавшегося в Бресте.

— Вы, часом, не слышали про «Цирцею»? — спросил он.

— Она пропала.

— Бог ты мой!.. — только и выдавил из себя завятый гуляка, с которого весь хмель как рукой сняло.

И земляки поведали бедолаге то, что знали: «Цирцея», мол, не затонула, как решили поначалу, а просто отбилась от конвоя, потерпела аварию и теперь дрейфует где-то в открытом море.

— Бог ты мой!..

Рональд Льюис и думать не мог о том, чтобы продолжить кутеж в славной компании земляков, даже на дармовщинку, как только те ни заманивали его залить горе. Надо же, «Цирцея» пропала, а может, кто его знает, уже давно пошли ко дну!.. — вот какие мысли пронеслись в затуманенной голове горе-матроса. Ну и дела — хуже некуда! А тут еще горькое похмелье!.. Распрошавшись с земляками, Рональд Льюис сплюнул в отчаянии и побрел куда глаза глядят. До чего ж несчастливый день! До чего же страшная весть! Надо же, все его товарищи пропали, а может, и погибли — все до единого, вместе с капитаном Джоном Макглейером, этим желторотым коротышкой, тощеньким непо-

седой, который, однако же, невзирая на молодость, неплохо знал свое дело и мог вести судно чуть ли не вслепую. А остальные ребята?.. Да уж, отвратительная история! Ну где взять силы, чтобы пережить такое! Только в одном-единственном месте — кабаке. Если срочно не похмелиться, Бог весть что может случиться. И не долго думая, Рональд Льюис подался в ближайшее питейное заведение.

Он вышел оттуда за полночь, один-одинешенек и под изрядным хмельком. И что теперь делать? Только одно — возвращаться в английскую казарму, где его приютили до возвращения «Цирцея», и скорее забыться сном, чтобы больше ни о чем не думать. Суждено ли ему когда-нибудь увидеть «Цирцею»?.. С другой стороны, бедняге Рональду Льюису, по большому счету, повезло. Еще неизвестно, что бы с ним случилось, не опоздай он к отходу судна. Однако Бог, как говорится, шельму метит...

Ночью туман сгустился еще больше, и дальше десяти метров уже ничего не было видно. Пошатываясь из стороны в сторону, Рональд Льюис двинулся в промозглую ночь... и вдруг, оступившись, свалился с мола. Раздался глухой всплеск — но его никто не услышал...

Тело Рональда Льюиса выловили лишь спустя несколько дней.

Почти сутки минули с тех пор, как «Куси» покинула рейд. Стояла ночь, а поисковое судно все кружило на одном и том же месте. С мостика дальше палубы, по которой туда-сюда перемещались зыбкие тени, разглядеть что-либо было совершенно невозможно. В общем, все без изменений, за исключением того, что у капитана от напряжения покраснели глаза, а под ними обозначились темные круги. Неужели блужданиям не будет конца? И проклятый туман не рассеется? Куда там: час от часу он становился все более плотным, непроницаемым — было такое впечатление, будто он и на море давит тяжким бременем...

А ведь «Цирцея», судя по выверенным расчетам, должна быть где-то поблизости — не исключено, что в какой-нибудь паре сотен метров. Хотя кто его знает — может, и в добром десятке миль. Под утро пришлось дважды нарушить режим радиомолчания. Береговые радиопеленгаторные станции, взяв пеленг «Куси» и «Цирцея», передали зашифрованные координаты последней на борт «Куси». Одна незадача! Неуправляемая «Цирцея» дрейфовала, постоянно меняя свое местоположение: с приливом ее сносило на север, с отливом — на юг. Тогда капитан «Куси», бывавший и не в таких переделках, рассчитал приблизительное направление и скорость дрейфа «Цирцея» — с учетом направления и скорости течений — и внес поправки в предварительные расчеты. Но толку-то! В непроглядном тумане искать «Цирцею» можно было целый день, и все тщетно: вот уж действительно — иглоку в стоге сена.

А туман меж тем и не думал рассеиваться. Вот уже стихли ревуны обоих буксиров. Находясь всего лишь в двухстах метрах от них, «Куси» поддерживала с ними радиосвязь, обмениваясь короткими закодированными сообщениями. Так что, оказавшись поблизости немецкие подводные лодки, они не преминули бы перехватить радиосигналы и вычислить местоположение спасателей по пеленгу. И тогда пиши пропало: конвой, хоть и малый, — завидная мишень для любой подлодки. Торпедная атака — и от конвоя не осталось бы и следа.

В свою очередь, «Цирцея» тоже время от времени нарушала режим радиомолчания. Так, подав сигнал бедствия, англичане, чуть погодя, как ни в чем не бывало передали в эфир сообщение: «Вероятно, наскочили на Черные скалы, хотя утверждать не можем». Потом — другое: «Потеряли руль». А некоторое время спустя последовало уточнение: «Полностью потеряли рулевое управление». Ночью было передано очередное сообщение: «Небольшой пожар на борту. Ликвидировали быстро». Затем — еще одно: «Пострадавших нет. Все в порядке». В 7 часов утра радист, очевидно, воодушевившись после завтрака, послал в эфир бравурный сигнал: «На связи «Цирцея». Все о'кей». Аналогичное сообщение без видимых на то причин поступило спустя час: «Все о'кей, о'кей, о'кей...» Наскоро просмотрев все эти радиограммы, капитан «Куси» только пожал плечами и пробубнил себе под нос что-то невнятное. Единственное, что удалось разобрать рулевому, давно научившемуся разбирать порой маловразумительные тирады и скороговорки капитана, так это слово «виски».

— Справа по борту судно! — выкрикнул впередсмотрящий.

— Стоп машина! — тотчас скомандовал капитан. И обращаясь к вахтенному помощнику, прибавил: — Передайте в машину — будем маневрировать. Право на борт десять! Короткий гудок!

Ну, разумеется, это «Цирцея» — кто же еще. Она выросла из тумана совершенно внезапно, точно громадная скала. С первого взгляда было ясно, что с судном не все в порядке, хотя бы потому, что оно заметно кренилось на нос. Впрочем, «Цирцея» скорее походила на поднявшийся из воды вулкан: из ее трубы тянулась струйка дыма. Ну конечно, это она — узнать ее капитану «Куси» не составило ни малейшего труда. Она, она — вне всякого сомнения.

— Задний ход шестьдесят! Стоп машина! Длинный гудок!

Теперь вся сложность заключалась в том, чтобы взять «Цирцею» на буксир. Для этого к ней должны были подойти буксиры. Но где же они? Должно быть, после того как «Куси» приняла право, они остались у нее за кормой. Только бы с ними не разминуться! «Куси» дала несколько долгих гудков ревуном — условный сигнал к сближению. Когда они подойдут поближе, то не смогут не заметить «Цирцею» — им останется только завести на нее буксирные концы.

Заметят они «Цирцею»? Или нет? Но откуда взялись сомнения? Тому была причина: «Цирцея» снова исчезла. И случилось это опять-таки совершенно внезапно — прямо на глазах.

Дело в том, что туман не везде представлял собой сплошную застывшую массу. Под порывами ветра туманная завеса постоянно смешалась, то разрываясь и образуя рваные просветы, то опять сплывалась в густую массу. В одном из таких просветов и появилась «Цирцея». Не исключено и то, что на самом деле она находилась много дальше, чем могло показаться навскидку. Но как бы там ни было, судно буквально в воду кануло.

Итак, с какого борта показалась «Цирцея»? Впередсмотрящий закричал после того, как «Куси» взяла право руля. Стало быть, «Цирцея» промелькнула чуть слева по носу, в то время как «Куси» продолжала медленно, по инерции уходить вправо. В таком случае, где следовало искать «Цирцею»? Капитан «Куси» был в море не новичок — он не преминул взглянуть на компас сразу же, как только впередсмотрящий заметил «Цирцею». Следовательно, ее надо было искать по курсу ост-норд-ост.

— Самый малый вперед! Лево тридцать! Прямо руль! Так держать!

За кормой послышался гудок ревуна, а следом за ним, чуть поодаль, — еще один. Это сигналили буксиры — они шли на сближение. А вот и они сами: сидя низко в воде, оба продвигались вперед самым малым ходом. Капитан «Куси» схватил рупор и прокричал:

— Следуйте за мной!

Почти прильнув друг к другу бортами, буксиры, как две верные собачонки, двинулись в кильватере за «Куси». Сейчас была лишь одна забота — не проглядеть ненароком «Цирцею». Капитан «Куси» быстро рассчитал дистанцию, которую покрыло его судно с тех пор, как они взяли курс на ожидаемое местоположение корабля-призрака, — «Цирцея» уже должна бы показаться прямо по носу. Но ее там не было и в помине. Ее вообще нигде не было. Неужели опять разминулись?

— Дайте несколько длинных гудков. Должны же они по крайней мере откликнуться...

В ответ — тишина. Ни единого звука. Одна отрада: туман, похоже, стал мало-помалу рассеиваться. И вскоре уже можно было разглядеть капитана «Атлета», ближайшего буксира, — усатого здоровяка: он как раз вышел на край мостика и, вскинув рупор, прокричал:

— Ну как, видели что-нибудь?

Каков был ответ, догадаться нетрудно. И чем дальше, тем хуже: шансы обнаружить «Цирцею» таяли с каждой минутой. Капитан «Куси», прикинув в уме, что они уже миновали искомую точку, решил повернуть обратно. И поисковый отряд лег на противоположный курс. «Цирцею» наверняка отнесло течением в сторону — значит, по возвращении в исходную точку надо двинуться по течению.

Вот и исходная точка. Вот и русло течения. Но кругом ничего, кроме беспорядочно стелющихся по морю ключев тумана. И полная тишина, если не считать рокота волн и завываний ветра. Вот так история!..

А что, если «Цирцеи» вообще не было в этих водах? Или, может, она уже затонула? И то верно: с чего это вдруг замолчало ее радио? Действительно — странно! На ходовом мостике «Куси» царило тревожное молчание.

— Вот что, — нарушил тяжелую тишину капитан, обращаясь к начальнику радиостанции, — запросите-ка их открытым текстом — пусть дадут о себе знать гудками или сигналом громкого боя.

— Прямо открытым, капитан?

— Да. Тут уж не до инструкций. К черту все эти условности!

И дежурный радист тут же послал запрос в эфир. Теперь оставалось только ждать — быть может, «Цирцея» все-таки откликнется.

Капитан «Атлета» снова прокричал в рупор:

— Ну как там у вас?

И тут же прибавил:

— У нас ничего.

Капитан «Куси» в ответ не проронил ни звука. Он даже не шелухнулся. Окружавшие его помощники тоже никак не отреагировали. Тогда капитан «Атлета», решив, что его не расслышали, дернул за рукоятку ревуна, чтобы привлечь к себе внимание. Послышался долгий-долгий гудок.

— Он когда-нибудь заткнется?

В окрике капитана «Куси» звучали раздражение и нетерпение. Наконец, не сдержавшись, он тоже вышел на край мостика и выпалил все, что у него накопело. Однако гудки не прекращались — ревун, похоже, заклинило. Потом из него стал вырываться долгий, пронзительный то ли вой, то ли свист. Капитан «Атлета» крикнул поднявшемуся на палубу буксира старшине-механику, чтобы тот заглушил ревун, но механик его не расслышал. Капитан окликнул его еще раз — тот же опять ничего не услышал. А ревун меж тем продолжал завывать. И случись «Цирцея» тогда «дать о себе знать», ее никто бы не услышал.

— Какой болван! — с досадой проговорил капитан «Куси».

Наконец злосчастный ревун заглушили — снова воцарилась злобещая тишина. И тут вдруг из сокрытой туманом дали послышался звук, очень похожий на унылое завывание. Однако капитану «Куси» оно показалось божественной музыкой. Теперь-то уж наверняка: это — голос «Цирцеи». «Куси», не мешкая, двинулась на странный звук. И буквально через считанные минуты прямо по курсу вновь замаячил сухогруз-призрак. Очертания его были зыбкими и смутными: судно то исчезало в тумане, то возникало снова. Вот уж и впрямь как призрач-

ная надежда. Однако, в отличие от сущих кораблей-призраков, контуры сухогруза по мере приближения вырисовывались все более четко. Уж на сей-то раз «Цирцея» никуда не денется!

Буксировать судно, тем более неуправляемое, — занятие не из легких и к тому же не из приятных. Такое судно то и дело рыскает носом, при этом буксирный трос то натягивается в струну, готовый вот-вот лопнуть, то провисает, исчезая в волнах. Во время буксировки «Цирцеи» тросы лопались семь раз — и это еще куда ни шло. Таким образом конвой одолел семьдесят миль со скоростью не больше трех узлов — то есть в буквальном смысле пешим шагом. На все про все ушел день, ночь и еще день, с учетом того, что буксирные концы приходилось заводить семь раз. Дело даже дошло до того, что на вторые сутки, около семи часов вечера, капитан «Куси» потерял всякое терпение и уже был готов запросить с берега подмогу. Но, слава Богу, все обошлось, тем более что конвой находился почти у берега. Но как бы то ни было, до берега оставалось еще больше тридцати часов хода, если учесть, с какой скоростью продвигался конвой, притом вслепую. В конце концов капитан «Куси» завел конвой в Камарейскую бухту, что в нескольких милях к югу от входа на брестский рейд. И это было равносильно подвигу: ведь стояла глухая, туманная ночь и проход в бухту пришлось искать с помощью эхолота, то и дело промеряя глубины. Даже по палубе можно было передвигаться только на ощупь.

Войдя в бухту, корабли стали на якорь. И капитан «Куси» тут же передал в военно-морской штаб шифрограмму: «Стоим на якоре в Камарейской бухте — «Куси», «Цирцея», буксиры «Титан» и «Атлет». Не прошло и получаса, как пришла ответная шифровка: «Заходите с «Цирцеей» и буксирами на рейд, как только позволят условия видимости. Адмирал передает вам свои поздравления». Ну а пока не грех и вздремнуть хотя бы часок-другой.

Наутро туман поредел, однако видимость по-прежнему не превышала двух десятков метров. В бухте царил безмятежная тишина; посеребренная утренним светом вода мягко плескалась о борта кораблей. После пережитого безмолвие и покой казались нереальными. Единственным свидетельством того, что все это не сон, а лишь конец трехдневного изнурительного приключения, были два толстых журнала, которые вскоре легли на стол начальнику военно-морского штаба в Бресте, — судовой журнал «Куси» и журнал регистрации переданных и полученных по радио сигналов и сообщений.

Тем временем капитан «Цирцеи» сидел у себя в каюте и завтракал. Весь его завтрак состоял из кружки чая да зачерствелого бисквита — ни поджаренных хрустящих хлебцев, ни масла, ни бекона на столе не было: в целях экономии корабельный кок предпочитал закупать провизию во Франции — в Англии загружали лишь самое необходимое,

благо от родных берегов до Франции, с ее относительной дешевизной, было, и правда, рукой подать. Но в силу непредвиденных обстоятельств «Цирцея» дрейфовала в течение трех суток — и рацион был урезан до минимума. И теперь английские моряки несолоно хлебавши расхаживали по палубе, заложив руки в карманы, и молча проклинали туман. Разговаривали только двое — высокий парень в синем отутюженном комбинезоне, аккуратно подстриженный и гладко выбритый, и косматый негр в выдавшем виды бушлате поверх замызганной фуфайки. Их разговор не имел к происходящему ни малейшего отношения.

— А этот чертов Рональд Льюис, небось, сидит сейчас и лопает от пуза, — проворчал чернокожий неряха.

— Может, и так, — вежливо ответил его опрятный собеседник.

— Везет же дуракам!

— Должно же хоть кому-то везти...

Глава III

ГИБЕЛЬ БИЗОНА

Зима близилась к концу.

Покуда наземные войска противостояли друг другу из-за оборонительных сооружений, играя в так называемую странную войну, главный театр боевых действий переместился на морские просторы.

Транспортные конвои с неумолимостью и упорством муравьев преодолевали тысячи миль через всю Северную Атлантику, перевоза нефтепродукты, провиант и вооружение. И лишь изредка — войска: на линии Галифакс — Плимут канадские транспорты шли в сопровождении французских подводных лодок «Ахилл», «Аякс», «Пастер» и других, водоизмещением 1800 тонн. При этом французские моряки всякий раз недоумевали: для каких таких целей в Европу сгоняют из Америки столько солдат?..

Апрель 1940 года. К тому времени открылась новая морская линия — норвежская. Вскоре ей было суждено стать одной из самых важных и оживленных. Ведь успех предстоящих военных операций транспортного флота на севере Европы зависел от быстрых и слаженных действий. Норвежскую линию, среди прочих, обслуживали крупнейшие французские пароходы — «Массилия», «Де-Грасс» и «Дженне»; госпитальные суда — «Сфинкс» и «Канада», а также алжирская дивизия вспомогательных крейсеров — «Виль Д'Альжер», «Виль Д'Оран», «Эль-Джазаир», «Эль-Кантара» и «Эль-Мансур». В Гриноке, что в устье Клайда, на юго-западном побережье Шотландии, размещалась фран-

цузская база — туда непременно заходили конвои из Бреста, перед тем как обогнуть Шотландию с северо-запада и продолжить путь к берегам Норвегии, с предварительным заходом в Скапа-Флоу*.

Ну а дальше, в скандинавских водах, корабли союзников подстерегали всевозможные опасности...

29 апреля 1940 года, в девятом часу вечера два французских корабля — крейсер «Монкальм» и эсминец «Бизон» вышли из Скапа-Флоу в составе отряда под командованием английского вице-адмирала Кеннингема. Отряду предписывалось сформировать эскорт для сопровождения эскадры I дивизии французских вспомогательных крейсеров, направлявшейся через Северное море в норвежский порт Намсус. Крейсерам, в свою очередь, надлежало эвакуировать из Намсуса франко-британский экспедиционный десантный корпус, высадившийся там 19 и 20 апреля: согласно разведанным, десантники угодили во вражеское кольцо, едва успев ступить на норвежский берег.

Флаг вице-адмирала Кеннингема развевался на борту крейсера «Девоншир». По выходе из залива отряд построился в одну кильватерную колонну с «Девонширом» во главе и взял курс на Норвегию. По левому и правому борту флагманский крейсер прикрывали два английских же эсминца, выдвинувшиеся чуть вперед. Утром и днем на флагмане поднимали сигнальные флажки, указывавшие, какие скорость и режим плавания следует соблюдать: например, шестнадцать узлов в режиме «зигзагом» — всем-всем. То есть через равные промежутки времени корабли дружно уваливались сначала влево, потом вправо, под одинаковым углом, соблюдая при этом единый — генеральный курс. Нетрудно догадаться, что лавировать приходилось с целью обеспечения конвоем наибольшей безопасности при вероятной угрозе со стороны противника, который мог появиться совершенно внезапно.

Курс отряда пролегал к западу от Оркнейских и Шетландских островов. И уже на другой день — 30 апреля, в 11 часов 30 минут он благополучно встретился в условленном месте с конвоем французских вспомогательных крейсеров. Скорость объединенной эскадры пришлось сократить до четырнадцати узлов, хотя шла она все теми же зигзагами.

За это время в судовых и навигационных журналах кораблей эскадры не было ни единого упоминания о каких-либо чрезвычайных происшествиях — плавание проходило спокойно. И вот 1 мая, в

* Скапа-Флоу — крупный залив между тремя островами Оркнейского архипелага: Хосем — на западе, Мейнлендом — на севере и Саут-Роналдсем — на востоке.

7 часов утра, далеко к северо-западу от пути следования конвоя был замечен немецкий разведывательный самолет. В то утро конвой как раз вышел на широту Намсуса, однако до берега оставалось еще три сотни миль...

Первая атака немецких бомбардировщиков последовала в тот же день, через час пополудни. Впрочем, она была короткой и неудачной: едва успев сбросить бомбы, притом с довольно большой высоты, бомбардировщики, встретив мощный заградительный огонь корабельных зенитных орудий, были вынуждены спешно ретироваться. К тому же все бомбы упали в море, не причинив конвою ни малейшего вреда. А через некоторое время сгустился туман. Объединенная эскадра перестроилась в кильватерную колонну и двинулась дальше со скоростью двенадцать узлов.

Смею полагать, читателю не составит большого труда представить себе, как разворачиваются боевые действия на море. Вообразим, что море — это окружность, наподобие тарелки, посреди которой движется конвой, состоящий из эсминцев, боевых крейсеров и вспомогательных — обычных крупнотоннажных пароходов, перекрашенных целиком в темно-серый цвет и вооруженных несколькими пушками. В зависимости от обстоятельств, эти корабли, как мы уже знаем, придавались тем или иным соединениям военно-морских сил и служили в качестве транспортов. И вот они снова в дальнем походе — следуют длинной кильватерной колонной в заданную точку для выполнения очередного боевого задания. Чтобы представить себе происходящее, давайте мысленно перенесемся на борт одного из крейсеров — ну, скажем, «Монкальма».

Дождя нет, но из-за густого тумана на верхней палубе промозгло и сыро. Судовое время — 20 часов. Однако все еще светло, поскольку в это время года в высоких широтах темнеет поздно. Бледные лучи незаходящего солнца, пронзая туманную пелену, рассеивают по морю тусклый, холодный свет. С мостика, прямо по курсу, видно не дальше кормы впереди идущего корабля: это — крейсер «Йорк»; приглядевшись, можно даже различить цвета флага, что развевается у него на гафеле.

Вдруг орудия «Йорка» все разом открывают огонь. А следом за ними — еще до того, как мы успеваем опомниться, — и пушки «Монкальма». Слышим мы и бесперебойную трескотню зенитных пулеметов — и только теперь понимаем, что огонь ведется по воздуху. Немного спустя раздается другой резкий звук — пронзительный вой мотора низко летящего самолета. А вот и он сам — промелькнул в просвете между ключьями тумана. Зенитные орудия «Монкальма», а потом и остальных кораблей снова открывают огонь. Но вот пальба стихает — самолет скрылся из вида. Куда же он подевался? Видит ли нас? Проходит несколько минут — ничего не видно, ничего не слыш-

но... Конвой продолжает свой путь. И вот — опять шум мотора: по мере приближения он все нарастает. Вскоре из-за туманной завесы выныривает самолет — и устремляется напрямик на английский эсминец «Нубиан». Тот встречает его зенитным огнем. Оглушительный рев самолета захлебывается и теперь больше напоминает глухое завывание. Самолет подбит и падает в море — между нами и «Нубианом». На миг-другой он замирает в воздухе, неуклюже заваливается на одно крыло, будто подраненная птица, и, не удержавшись, глыбой обрушивается в воду. Мы успеваем разглядеть его опознавательные знаки: это, оказывается, англичанин. Вот так промашка!

К рухнувшему самолету тут же направляется «Нубиан», чтобы успеть снять с воды летчиков. К счастью, их удается спасти.

В 23 часа 20 минут туман рассеивается. Конвой вновь перестраивается в единую походную колонну.

Днем 2 мая вице-адмирал Кеннингем передает на корабли эскадры шифрованную радиограмму с планом действий по эвакуации из Намсуса франко-британского экспедиционного корпуса.

Войска предполагается разместить на борту пароходов из первой вспомогательной крейсерской дивизии. В ночь со 2 на 3 мая они должны войти в Намсусский фьорд под прикрытием нескольких эскортных кораблей. Тем временем остальные силы эскадры будут крейсировать у входа в фьорд, покуда не закончится эвакуация.

Прозорливый вице-адмирал Кеннингем учел и то обстоятельство, что в ночь со 2 на 3 мая может стоять туман и войти в Намсусский фьорд будет невозможно.

В таком случае посадка на корабли откладывалась до следующей ночи. А поскольку запасы мазута у транспортов были ограничены, что не позволяло им задерживаться на лишние сутки, они должны были сняться с якоря 3 мая и немедленно возвращаться в Скапа-Флоу. Тогда было решено обойтись без них и эвакуировать войска на крейсерах и эсминцах. Вице-адмирал Кеннингем разослал на корабли соответствующие предписания и на этот случай.

Кроме того, 2 мая произошло еще несколько событий, заслуживающих нашего внимания.

В 4 часа 30 минут к эскадре присоединился еще один корабль из Скапа-Флоу — английский вспомогательный крейсер «Карлайл».

В военное время в подобных рандеву в открытом море не было ничего необычного, хотя при всем том их непременно окружал покров некой таинственности. Стоило на горизонте показаться чуть приметной струйке дыма, как по всем кораблям звучала одна и та же команда: «По боевым местам стоять!». Ведь кто его знает, что там за судно — «свой» или «чужой». И если в течение нескольких минут оно себя не называло, по нему открывался огонь.

Вскоре струя дыма обозначилась более четко, а вот показался и сам корабль с торчащими кверху дымовыми трубами. Чуть погода на нем вспыхнул прожектор. Потом еще одна вспышка, и еще... То был опознавательный сигнал. Словом — все, как положено. В ответ «Карлайлу» просигналили прожектором, что он может подойти и стать в строй.

4 часа 50 минут. В небе был замечен немецкий поплавковый гидросамолет.

Хотя он быстро скрылся вдали, эскадра перестроилась в боевой порядок и стала маневрировать, держа курс то на Намсус, то в противоположную сторону. Небо было ясное, море — свинцово-серое. Так прошло утро. Наступил день. Однако ничего неожиданного больше не случилось. Единственным развлечением было обсуждение пространной радиограммы от вице-адмирала Кеннингема. Все думали об одном: «Только бы не было тумана! Только бы управиться за ночь!..» Бесцельное крейсирование зигзагами, которому, казалось, не будет конца, настроения, понятно, никому не прибавляло.

В 15 часов 30 минут вдалеке показался еще один немецкий гидросамолет. В отличие от первого он оказался куда более любопытным. Но приблизиться к конвою немец все же не решился — предпочел наблюдать с порядочной дистанции. Летел он не очень высоко и то и дело менял курс: сперва в одну сторону направится, потом в другую, — точно цербер-полицейский, что топчется под окном, с которого ему велено не спускать глаз. «И долго это будет продолжаться? Неужели ему не осточертело?» — с раздражением думали моряки, наблюдая, как немец наворачивает круг за кругом. И только в 16 часов 20 минут, откружив почти час, он наконец улетел прочь.

А меньше чем через полчаса на море лег густой туман. Случилось то, чего моряки опасались больше всего. В общем, положение хуже некуда. В считанные мгновения палубы кораблей намокли, словно под проливным дождем. И снова морякам показалось, будто время остановилось — вернее, обратилось в вечность, материализовавшуюся в не проходящую вязкую, точно топь, мглу, которой нет предела. Как нет и, видно, не будет конца их плаванью. Но конец — да еще какой! — был не за горами. Да и туман вроде бы начал рассеиваться.

В 18 часов 15 минут он рассеялся полностью. И на «Девоншире» тут же замигал сигнальный прожектор: «Вице-адмирал Кеннингем приказывает крейсерам «Йорк», «Карлайл», французским вспомогательным крейсерам и означенным эсминцам выдвинуться ко входу в фьорд». То был сигнал к началу операции.

С мостика «Монкальма» нам видны все корабли эскадры, идущие одной колонной. Вот из нее вышли упомянутые в приказе командующего крейсера и эсминцы во главе с «Йорком». Головной крейсер тоже включил прожектор и просигналил отряду построиться в поход-

ный порядок. Ядро его, как обычно, составили вспомогательные крейсера — они, будто покорные слоны, дружно повернулись в сторону Намсуса. Их со всех сторон, как верные сторожевые псы, обступили эсминцы. И вдруг... Что это?

Сцена действий, за которыми мы наблюдали, резко сместилась, начав поворачиваться вокруг нас. На самом же деле разворачивались мы сами: «Монкальм» вышел из строя, взяв круто влево — так, что палуба едва не ушла у нас из-под ног. Что же случилось? С «Девоншира» вроде не было никаких сигналов. Быть может, команду передали по радио? Может, нам тоже приказано следовать в Намсус?..

Откройте же скорее глаза! Видите, вон так: изломанную зыбью морскую поверхность рассекает длинная пенная струя, похожая на шрам на изборожденном глубокими морщинами лице? Струя приближается с каждым мгновением, следуя почти перпендикулярно курсу эскадры. Вот она уже протаранила наш строй, чуть не задев корму «Девоншира», — в том самом месте, где только что были мы... Так ведь это же торпеда! Неужели непонятно?!

Завязалась какая-то странная — зловещая и хитроумная игра. Еще утром море, насколько хватало глаз, было пустынно, если не считать промелькнувших вдаль двух гидросамолетов. И тут, откуда ни возьмись, торпеда! Притом, что кругом по-прежнему ни малейших признаков постороннего присутствия. Постепенно в нас закрадывается смутное ощущение тревоги — будто мы, сами того не подозревая, позволили вовлечь себя в схватку с незримым, таинственным противником. Похожее чувство возникает всякий раз у офицеров, заступающих на трудную вахту. Вот когда действительно понимаешь: морская пустыня — понятие весьма условное.

Ночью на море опустилась кромешная тьма. Наш дозорный отряд во главе с «Девонширом» и в сопровождении «Бизона» и трех английских эсминцев патрулирует у входа в Нансен-фьорд, крейсируя зигзагами со скоростью шестнадцать узлов.

Впрочем, тьма стояла недолго: ведь мы находимся всего лишь в двадцати пяти градусах от Северного полюса. Через каких-нибудь два часа после полуночи ночь уже перешла в утро: небо чуть подернулось белесой мутью, на море замерцали еще не яркие блики, высветившие более или менее четко очертания кораблей. Вахтенные на носовом мостике глядят в оба. Холодные предрассветные часы считаются самым напряженным временем суток — морякам всегда хочется, чтобы они пролетели как можно скорее, чтобы утренний свет рассеял призрачные тени и тревожное чувство незащищенности.

2 часа утра. Ко входу во фьорд подходит французский вспомогательный крейсер «Эль-Кантара» в сопровождении двух английских миноносцев. Без лишних проволок корабли устремляются в горловину фьорда.

3 часа. Рассвело. За заснеженными верхушками скал, нависающих над безмятежной гладью фьорда, не видно ни струйки дыма — ни малейших признаков человеческого присутствия. Полное безлюдье! Подлинное ледяное царство! Принять на борт 6000 человек за короткую полярную летнюю ночь, в почти полностью разрушенном порту, да еще под бомбежкой — задача на редкость трудная и чрезвычайно опасная. На мостиках вахтенные офицеры не сводят глаз с уходящей в глубь побережья искривленной горловины фьорда.

3 часа 30 минут. Из глубины фьорда выходят французские транспорты и английский вспомогательный крейсер. Слава Богу! Все целы и невредимы. Вслед за ними подтягиваются «Эль-Джазир», «Эль-Мансур» и эсминцы. А вот и «Йорк». Отяжелевшие транспорты, кажется, осели больше обыкновенного. Но это только на первый взгляд, да и не так уж важно. Главное — то, что они успели вовремя принять на борт тысячи солдат. По мере приближения транспортов мы замечаем, что они и в самом деле перегружены: люди стоят, скучившись, забив до отказа верхние палубы на всем пространстве от носа до кормы, и смотрят на нас во все глаза. Вот они уже совсем близко — на них даже можно разглядеть спасательные пояса.

Транспорты формируются в конвой. Его берут под эскорт «Монкальм», «Эль-Кантара», «Бизон» и английский эсминец «Гренада». Конвой ложится на обратный курс и, маневрируя зигзагами, следует восемнадцатизловым ходом на северо-запад.

Лево на борт... Право на борт... Лево на борт... Право на борт... Удивительная все-таки штука — привычка: лавирование зигзагами нам уже не кажется странным, а плавание, что называется, по прямой, мы, напротив, воспринимаем теперь как нечто странное. Очевидно потому, что где-то в подсознании мы понимаем: переменные курсы — необходимая мера предосторожности, своего рода самозащита. И при каждой перемене курса мы снова и снова испытываем облегчение, как будто нам в очередной раз повезло вернуться от торпеды. А получить удар торпеды в борт, тем более переполненному людьми транспорту, что может быть хуже! Нам кажется, что с каждой пройденной милей и каждой пройденной минутой опасность угодить под удар торпеды становится все менее вероятной.

5 часов. Вдалеке за кормой замечен немецкий гидросамолет. Однако вскоре он скрывается из вида. А тревога остается. Только-только поверили мы, что все опасности позади и что после рискованной нармусской операции нам, казалось бы, уже ничто не угрожает, как вдруг — гидросамолет. С его появлением все наши надежды пошли прахом — в сердцах возродилась смутная тревога.

8 часов. Пока все тихо. Ни малейших признаков неприятельского присутствия.

8 часов 15 минут. Тревога! Высоко в небе показались самолеты, по меньшей мере полсотни — летят группами, сверкая крыльями на солнце. Не успевают наши зенитные орудия открыть заградительный огонь, как море вокруг кораблей вздыбливается клокочущими гейзерами. Первые бомбы обрушились с огромной высоты. За ними последовали другие. Самолеты, бомбы, зенитные снаряды, — все в один миг смешалось в шальную воздушную круговерть, страшное и вместе с тем завораживающее зрелище. Мы, с позволения сказать, оказались в положении быка на арене, окруженного со всех сторон вошедшими в раж матадорами.

8 часов 50 минут. Рокот авиационных моторов все нарастает — так, что в ушах звенит. Самолеты зависают прямо у нас над головами. Зенитные пушки и пулеметы грохочут без перебоя. Вокруг нас сотрясается все — море, воздух, палуба, переборки. Потом какофония стихает — самолеты улетают прочь. Но едва все смолкает, как гул начинает нарастать опять. И вот уже море снова бурлит и клокочет.

На сей раз бомбардировщики летят низко — и сосчитать их нетрудно: тридцать девять штук.

Одна атака, две... пять... Через минуту-другую нам уже не до счета. Неужто с начала налета прошло чуть больше часа?.. Мы едва успеваем посмотреть на часы — 10 часов 08 минут, — как наш взгляд снова устремляется к небу... О Боже! На «Монкальм» — прямо на нас пикирует бомбардировщик.

Пикирует — значит падает почти вертикально, то есть камнем, или, вернее, глыбой, издающей громоподобный рев. Что ни говори, зрелище и впрямь впечатляющее! Мы даже не обращаем внимания на то, как вокруг нас грохочут пушки «Монкальма», изрыгая в небо огонь и свинец. Мы не сводим глаз с самолета: он вдруг выравнивается, уваливаясь в сторону. Чего-чего, а такого мы никак не ожидали. Но что это! Перейдя в пологое пикирование, он сбрасывает бомбу на «Бизона», который следует в тысяче метров по левому борту от нас.

Бомба угодила в цель, разорвавшись перед носовым мостиком...

Теперь же, исторической правды ради, я позволю себе замолчать — ограничусь лишь кое-какими пояснениями к происходящему, нашедшему свое отражение в сухих и весьма специфических записях в навигационных журналах, которые тщательно и подробно вели вахтенные штурманы кораблей, участвовавших в тех драматических событиях. Однако прежде мне все же хотелось бы добавить пару слов к нижеприведенным выпискам из отчета вахтенного штурмана «Монкальма». Откровенно говоря, мне еще никогда не доводилось читать свидетельства более точного, потрясающего и драматического, чем это. Итак, мы остановились на том, что бомба взорвалась в носовой части «Бизона», перед мостиком. Ну а дальше было вот что.

За 3-5 секунд после падения бомбы как будто ничего не случилось, по крайней мере на первый взгляд.

В следующую секунду из носовой части корабля вырвалось пламя.

Сильнейший взрыв — и «Бизон» целиком заволокло огромным облаком дыма.

В воздух полетели многочисленные обломки, а 138-миллиметровое орудие вместе с платформой подбросило вверх метров на пятьдесят.

Дым начал рассеиваться, сперва показалась корма, а после — четыре трубы.

Пятую — носовую трубу разнесло вдребезги.

Носовой части вовсе не было видно.

Пожар распространялся к корме по левому борту.

«Монкальм» взял круто влево и застопорил ход метрах в ста от кормы «Бизона». С такого расстояния было видно следующее.

Большинство уцелевших членов команды перебралось на среднюю и кормовую палубы эсминца. Многие надели спасательные жилеты. Никакой паники.

Эсmineц окружен со всех сторон плавающими обломками, в основном деревянными, и слоем мазута, который с левого борта уже воспламенился. В воде бултыхаются черные от мазута люди, они пытаются схватиться за все, что подворачивается под руку.

От «Бизона» отваливает вельбот, оснащенный всем необходимым для спасения упавших за борт людей...

Тут я снова позволю себе взять слово — не сделать этого я просто не могу, потому как не совсем уверен, достаточно ли хорошо не искушенный в морских делах читатель представляет себе, что именно означают слова: «Большинство уцелевших членов команды перебрались на среднюю и кормовую палубы эсминца... Никакой паники... От «Бизона» отваливает вельбот, оснащенный всем необходимым...»

Прежде всего не следует забывать, что атака бомбардировщиков продолжается; зенитные орудия по-прежнему ведут огонь; вокруг кораблей, вспенивая морскую поверхность, взрываются бомбы. Рвутся они и рядом с искореженным «Бизоном». Между тем на охваченной пожаром палубе эсминца, окруженного к тому же воспламенившимся мазутом, остались люди.

На этом полыхающем обломке, однако, отдаются и выполняются команды: следуя одной из них, моряки слаженно и расторопно спускают на воду спасательный вельбот, усаживаются в него и, дружно налегая на весла, спешат на выручку своим товарищам, оказавшимся за бортом...

А теперь попробуем сравнить происходящее с ужасами отступления и массового бегства целых народов в военное время. Представьте

себе сотни людей, раздавленных толпами обезумевших от страха беженцев, подвергшихся внезапному налету вражеских истребителей и бомбардировщиков. Или вспомните панический ужас, охватывающий пассажиров на терпящем бедствие пароходе: зачастую в подобных трагедиях сами люди оказываются виновниками собственной гибели, ибо, чего уж там греха таить, многим из нас свойственно терять голову в критических ситуациях. Другими словами, в иных случаях, когда человеку предоставляется право выбора между жизнью и смертью, он, вопреки здравому смыслу, в приступе иступленного безрассудства выбирает последнее. Право же, тут есть над чем призадуматься... Но вернемся, однако, к «Бизону».

Итак, «Бизон», вернее то, что от него осталось, все еще на плаву. Возле него кружит вельбот — спасатели снимают с воды своих товарищей и перевозят партиями на дрейфующий обломок, что называется, из огня да в полымя. По левому борту от обломка, на уровне камбуза, кто-то отчаянно бьется в волнах, весь перепачканный мазутом. Матросы бросают ему с палубы спасательный конец и вытаскивают из воды. Оказавшись снова на палубе, обессиленный бедняга размякает на руках у своих товарищей, как тряпичная кукла, потом вдруг распрямляется, вскакивает на ноги — и в крик. Он безмерно счастлив — потому что спасен.

На искореженный, безносый корабль невозможно глядеть без содрогания: это все равно, что смотреть на человека, у которого на ваших глазах оторвало руку или ногу, и он корчится от боли и истекает кровью, а вы не в силах ему ничем помочь.

Так вот, палуба «Бизона» в месте взрыва вздыблена, разрушена и сплошь усеяна догорающими, дымящимися обломками. Среди них лежит мертвое тело, обгоревшее до неузнаваемости. А рядом корчатся от боли раненые, к которым медленно подбираются языки пламени. К раненым спешат матросы и одного за другим оттаскивают в безопасное место.

Некоторое время спустя пожар на месте взрыва удастся ликвидировать. На корме по левому борту лежат вповалку раненые — им оказывает помощь судовой врач. Затем пожар вспыхивает с новой силой уже повсеместно: огонь подступает к торпедному отсеку, зарядным погребам и юту, где стоит вспомогательный двигатель. Между тем вокруг корабля полыхает залитое мазутом море.

К охваченному пламенем обломку на всех парах устремляются миноносцы «Гренада», «Эфриди» и «Империял» — с них спускают спасательные шлюпки. А «Эфриди» даже осмеливается подойти к нему почти вплотную. Самый старший из уцелевших офицеров, капитан-лейтенант О., комендор, отдает приказ покинуть судно. В первую очередь спускают раненых, за ними следуют матросы, а после них — офицеры.

Покуда идет эвакуация, на ближайшем к «Бизону» борту английского миноносца занимается огнем покраска — и тот резко сдает назад. В следующее мгновение в зарядных погребах «Бизона» начинают рваться зенитные снаряды. Мощь взрывов ужасает даже тех, кто наблюдает за происходящим со стороны.

Капитан-лейтенант О. приказывает всем, кто может, прыгать за борт. Сам же он покидает эсминец последним — лишь после того, как ему с большим трудом удается спустить на воду матроса с перебитыми ногами, который вообще не в состоянии передвигаться самостоятельно. А бомбардировщики тем временем все атакуют — море сплошь в гейзерах от беспрестанно рвущихся бомб.

Обломок «Бизона» зарылся передом в волну. Вот уже у увенчанной огромным полотнищем французского флага кормы эсминца обнажилось выкрашенное в красный цвет днище с торчащими лопастями винтов...

10 часов 20 минут. Воздушный налет закончился. Корабельные орудия смолкли. Но ужасная трагедия на этом не завершилась. Море, затянутое мазутной пленкой, все еще горело. На поверхности плавали всевозможные предметы. И посреди всего этого скопища дрейфовал громадный, полузатопленный обломок корабля — живой символ злого рока войны.

С палубы, где мы стоим, до нас доносится шелест лопаток прожектора: «Монкальм» сигналист «Девонширу» — запрашивает у флагмана разрешение пустить в ход торпеды и затопить дрейфующий обломок «Бизона». Через несколько минут «Девоншир» подает сигнал «Эфриди», который принимает на борт последних уцелевших с «Бизона»: «Приказываю затопить эсминец!» В 12 часов 07 минут все кончилось. Как это произошло, мы не видели — слышали только несколько орудийных залпов. Затем конвой повернул на прежний курс и со скоростью восемнадцать с половиной узлов двинулся прочь от злополучного места.

Курс — восток; ход — «змейкой». Море пустынно. Поле битвы, если можно так выразиться применительно к морю, осталось далеко позади. Смерть, взрывы, пожары — все это тоже в прошлом: волны сомкнулись над «Бизоном» и как будто смыли из нашей памяти воспоминания о недавней трагедии. На земле, впрочем, происходит то же самое — она порастает травой, — правда, не так скоро! Теперь мы уже без труда можем себе представить, что по левому борту от нас, где в походном строю зияет пустота, еще недавно шел эскортный миноносец «Бизон» — изящный, мощный, быстрый. Походный порядок конвоя нарушен еще и тем, что свое место в строю пока не занял миноносец «Эфриди». Но вот, закончив спасательную операцию, он

уже спешит за нами вдогонку — и мало-помалу настигает конвой. Вскоре мы можем различить на верхней палубе миноносца сбившихся в кучу моряков с «Бизона»: многие из них стоят, кое-кто сидит, а некоторые, должно быть, раненые, лежат вповалку. О чем они сейчас думают? Наверное, о том, что им несказанно повезло: ведь они побывали в адском пекле — и остались живы... Было около двух часов полудни.

В это самое время, точнее, в 13 часов 52 минуты, немецкие бомбардировщики снова пошли в атаку.

На сей раз их было три. И атака была уже не столь впечатляющей. Конвой встретил их огнем всех своих орудий. Стоило самолету только занести крыло над каким-либо кораблем, как в бой тотчас вступали зенитные пулеметы. Два бомбардировщика сбросили три бомбы на вспомогательный крейсер «Карлайл». Мимо цели! А третий с пологого пикирования устремился на миноносец «Эфриди». Самолет все ближе — от его воя того и гляди лопнут барабанные перепонки. От него отрывается бомба — и летит точно в цель...

Бомба взорвалась перед передней дымовой трубой, как и в случае с «Бизоном».

Однако на сей раз громадный столб пламени взметнулся в небо сразу же после взрыва — по левому борту корабля, а струи пара и дыма ударили одновременно во все стороны.

Даже издали можно было без труда определить — «Эфриди» смертельно ранен. Как это ни горько, но точнее, пожалуй, не скажешь. Однако, что не менее удивительно, эсmineц все еще на ходу. Вдруг он резко зарывается носом в волну, его кренит то вправо, то влево — стать на ровный киль ему, как видно, больше не суждено. И вот уже «Эфриди» на полном ходу заваливается на левый борт, будто решив передохнуть перед тем, как испустить дух и безвозвратно кануть в бездну. К нему на выручку тут же устремляются два его собрата — миноносцы «Гриффин» и «Империял».

14 часов 45 минут. «Эфриди» погружается в пучину.

А конвой идет своим курсом дальше по штормовому морю, которое со свойственной ему порой жестокостью скрывает от наших изумленных взоров последние следы второй на сегодняшний день трагедии. И снова наблюдаем мы с палубы «Монкальма», как свое место в походном строю занимает догнавший конвой последний миноносец из тех, что участвовали в спасении оставшихся в живых моряков с «Эфриди». Это — «Гриффин». Многим из числа спасенных повезло второй раз: ведь большинство из них с «Бизона» — они чудом избежали печальной участи, постигшей их корабль. К тому же узнать их совсем не трудно — по униформе. Дважды спасенные и тут по большей части стоят, облокотясь на релинги, другие сидят прямо на палубе и лишь некоторые лежат — очевидно, раненые. Сходство между

обеими трагедиями действительно потрясает! Буквально только что стояли мы с вами на этой самой палубе и наблюдали в бинокли за точно таким же миноносцем, настигающем наш походный строй, и на его борту — все те же лица и взгляды, устремленные нам вслед. И этот самый эсминец затонул у нас же на глазах. И те же самые люди — не считая тех, кто погиб при взрыве, — опять возвращаются к нам. Мы всем сердцем желаем встречи с ними и при этом боимся, как бы ее не омрачили воспоминания о последней трагедии. Было почти 15 часов 30 минут.

И вот случилось то, что всех нас в очередной раз ввергло в ужас...

В небе вновь появились немецкие бомбардировщики. Теперь главной своей целью они выбрали миноносец «Гриффин»...

На этом, казалось бы, можно остановиться: третья смертельная угроза подряд — это уже слишком! Мыслимое ли дело — чтобы чудом спасенным людям, притом дважды за какие-нибудь считанные часы, уготовлено еще раз быть низвергнутыми в горнило страшных испытаний! Неужто такое возможно? В это даже трудно поверить. Однако, хотим мы того или нет, так оно и было. У нас на глазах снова завязался жестокий бой — теперь вокруг миноносца «Гриффин».

Не сбавляя хода, миноносец ловко лавирует между фонтанами рвущихся бомб. Уцелеет он? Или погибнет?.. Наконец наступает развязка душераздирающей трагедии. Это и правда уже чересчур! Но несмотря на весь ужас разворачивающегося перед нами зрелища, мы, вцепившись руками в поручни, неотрывно следим за происходящим. Какую игру затеяла смерть с несчастными французами, в страхе и отчаянии сбившимися в кучу под мостиком и палубными надстройками «Гриффина», полуразрушенными, иссеченными осколками бомб, залитыми мазутом и опаленными языками пламени? Мы понимаем: если «Гриффин» не выстоит, воспоминания о его гибели, которая, таким образом, пополнит список сегодняшних трагедий, лягут на нас тяжким бременем, оставив в наших душах неизгладимый черный след, как после смерти дорогого и близкого человека...

Конвой продолжает свой путь дальше. «Гриффин» с нами в строю — слава Богу, живой!

В 17 часов 30 минут к нам подлетает британский патрульный гидросамолет с базы в Сандерленде; он ведет конвой, выдвинувшись чуть вперед от головного корабля. В 19 часов 13 минут «Девоншир» сигналист «Монкальму»:

«Получил запрос от «Империала»: «Прошу разрешения предать морю тело погибшего капитана III ранга Жиро». Какие будут указания? Благодарю».

Проходит несколько долгих минут. Наконец «Монкальм» передает прожектором ответный сигнал:

«Монкальм» — «Девонширу». — На ваш запрос от 19 часов 14 минут отвечаем — действуйте».

Траурная церемония состоялась в 22 часа. Было светло, как днем...

Конвой доставил войска экспедиционного корпуса из Намсуса в Скапа-Флоу 5 мая, около 6 часов утра. Потом миноносцы «Империял», «Гриффин» и «Эфриди» направились в базу Саллом-Во — там же, на Шетландских островах, — куда перед тем по предписанию командования зашло французское госпитальное судно «Сфинкс».

Таким образом, из 264 членов экипажа «Бизона» уцелело не больше ста человек. Командир эсминца, капитан I ранга Буан, и его старший помощник, капитан III ранга Жиро, погибли. Уцелевших моряков с «Бизона», в том числе легкораненых, переправили на борт транспорта «Президент Думе», и тот, в составе конвоя из вспомогательных крейсеров I дивизии и других транспортов, выдвинулся в 18 часов в направлении Клайда. Конвой сопровождали французские эсминцы «Тарту», «Милан», «Шевалье Поль» и четверка английских миноносцев.

На борту «Сфинкса» остались только тяжелораненые. Из них восемь человек позднее скончались. Их тела предали морю со всеми подобающими почестями, опустив в воду с борта минного заградителя «Эбе» на выходе из Скапа-Флоу в ночь с 5 на 6 мая. На траурной церемонии присутствовали три офицера и десять матросов с «Монкальма».

Часть вторая

РЕЗЕРВИСТЫ

Среди документов, позволяющих доподлинно восстановить картину тех или иных драматических событий последней войны, к самым, пожалуй, впечатляющим можно отнести рапорты, доклады, отчеты, сводки и донесения капитанов многих торговых и пассажирских судов, переданных на военно-морскую службу, — так называемых резервистов.

Перечитываешь все это и диву даешься: слишком сильное впечатление остается от прочитанного! И мне, сказать по чести, очень хотелось бы, чтобы эти документы когда-нибудь увидели свет, что называется в чистом виде. При всем том, однако, меня удерживает одно сомнение: будет ли понятен читателям, не искушенным в морских делах, сухой, лаконичный и зачастую сугубо профессиональный язык этих документов. С другой стороны, я не перестаю спрашивать себя: есть ли у меня право предавать гласности эти документы хотя бы выборочно, памятуя, что задача историка заключается отнюдь не в этом? И не будет ли это с моей стороны предательством по отношению к людям, их писавшим, — участникам той самой «войны резервистов»? Нет, передо мной стоит иная задача — связать все документы с главной темой повествования для придания ему исторической достоверности.

Корабли, о которых речь пойдет ниже, имели благозвучные, вполне мирные названия, больше подходившие к романтическим поэмам и рассказам о море. Судите сами: «Лазурный берег», «Серебряный берег», «Святой Октавиан», «Святая Камилла», «Дуэзец», «Руан», «Версаль», «Эйн-Эль-Тюрк», «Офелия», «Ньюхейвен»...

Разве сегодня их кто-нибудь помнит? Боюсь — нет. Все эти названия сгорели в испепеляющем пламени войны, канув в забвение. Хотя ни одно из древних морских путешествий, о которых мы, как ни странно, помним больше, сколь бы тяжелым и опасным оно ни было, несравнимо с недавними военными рейсами мирных кораблей: ведь в большинстве случаев они уходили прямоком в огнедышащую преисподнюю вместе с моряками. И участь гражданских моряков времен

второй мировой войны ввергла бы в ужас любого из выдавших виды «береговых братьев». И то верно: невероятные приключения пиратов Карибского моря кажутся детскими забавами в сравнении с тем, что выпало на долю резервистов.

И не случайно адмирал Абриаль, главнокомандующий французским Северным флотом, признавался: «Я неоднократно встречался с капитанами торговых судов перед тем, как они выходили в море. И всякий раз у меня было такое чувство, будто я посылаю их на верную смерть...»

Всякий раз!..

Да уж, многим из тех капитанов, штурманов и матросов не было суждено вернуться к родным берегам. Их корабли канули в бездну — безвозвратно. Те же из них, что, за редким исключением, не затонули, не взлетели на воздух тысячами кровотокащих обломков, не сгорели заживо, а чудом уцелели, — те бесславно закончили свой век на корабельных кладбищах. За полной ненадобностью.

Но как бы там ни было, я не ставлю себе целью поведать историю каждого из этих кораблей-героев в отдельности, не говоря уже о том, чтобы перечислить их названия, хотя, безусловно, они все того достойны. Нет, я просто хочу вспомнить о них и отдать им долг памяти, рассказав историю лишь некоторых.

Глава I

ФЛИССИНГЕН

Побережье Северного моря, к северо-востоку от франко-бельгийской границы, представляет собой сплошную низменность, покрытую дюнами и обрамленную с противоположной от моря стороны частокором корабельных сосен. С мостиков кораблей, следующих в голландские порты, видны очаровательные церквушки с островерхими колоколенками и живописные ветряные мельницы. А еще дальше на северо-восток, в глубь побережья, вдается широкое устье Шельды. Прямо при входе в устье реки, по левую руку, то есть на северном берегу, расположен Флиссинген. Два шпиля: побольше — протестантской церкви и поменьше — католического костела, — ветряная мельница поверх бастиона, обнесенного старыми крепостными стенами с огромным флагом, — так выглядит Флиссинген с моря.

Итак, 11 мая 1940 года. На рейде Флиссингена стал конвой из войсковых и грузовых транспортов — обычных, только переоборудованных под военные нужды пароходов «Серебряный берег», «Руан» и «Ньюхейвен», в сопровождении французских эскортных миноносцев

«Циклон» и «Сирокко» и двух английских эсминцев. Было это в 14 часов 15 минут. Не успел якорь последнего корабля коснуться морского дна, как вдруг, — откуда ни возьмись, — появились немецкие бомбардировщики. Прямо как гром среди ясного неба.

В самом деле, погода в тот день стояла чудесная — бездонное нежно-голубое небо, спокойное, будто уснувшее, море и озаренная ярким солнечным светом цветущая земля. В столь безмятежной обстановке воздушный налет казался событием из ряда вон выходящим, в высшей степени невероятным. На такое способна только война! Солдаты, высыпавшие гурьбой на верхние палубы застывших на морской глади кораблей, были не в силах оторвать глаз от берега, только что такого тихого и прекрасного. Скоро они не узнают его вовсе. Не узнают они и самих себя. Так начался отсчет нового времени...

Все произошло на удивление быстро. Отдаленный, едва уловимый гул, редкие белые, точно снежные комья, облачка дыма на фоне лазурного неба — и все. Ничто больше не нарушало воцарившийся вновь покой. Впрочем, тишина, пронизанная смутной тревогой и вместе с тем призрачной надеждой, длилась недолго. Мгновение-другое — и ее потряс гром войны.

Едва смолкли первые отзвуки отдаленной канонады, как им уже вторили залпы корабельных зенитных пушек и пулеметов. Поднялся такой грохот, что у людей, никогда не нюхавших порошу, от ужаса сжималось сердце. По палубам транспортов металась в панике солдат в спасательных жилетах, совершенно не понимая, что происходит. Бомбы сыпались с неба с пронзительным свистом, который, как только они касались воды, перерастал в оглушительный грохот взрывов, вздымавших в воздух пенные шипящие фонтаны брызг.

Вскоре тишина наполнилась мерным, повсеместным гулом: это гудели все прибывающие самолеты — они летели очень высоко, посверкивая сталью на солнце, и казалось, будто гудят вовсе не они. Внезапно сквозь монотонный гул послышался резкий вой, переходящий в свист... Потом — всплеск. И тут же — взрыв. Это один за другим атаковали пикирующие бомбардировщики — раз, другой, третий... десятый. Самолеты кружили в небе точно в воздушном цирке, причем совершенно беспрепятственно: ни с воздуха, ни с земли им не было оказано ни малейшего сопротивления.

Бомбардировка длилась уже с полчаса. Оправившись от первого потрясения, люди, столпившиеся на палубах кораблей, начали робко переговариваться друг с другом: «И долго это еще будет продолжаться? Почему зенитчики на берегу не чешутся?» Среди общего шума голосов можно было услышать и такое: «Неужели все? Да какие тут могут быть шутки!..» Нет, это было далеко не все. От «стан» отделились три бомбардировщика и, перейдя в пикирование, разом устреми-

лись в атаку на огромный, проходной на спящего кита голландский сухогруз, который стоял на якоре в миле к востоку от кораблей французского конвоя. Всплеск, другой, третий — судно оказалось в сплошном кольце взрывов. Над леерным ограждением мостика, точно в кукольном театре, показались две вскинутые сверху головы. С неба прямо на них с воем падал четвертый пикирующий бомбардировщик. На сей раз всплеска не последовало. Вместо kloкочущего фонтана в воздух потянулся столб дыма. По крайней мере одна или две бомбы угодили точно в сухогруз — и тот стал медленно тонуть...

15 часов 00 минут. На «Руане» подняли якорь, и пароход, несмотря на бомбежку, двинулся к причалу. На помощь к нему подоспели два буксира. И с их помощью он неспешно вошел в акваторию порта.

И вдруг все разом смолкло. Последние орудийные залпы громыхнули особенно гулко. Однако снаряды были выпущены в пустоту. Непрерывный вой авиамоторов к тому времени мало-помалу стих, и небо опустело. Можно было перевести дух.

15 часов 45 минут. Один из английских миноносцев сигналил пароходу «Серебряный берег»: «Снимайтесь с якоря, заходите в порт». «Серебряный берег» подчиняется.

Вот, наконец, и заветный берег. Он все ближе. Уже можно отчетливо различить безупречно ровные ряды домов с окнами, обращенными к морю, магазины и лавки с красочными, манящими вывесками и витринами. Мирный город, мирные жители — неужели придется их защищать от нежданно нагрянувшей беды? Солдаты не сводят глаз с горожан, особенно с девушек, и те тоже глядят на них неотрывно, с надеждой.

За кормой остались внешние молы. Пройден и аванпорт, отороченный грядой каменных пирсов с примкнувшими к ним дебаркадерами. А вот и порт. Капитан «Серебряного берега», окинув с мостика пристальным взглядом акваторию порта и прилегающих причалов, не заметил ни одного погрузо-разгрузочного снаряда.

К причалам было не приткнуться — ни единого свободного места: последнее занял «Руан», к которому только что подошел плавучий кран. «Серебряный берег» застопорил ход посреди акватории порта, потом развернулся, двинулся обратно к выходу и бросил якорь неподалеку от внешних молов, с внутренней стороны. Солдаты, которым порядком наскучила роль безучастных пассажиров, обменивались безрадостными замечаниями — вроде: «Что творится?» — «Черт знает что! Еще поди разбери...» Время от времени они поднимали глаза к небу. Но все было спокойно. Пока.

17 часов 00 минут. К «Серебряному берегу» подходит катер и передает распоряжение начальника порта: «Возвращайтесь в порт и швартуйтесь бортом к «Руану». Ничего не поделасшь — распоряжение выше надо выполнять.

С борта «Руана», обращенного к причальной стенке, уже началась высадка личного состава экспедиционного корпуса. Плавающий кран стоял все там же — по другому борту транспорта.

«Подождем, когда отвалит кран, и пришвартуемся», — решил капитан «Серебряного берега».

Зазвенел машинный телеграф — «Серебряный берег» дал задний ход и начал не спеша маневрировать.

Облокотившись на релинги, солдаты смотрят на воду: пространство между судном и берегом мало-помалу уменьшается.

— Воздух!..

Поднебесная тишь наполняется зловещим гулом. Корабельные орудия сотрясаются непрерывными залпами — их раскатам вторят свист падающих бомб и грохот взрывов. Начался новый воздушный налет.

И опять солдаты в ужасе жмутся к переборкам, уступая гражданским в общем-то морякам свою работу. Стоит только самолетам зайти в пикирование, как зенитные пулеметы тут же открывают шквальный огонь. В этот раз в воздухе всего лишь восемь бомбардировщиков. Они атакуют с поразительным спокойствием, не обращая внимания на хаотичную и, главное, неточную пальбу пушек и пулеметов.

И снова на палубе паника: солдаты кидаются врассыпную, спотыкаются и падают, давя друг друга. Одна бомба рванула в каких-нибудь двух метрах от правого борта судна — напротив мостика. К счастью, все обошлось: ни судно, ни люди не пострадали. И уже в следующее мгновение безрассудный ужас сменяется безудержным восторгом: один бомбардировщик охвачен пламенем и падает камнем на землю.

Высадка войск с «Руана», приостановленная на время бомбежки, продолжается. В строгом порядке солдаты один за другим спускаются по сходням на причал. Затем выстраиваются в ряд вдоль пакгаузов и строем покидают территорию порта. Тем временем буксир медленно оттаскивает плавающий кран от «Руана», чтобы освободить место возле борта транспорта.

В 18 часов 45 минут бомбардировка прекращается.

Через четверть часа «Серебряный берег» благополучно ошвартовывается рядом с «Руаном». Как только с одного судна на другое перебрасывают сходни, начинается высадка новоприбывших войсковых подразделений. Затем на место «Серебряного берега» становится «Нью-Хейвен» — высадка войск возобновляется. В 19 часов на причал сходит последний солдат.

На другой день, то есть 12 мая, в 3 часа утра, после того как закончилась выгрузка материальной части, размещавшейся на борту «Руана», капитан «Серебряного берега» сдал чуть назад, чтобы позво-

лить «Руану» отвалить от причальной стенки, и после сам стал на его место. В 4 часа утра началась очередная бомбардировка. Впрочем, налет был недолгим и неэффективным.

5 часов 00 минут. На борту «Серебряного берега» приступили к выгрузке материальной части. Операция шла до отчаяния медленно.

Разгрузку производили лишь с помощью средств, имевшихся на борту транспорта. А «Серебряный берег», как мы помним, был не сухогрузом, оснащенный мощными грузоподъемными стрелами, а всего-навсего обыкновенным почтово-пассажирским пароходом, крейсеровавшим между портами Франции и Англии. Утром 10 мая он спокойно стоял у одного из причалов морского вокзала Кале, как вдруг капитан получил распоряжение немедленно идти в Дюнкерк, где судно поступало в полное распоряжение военно-морского флота. Такая поспешность была обусловлена тем, что как раз в то утро в порту Дюнкерка шла полным ходом погрузка войск и военной техники на небольшие пароходы, которые затем спешно направлялись к берегам Голландии. И вот теперь, по прибытии транспортов в порты назначения, их надо было столь же быстро разгружать. Во Флиссингене в помощь грузчикам портовые власти выделили два десятка матросов. Однако, по едкому замечанию капитана «Серебряного берега», «толку от них не было никакого — одна морока». И французским морякам ничего не оставалось, как, отстранив их, самим взяться за дело. Разгрузка продолжалась все утро без перерыва — даже когда несколько раз звучали сигналы воздушной тревоги.

На соседнем причале разгружали сухогруз «Павон» — он доставил во Флиссинген пушки и прочее вооружение.

В 7 часов 20 минут «Руан» наконец отдал швартовы и под бомбежкой — причем, не очень интенсивной — двинулся к выходу из порта. Ну а мы с вами останемся пока на борту «Серебряного берега». Итак, рейс, в который вышел наш «резервист», — он, напомним, начался 10 мая, а закончился, скажем, забегая вперед, 30 июля 1940 года, — был не совсем обычным даже для военного времени.

Незадолго до полудня кормовой трюм транспорта опорожнился почти полностью. К этому часу моряки и грузчики изрядно устали и проголодались и уже подумывали о заслуженном обеде под стаканчик другой доброго вина. Полдень. О том же, что было дальше, пусть лучше расскажет капитан судна:

«Ровно в полдень нас атаковала эскадрилья вражеских бомбардировщиков. Налет длился не меньше получаса. Корабельных пулеметчиков на боевых постах не оказалось, и самолеты, снизившись метров на сто пятьдесят, принялись поливать нас свинцом из своих пулеметов. Одна бомба упала в метре от левого кормового борта. От взрыва судно содрогнулось всем корпусом. А в причал, в полусотне метров у

нас за кормой, угодила торпеда. Взрывной волной в воздух подбросило многотонный грузовик и, как пушинку, швырнуло прямо на мостик «Дилижанта» — единственного французского судна, стоявшего у того причала. Жесточайшей бомбардировке подвергся и морской вокзал Флиссингена. Корму нашего судна сплошь посекло осколками бомб и пулями. Одним из осколков искорежило зенитный пулемет правого кормового борта. Но пулеметчик-комендор Ален Гоарен, личный номер 8392-В.30, даже не дрогнул. Он покинул свой пост лишь после того, как убедился, что его оружие стало совершенно непригодным для ведения боевых действий. Мне хотелось бы особо отметить мужество этого моряка».

Что же касается грузовика, отброшенного взрывной волной на «Дилижант» и застрявшего среди обломков мостика, то вытаскивать его из-под завала не было ни времени, ни возможностей. И спустя несколько минут после случившегося «Дилижант» вышел в обратный рейс с «подарком» из Флиссингена, чем привел в неописуемый восторг всех, кто встречал судно в Дюнкерке.

Между тем во Флиссингенский порт зашло еще одно небольшое французское суденышко — «Охотник-9». Едва оно ошвартовалось у единственного свободного причала, порядком порушенного взрывами бомб, как его капитан кинулся напрямик к начальнику порта, перепрыгивая через завалы из балок и брусьев. Он попросил, чтобы тот распорядился немедленно начать разгрузку судна под прикрытием береговых батарей ПВО. К тому времени разгрузка «Павона» почти закончилась. И матросы «Охотника-9» решились помочь доразгрузить «Серебряный берег». Работа закипела вовсю, и если бы ничто не помешало, она завершилась бы к трем часам пополудни.

Но тут снова нагрянули немецкие бомбардировщики — на сей раз их было три — и принялись бомбить «Серебряный берег».

Капитан «Охотника-9» сигналил капитану «Серебряного берега», чтобы тот скорее отваливал от причала и ждал его на внешнем рейде. В 15 часов 25 минут «Серебряный берег», закончив с грехом пополам разгрузку, спешно покидает порт, оставив на причале шестерых своих матросов — их примет на борт «Охотник-9». О дальнейшем ходе событий мы узнаем опять же со слов капитана «Серебряного берега»:

«В 16 часов 03 минуты вышли в море. Впереди следует «Охотник-9». На траверзе Ванделара встречаемся с тремя французскими эсминцами и под их эскортом, увеличив обороты, следуем дальше. Входим в Южный канал и в 20 часов 05 минут становимся на якорь на внешнем рейде Дюнкерка. В 21 час 00 минут принимаем на борт лоцмана и снимаемся с якоря. Под проводкой лоцмана заходим в аванпорт, несмотря на запрет портовых властей. Получаем приказ морской полиции следовать обратно и стать на якорь на внешнем рейде. Отвечаем,

что топливо на исходе. Нас пропускают в порт и в 22 часа 00 минут ставят к молу № 3».

В порту уже стоял «Руан» — он прибыл в Дюнкерк через час пополудни, на пару с «Ньюхейвеном».

Глава II

ОСТЕНДЕ — ДУВР

Вторник, 14 мая. Адмирал Нор благодарит капитанов и экипажи французских судов за мужество, проявленное во время высадки войск во Флиссингене, в ходе которой они подверглись жестоким бомбардировкам, но, невзирая ни на что, с честью выполнили свой долг и не потеряли при этом ни одного человека.

Пятница, 17 мая. Капитан «Руана» записывает в судовом журнале:

«Получили приказ подготовиться к выходу в море, чтобы по первому же сигналу выдвинуться во Флиссинген и обеспечить эвакуацию находящегося там воинского контингента. Аналогичный приказ получили «Ньюхейвен» и «Лазурный берег».

22 часа 15 минут. Дали команду «по местам стоять, со швартовов сниматься!»

22 часа 30 минут. Дали отбой. Рейс на Флиссинген отменили».

Война надвигалась быстро.

Эвакуация войск из Флиссингена была проведена 17 мая на пяти малых каботажных судах класса «Охотник», которые, по меткому выражению адмирала Платона, «крейсировали между Флиссингеном и Брескенсом* как такси». В ночь на 20 мая из Флиссингена в Шербур вышел «Павон» с голландскими солдатами на борту. Однако вскоре судно попало под бомбежку — две бомбы взорвались в носовом трюме, — загорелось и некоторое время спустя, хотя пожар удалось потушить, выбросилось на мель близ Вальдского маяка. Часть пассажиров «Павона» принял на борт оказавшийся неподалеку «Охотник-9». Остальные покинули застрявшее на мели судно по дну во время отлива.

Вернемся, однако, на борт «Серебряного берега». В тот день, 17 мая, наше судно стояло в Остенде, куда оно прибыло накануне и, согласно предписанию военно-морского командования, поступило в

* Брескенс — порт на южном берегу устья Западной Шельды; расположен напротив Флиссингена.

распоряжение Британского консульства. 17 мая пополудни сотрудники консульства организовали погрузку пятисот солдат британского корпуса на борт «Серебряного берега», которому надлежало переправить их на родину. В 16 часов 15 минут «Серебряный берег» вышел из порта и взял курс к южному побережью Англии в конвое с четырьмя бельгийскими судами, участвовавшими в эвакуации гражданских беженцев-англичан. В 20 часов конвой стал на траверзе Норт-Гудвина, восточной оконечности Британии. Суда конвоя приняли на борт английских лоцманов и под лоцманской проводкой двинулись к южному Дьюнскому рейду. В 21 час 05 минут они прибыли на место и стали на якорь. На следующее утро, в 6 часов 20 минут, конвой снова вышел в море — и уже в 7 часов 12 минут прибыл в Фолкстон, где и была произведена высадка солдат и гражданских беженцев. В это время в Остенде ошвартовались «Руан», «Лазурный берег» и «Ньюхейвен», прибывшие из Дюнкерка. Они приняли на борт очередную партию английских беженцев из охваченной пламенем войны Европы.

Дюнкерк — Остенде — Дувр — Дюнкерк — Остенде; Дюнкерк — Остенде — Норт-Гудвин — Дьюнский рейд — Фолкстон — Дюнкерк — Остенде... Попробуем теперь представить себе эту непрерывную круговерть челночных рейсов, которые «резервисты» обслуживали до тех пор, пока в Остенде еще можно было ошвартоваться и пока оттуда не был эвакуирован последний беженец.

Первыми эвакуации подлежали гражданские лица. Не успевало судно стать на швартовы и спустить на причал сходни, как к нему, тесня и давя друг друга, устремлялись толпы народа, перепуганного непрекращающимся ни днем, ни ночью бомбардировками. Кроме того, люди боялись, что это — последний пароход и что он, не дай Бог, уйдет без них. Иные беженцы прибывали на причал в грузовиках, битком набитых чемоданами, узлами и прочим скарбом. О том, чтобы грузить на борт и багаж, не могло быть и речи: мест и людям-то не хватало. И новоприбывшим ничего не оставалось, как плюнуть на свое добро, тем более что протиснуться с ним на борт не было никакой возможности. Как говорится, *primum vivere!** А вдруг пароходы не смогут взять всех желающих? Что, если французские моряки не захотят рисковать ради каких-то там иностранных беженцев? Успокойтесь, несчастные! Уж кто-кто, а моряки вас не оставят в беде: они выполняют не только приказ, но и свой долг — и будут выполнять его до конца, что бы там ни случилось...

Однако, что ни говори, живое представление о том, как проходили эти «челночные» рейсы, можно получить, лишь познакомившись с отчетами капитанов тех самых «челноков». Заглянем в один из таких

* *Primum vivere!* (лат.) — Прежде жить!..

отчетов — к примеру в тот, что составил капитан парохода «Лазурный берег». Итак:

«18 мая, 6 часов 00 минут. Отвалили от мола № 2 Дюнкеркского порта и взяли курс на Остенде.

7 часов 10 минут. Вышли из канала и легли на заданный курс. Вахты несли в усиленном режиме. Комендоры не оставляли свои посты ни днем, ни ночью. Погода ясная. Слабый западный ветер. Море спокойное.

8 часов 45 минут. Стали на рейд Остенде, запросили разрешение на вход в порт

9 часов 30 минут. Приняли сигнал семафора. Получили разрешение на заход. Снялись с якоря и начали маневрировать.

10 часов 00 минут. Дали задний ход. В это время нас атаковал вражеский пикирующий бомбардировщик. Он сбросил на нас минную банку, и та взорвалась в полусотне метров от нашего носа, на уровне ватерлинии. При этом бомбардировщик обстрелял судно из пулемета, но никто из членов экипажа не пострадал. В бой вступили наши зенитчики. Продолжали маневрировать, продвигаясь к аванпорту.

10 часов 15 минут. Пришвартовались бортом к бельгийскому пароходу «Принц Бодуэн». Получили распоряжение от представителя командующего французскими ВМС в Остенде приступить к приему на борт бельгийских беженцев. Экипаж и комендоры стоят по местам согласно боевому расписанию, поскольку своих сил ПВО в Остенде не было.

14 часов 30 минут. Снялись из Остенде и, согласно предписанию, взяли курс на Дувр, имея на борту 800 беженцев. Приняты все надлежащие меры предосторожности: пассажирам и членам экипажа розданы спасательные пояса; шлюпки подготовлены к аварийному спуску на воду; пассажиры эвакуированы с верхних палуб; водонепроницаемые двери наглухо задрены.

15 часов 00 минут. Прошли рейд и взяли курс на юг. Следовали одни, без эскорта.

15 часов 20 минут. Подверглись налету четырех вражеских бомбардировщиков. Заняли места по боевому расписанию. Следовали переменными курсами. В бой вступили корабельные зенитные орудия. Две бомбы взорвались рядом с судном. Взрывной волной по одному борту выбило иллюминаторы, а осколками пробило шлюпки и посеколо палубные надстройки. Во время каждого захода самолеты обстреливали нас из пулеметов. Мы остались живы лишь благодаря мешкам с песком, которыми загодя обложили мостик.

16 часов 15 минут. Следовали переменными курсами. Вышли на траверз Ньюпорта. Наскочили на мель. Дали полный вперед и сошли с мели. Согласно инструкции, продолжали следовать переменными курсами.

17 часов 05 минут. Были снова атакованы вражескими бомбардировщиками. Вели по самолетам непрерывный огонь из бортовых зенитных пушек и пулеметов. Одна бомба взорвалась в 60 метрах по правому кормовому борту. Осколками повреждены шлюпки правого борта. Другая бомба упала в сотне метров прямо по носу судна, а третья — по левому носовому борту. Один из бомбардировщиков был сбит английским миноносцем, загорелся и упал в море в миле южнее.

17 часов 25 минут. Прошли Южный канал.

17 часов 55 минут. Стали на рейде Дюнкерка. Подняли сигнальные флажки и запросили дополнительные боеприпасы. В это же время с запада подошел «Серебряный берег», стал на рейде и запросил продовольствие...»

«Серебряный берег» прибыл из Фолкстона. Высадив первую партию беженцев, он тут же снялся обратно в Остенде. Следом за ним в Фолкстон из Остенде прибыл «Ньюхейвен». Высадив часть пассажиров на берег, он направился в Саутгемптон. А «Руан», покинув Остенде, прибыл тем временем на рейд Дувра...

Итак, «челноки» метались без устали от берега к берегу, замирали у причалов, вбирали в себя толпы обезумевших от страха беженцев, спешно отваливали от причала, шли, лавируя под бомбежкой, к другому. — до поры до времени мирному берегу, высаживали более или менее успокоившихся беженцев и тут же снимались обратно, никого при том не спрашивая, когда же все это закончится, и не требуя взамен ничего, кроме разве что самого необходимого — продовольствия и боеприпасов, и то только для того, чтобы «неукоснительно и в срок выполнить предписания военно-морского командования». Пересекались курсы пароходов, вторили друг другу голоса их капитанов — безропотные, покорные, исполненные доброй воли.

«Лазурный берег», к примеру, запрашивал боеприпасы:

«18 часов 25 минут. Ответа на запрос не получили. Следуем дальше, курс — вост. Прошли Дик.

19 часов 15 минут. Прошли буй № 3 при входе на рейд Кале. Прошли буй «К» при входе на рейд Блан-Не.

20 часов 50 минут. Стали на внешнем рейде Дувра...»

«Серебряный берег» запрашивал продовольствие:

«Запросили семафором продовольствие. Повторный запрос передали в Морскую полицию через лоцмана.

10 мая, 22 часа 00 минут. Воздушная тревога! Бомбардировка порта и города продолжалась до 22 часов 30 минут значительными силами немецкой авиации. Налет пытались отразить с помощью бортовых зенитных пулеметов. Несколько бомб упали рядом с судном. Повреждений не получили. На территории порта и города наблюдали множественные очаги пожара.

20 мая, 9 часов 30 минут. Приступили к погрузке продовольствия.

10 часов 00 минут. Снялись с якоря. Держим курс согласно предписанию. Зашли в Остенде...»

Остенде — Норт-Гудвин — Фолкстон — Дувр — Булонь... «Серебряный берег» слегка уклоняется от обычного маршрута:

«21 мая, 19 часов 40 минут. Стали к причальной стенке в Булонь-Маритим. Бомбардировка рейда, порта и города, начавшаяся в 19 часов 00 минут, продолжается. Но, несмотря ни на что, приступили к приему на борт английских, а также отдельных бельгийских военных и жандармских подразделений.

20 часов 16 минут. Вышли из Булонь-Маритим.

21 час 56 минут. Стали на рейде Дувра...»

Дувр — Фолкстон — Дюнкерк — Остенде — Норт-Гудвин — рейд Дьюн... Вот уже прошел пятый день этого изнурительного рейда. Осунувшиеся от не проходящей бессонницы лица и покрасневшие глаза, утомленные еще и беспрестанным выслеживанием неприятельских самолетов, заходящих, как правило, «со стороны солнца», сжатые, мертвенно-бледные губы... Словом, не лица, а застывшие маски, на которые больно глядеть сторонним пассажирам. Таков он, леденящий душу лик войны! Капитаны, ни на минуту не покидающие мостик и не перестающие удивляться собственной выносливости, ограничиваются лишь самыми необходимыми записями, которые они лаконично заносят в навигационные журналы: снялись... приняли на борт... стали на якорь... разгрузились... снялись... ожесточенная бомбардировка... непрерывная бомбардировка... И неизменно — с указанием точного времени происходящего.

«Во время перехода из Фолкстона в Дувр, длившегося не более суток — с 19 по 29 мая, — отмечал позднее в своем отчете о поведении экипажа капитан «Лазурного берега», — мы подвергались непрерывным бомбардировкам вражеской авиации как в море, так и на рейде и в портах захода. В течение тех суток мои комендоры не оставляли боевые посты ни на минуту, хотя те были совершенно открыты (за исключением пулемета на мостике), то есть не имели ни малейшей защиты от пуль и осколков».

22 мая пополудни «Серебряный берег» высадил 600 английских солдат на Адмиральском причале Дувра и получил приказ ждать дальнейших предписаний. Новых приказов ждали в Дюнкерке и «Лазурный берег» с «Руаном». А предписаний и приказов все не было, да и бомбардировочная круговерть, похоже, прекратилась. Неужели война закончилась? Или хотя бы откатилась назад?

Ничего подобного. То была всего лишь передышка. Война затаилась, точно зверь, перед новым прыжком. Она выбирала себе очередную жертву — город с его стройными рядами домов и порт с его дока-

ми, пакгаузами, причалами и кораблями. И жертва в конце концов обозначилась, озарившись пламенным заревом, вспыхнувшим из тлеющей искры и высветившим имя жертвы: Д ю н к е р к .

Глава III

В ПОРТУ ДЮНКЕРКА

Тишина и покой царили в порту Дюнкерка до вечера 18 мая.

Моряк, который подходит к Дюнкерку со стороны открытого моря, лавируя между грядами отмелей, подступающих к низкому песчаному берегу, наблюдает одну и ту же картину, ничуть не изменившуюся на протяжении многих десятилетий. За молами возвышается все та же круглая башня маяка, а чуть поодаль — серое квадратное здание зернохранилища с прямоугольной башенкой и элеватором. Над городом, ощерившимся заводскими трубами, высится остроконечный шпиль ратуши с крутой, покатою кровлей. Подле ратуши громоздится квадратная часовая башня. Ну и венчает весь этот ансамбль из труб, шпилей и башен высоченная трехопорная телевизионная мачта.

Из аванпорта, миновав два шлюза, попадаешь в док-бассейн Фрейсине — широкую портовую акваторию, поделенную на пять внутренних гаваней. Там, на подернутой мазутными разводами водной глади, стоят самые разные корабли. Новоприбывшее судно, следуя к свободному причалу, проходит мимо выстроившихся в длинный ряд своих собратьев, узнавая их по именам: «Версаль», «Святой Октавиан», «Эйн-Эль-Тюрк», «Дуэзец», «Аден», «Моника Скьяффино»... Над ними зависли стрелы портовых кранов, за которыми вдоль причалов тянутся вереницы товарных вагонов и грузовиков. Так, в общих чертах, выглядит порт Дюнкерка.

А теперь давайте заглянем в судовой журнал «Святого Октавиана». И так:

«18 мая. День прошел без происшествий. Следуя предписанию Адмиралтейства, стояли и ждали буксир, который должен был отвести нас к другому причалу. Тем временем чистили котел, чтобы в случае крайней необходимости идти своим ходом.

К вечеру ситуация резко изменилась. В небе появились многочисленные неприятельские самолеты и начали бомбить порт и город... На территории порта загорелись нефтяные цистерны, пакгаузы с шерстью и сахаром и другие складские постройки. В городе взрывами бомб порушены и охвачены пожаром многие дома».

Занавес поднят — спектакль начинается!

Впрочем, сперва был разыгран громкий пролог под аккомпанемент бомбежки, длившейся четыре с половиной часа без перерыва, — с девяти вечера до половины второго ночи. «Серебряный берег», только что прибывший из Фолкстона и собиравшийся сняться в Остенде, тут же оказался в кольце взрывов, вспенивших мутную портовую гладь портового бассейна частоколом серо-зеленых водяных столбов. Огромные бомбы рвались и вокруг Версаля», а несколько зажигательных снарядов упали прямо на его верхнюю палубу... К утру свинцовый ливень прекратился — и снова воцарилась тишина.

Бомбардировка возобновилась на другой день — 19 мая пополудни. Еще не остыли городские пепелища, как над Дюнкерком опять завывли сирены — воздушная тревога! Недогруженные суда получили приказ спешно догружаться — любыми средствами, какими угодно способами.

Тревога — отбой!.. Тревога — отбой!.. И так без конца. Что происходит, понять невозможно. 22 часа — очередной сигнал воздушной тревоги, долгий и протяжный. В это время на рейд прибыл «Лазурный берег». Не успел он бросить якорь, как на него один за другим устремились немецкие бомбардировщики, они атаковали его в два захода с получасовым перерывом. Стоя на мостике, капитан без тени тревоги в голосе командовал: «Комендорам, пулеметчикам и номерам орудийных расчетов по боевым местам стоять! Радиотелеграфисту срочно прибыть в радиорубку! Затемнить судно! Машине десятиминутная готовность!...»

В 22 часа 50 минут бомба упала в каких-нибудь двух-трех метрах от форштевня «Лазурного берега» — мощнейшей взрывной волной судно сотрясло от носа до кормы. Между тем открылось ужасающее по своим масштабам зрелище, к которому, впрочем, они очень скоро привыкли: над Дюнкерком от края до края полыхало гигантское зарево пожара.

Горели склады Торговой палаты. Огнем были охвачены морской вокзал и набережная Сило; из воспламенившихся нефтеналивных цистерн со страшным грохотом и пронзительным свистом вздымались в небо закрученные спиралью огненные столбы. Озаренный пожаром Дюнкерк представлял собой идеальную цель для следующей волны неприятельских бомбардировщиков.

20 мая, в 2 часа 30 минут очередной воздушной тревоги был дан отбой. В 5 часов 15 минут сирены взревели снова. И опять бомбардировщики нацелились на «Лазурный берег» и атаковали его в течение двух часов кряду. Потом наступило затишье — но ненадолго. В 8 часов 30 минут, когда судно по приказу Адмиралтейства снялось с якоря и двинулось ко входу в порт, последовал новый воздушный налет. В 9 часов 30 минут капитан «Лазурного берега» получил контрприказ, запрещавший ему заходить в порт. Тем временем на причалах и ош-

вартованных возле них судах суетились моряки: одни обвязывали тюки с шерстью концами, сброшенными с борта, другие спешно поднимали их на борт и сбрасывали в трюмы.

В 15 часов 30 минут бомбардировка прекратилась — порт открыли на вход и выход. Наконец «Лазурный берег» смог подойти к причалу. Рядом с ним, к соседней причальной стенке, стал «Руан» — он только-только прибыл из Дувра.

Вскоре наступили сумерки, озаренные отблесками пламени пожарами, полыхавших по всему городу и его окрестностям. В 22 часа бомбардировка возобновилась. Помимо пожаров в нефтехранилище, на складах Торговой палаты, морвокзале, набережной Сило и в пакгаузе Фрейсине-IV загорелись склады Жокельсона, также располагавшиеся на территории порта. О течении времени теперь судили по возникновению все новых и новых очагов пожара. Так, на другой день загорелись мол № 2 и склады, примыкавшие к Суэцкой набережной. А еще через день — пакгауз Фрейсине-Х... Однако все это было позже — пока же для нас с вами наступил вечер 20 мая.

Бомба упала на палубу парохода «Аден» — экипаж тут же кинулся тушить пожар. Пожарными поневоле пришлось стать всем, за исключением разве что капитана — тот, впрочем, тоже не сидел без дела: он руководил спасательными работами и продолжал вести подробно судовой журнал.

Кстати сказать, судовые журналы теперь больше напоминали расписание дня в вагонах-ресторанах. Например:

«21 мая. Воздушная тревога — до 2 часов. Затем — с 5 до 7 часов; с 8 до 10 часов; с 11 до 13 часов; с 14 часов 30 минут до 17 часов; с 10 часов 30 минут до 21 часа; с 22 часов... до следующего утра».

А работы в порту меж тем шли своим чередом. Четыре бомбы взорвались на причале в двух десятках метров от «Дуэцца» — тот уже вторые сутки загружался тюками с шерстью. Осколками бомбы пробило швартовочный борт судна и ранило одного матроса. «Версаль», принимавший тем временем на борт бельгийских новобранцев — шестьсот человек, — атаковали сразу шесть бомбардировщиков. В результате — трое убитых и несколько раненых. Последовала команда приостановить посадку, а следом за нею — приказ начать высадку тех солдат, что уже взойшли на борт судна. Вскоре шестерка бомбардировщиков скрылась из виду в юго-западном направлении — очевидно, отправилась бомбить в глубь и вдоль побережья, где лежали города Гравлен, Кале, Булонь, а также мыс Гри-Не.

В это время в Булонь-Маритим, у причальной стенки № 3, производилась посадка воинских подразделений на борт небольшого парохода. Это был наш старый знакомый «Серебряный берег» — мы видели его во Флиссингене и Остенде. Капитан парохода с неизменным тщанием, невзирая ни на что, продолжал заполнять судовой журнал:

«19 часов 00 минут. Началась интенсивная бомбардировка рейда, порта и города. Несмотря на непрекращающуюся бомбежку, продолжаем принимать на борт английских солдат, а также отдельные бельгийские военные и жандармские подразделения. Приняли на борт шестьсот английских солдат. Снялись из Булонь-Маритим...»

В это же время на рейде пошел ко дну французский танкер «Офелия». Не совсем подходящее название для танкера! Незавидная участь для судна со столь поэтическим названием!..

Миновав злополучный рейд, «Серебряный берег» в сопровождении эсминца двинулся к берегам Англии. Ну а мы с вами давайте снова вернемся в Дюнкерк.

Обстановка в порту все та же. Вот как запечатали в судовых журналах капитаны стоявших там судов. «Руан»: «22 мая, среда. Ждем дальнейших указаний. Сильная бомбежка. Бомбы рвутся рядом с судном, и оно сотрясается всем корпусом...»

«Лазурный берег»:

«22 мая. Положение по-прежнему тяжелое. Получили команду часовой готовности. Ждем приказа с якоря сниматься...»

«Аден»:

«...На причале ни одного докера. Погрузку продолжаем вести силами экипажа...»

«Дуэзец»:

«22 мая. Запросили в помощь взвод солдат, чтобы подтащить тюки с шерстью поближе к борту судна.

22 часа 00 минут. Воздушная тревога! Снова повсюду огонь. Тушить пожары нечем — пресной воды нет ни в порту, ни в городе.

23 мая. Во время воздушных тревог погрузочные работы пришлось приостанавливать несколько раз. Сирены теперь работают только на отбой воздушной тревоги...»

Что можно прибавить к этим коротким фразам: «снова повсюду огонь...», «воды нет...»? Может то, что на причалах не осталось ни одного портового рабочего? Впрочем, мы это уже знаем. А что, интересно, случилось с гражданским населением Дюнкерка? Многих горожан, увы, постигла та же трагическая участь, что и моряков, оказавшихся запертыми в порту: улицы города были усеяны трупами не успевших укрыться в бомбоубежищах людей. Больничные палаты были переполнены ранеными, изнывавшими от нестерпимой боли и жажды...

Однако, несмотря на царившие кругом хаос и панику, «резервисты» сумели организовать и наладить жизнь в условиях, которые иначе как кошмарными не назовешь. Во время воздушных налетов свободные от вахт моряки во избежание лишних жертв укрывались в складских подвалах — там же они и питались согласно нововведенному распорядку. Потом возвращались на борт — стоять вахты, тушить пожары, грузить, ухаживать за ранеными товарищами...

23 мая воздушная тревога продолжалась от полудня до полуночи. В тот день капитаны всех судов получили новый приказ: в случае крайней необходимости объединить свои силы и встать с имеющимся в их распоряжении оружием на защиту города. Дюнкерк ожидала целая неделя тяжелых испытаний.

24 мая капитан «Святого Октавиана» получил приказ принять на борт конвой военнопленных общим числом двести пятьдесят человек и немедленно приступил к его выполнению. Что и говорить, моряки действовали слаженно и быстро, в отличие от военных: к примеру, солдаты, выделенные на подмогу экипажу «Дуэзца», трудились спустя рукава, перетаскивая тюки с шерстью с крайней неохотой и то и дело спрашивая, когда же им дадут поесть. А на другой день — 25 мая — их и след простыл. И это в то самое время, когда в небе над портом появились сто тридцать немецких бомбардировщиков. Сто тридцать!

Но работы с порту не были приостановлены ни на минуту. «Аден» с «Дуэзцем» продолжали загружаться под раскатистый аккомпанемент ревущих авиамоторов. В «Дуэзце» попали две зажигательные бомбы. «Очаги пожара ликвидировали в перерыве между двумя заходами бомбардировщиков», — записал в судовом журнале капитан «Дуэзца». Еще одна зажигательная бомба взорвалась на борту «Версаля». Судно дало течь, огонь перекинулся на ящики с патронами и снарядами. На причалах полыхали всюю товарные вагоны. К ночи пожарами была охвачена вся центральная часть города.

Между тем в эпицентре гигантского пожарища и по всей его периферии наблюдалось движение, подобное быстрому течению ручьев и речушек, несущих свои воды к морю. Корабли вбирали в себя, дабы уберечь от уничтожения, богатства Дюнкерка: тюки с сыпучими грузами, трубы, машины, продовольствие. А кроме того — толпы перепуганных беженцев. Они уносили их к разным берегам: одних — в Англию, других — в Шербур. Потом дошел черед и до военных — бельгийцев и англичан. Их эвакуировали партиями. Когда же на подступах к Дюнкерку объявились французские солдаты, стало ясно, что начался великий исход, вернее, наступление национальной армии.

На причалах один за другим взлетали на воздух брошенные англичанами грузовики с боеприпасами. На палубы кораблей обрушивались осколки рвущихся бомб. Рейд и порт накрыло градом магнитных мин. У борта «Святой Камиллы», которая отчаянно маневрировала, пытаясь войти в порт, взметнулся громадный столб воды — судно опрокинулось и затонуло. В царящем хаосе трудно было понять, что потопило судно — бомба или торпеда. Бомба взорвалась и рядом с бортом «Версаля» — в корпусе судна образовалась сорокасантиметровая пробоина. Однако в 23 часа «Версаль» все же вышел в море на пару с «Руаном», направлявшимся в Шербур со ста пятьюдесятью офицера-

ми — в том числе тремя генералами — и солдатами на борту. Некоторое время спустя на траверзе Кале «Руан» попал под артобстрел немецких береговых батарей: ведь Дюнкерк уже был взят в кольцо.

Почти вся территория порта была охвачена пожаром. 26 мая капитан «Дуэзца» впервые записал в судовом журнале: «Работы стали. Непрерывные бомбардировки. Город во вражеском кольце». Вот вам образчик полной величайшего трагизма краткости.

27 мая. К этому времени и за несколько последующих дней ряды бесстрашных «резервистов», исполненных, как никто другой, чувства долга и решимости и готовых сколь угодно ждать «соответствующих приказов, распоряжений и предписаний», заметно поредели. В 19 часов бомба угодила точно в зазор между причальной стенкой и бортом «Лазурного берега». Судно дало течь и осело на швартовочный борт. К счастью, все члены экипажа остались живы — только одного человека ранило. Его тотчас же положили на носилки и отправили в расположенные в припортовой зоне Ронарксские казармы, от которых остались практически одни развалины.

«За неимением врача помощь раненому — им был котельный машинист Бено — пришлось оказывать своими силами. Мы перенесли его в укрытие на берегу вместе с судовой аптечкой. Туда же я распорядился переправить карты и всю судовую секретную документацию, подлежащую уничтожению в случае крайней необходимости, а также запасы провизии и пресной воды, поскольку в порту ее катастрофически не хватало. Затем я составил график ночных вахт, в удостоверение чего и произвел настоящую запись...»

Таков был отчет по поводу случившегося, который капитан «Лазурного берега», неизменно следуя четкому корабельному расписанию, составил в краткой и сжатой форме под рев атакующих бомбардировщиков и грохот рвущихся бомб.

Наступил вечер — налет продолжался. Одна из бомб рухнула на порталный кран возле «Адена» — осколками перебило пожарный трубопровод на борту судна. В 22 часа посреди акватории порта взлетела на воздух «Моника Скьяффино». Находившийся на ее борту мазут вытек, вспыхнул, и пламя мало-помалу охватило весь портовый бассейн Фрейсине-7. Огонь перекинулся на корму «Адена». И поскольку тушить пожар было нечем, экипажу судна пришлось перебраться на борт «Дуэзца».

28 мая, в 12 часов 30 минут капитана «Дуэзца» в срочном порядке вызвали в Адмиралтейство. Он получил приказ принять на борт тысячу двести солдат, несколько беженцев и членов экипажей выведенных из строя и затонувших судов — и ровно в 22 часа 00 минут сниматься в Шербур.

В этот же день к реву самолетов, гулу пламени и грохоту взрывов прибавился еще один характерный для войны звук — свист рассекающих воздух дальнобойных пушечных снарядов. Это начался артобстрел Дюнкерка. Одним из первых же снарядов пробило корпус «Святого Октавиана». На судне только чудом никто не пострадал.

В 22 часа 30 минут, с полчасовым опозданием, «Дуэзец» наконец отвалил от причала, унося на своем борту военных, беженцев и моряков (с «Адена» и «Святой Камиллы»), а также сто пятьдесят тюков шерсти и триста тонн железа. В 23 часа «Дуэзец» миновал внешние воды. А в 00 часов 10 минут он подорвался на mine...

Из всех видов боеприпасов, обладающих мощной разрушительной силой, самым страшным считается магнитная мина. Наскочив на нее, судно зачастую раскалывается пополам, причем в мгновение ока. Так, к примеру, пошел ко дну «Вокеец»: он подорвался на магнитной mine в Фурском канале — это случилось в июне, — из находящихся на его борту пассажиров уцелели только двое. В случае же с «Дуэцем», благодаря совершенно непостижимому стечению обстоятельств, жертв было куда меньше: трое убитых и полсотни раненых солдат — в результате действия сильнейшей взрывной волны, сметающей на своем пути буквально все. Трюмы судна тут же затопило, и оно стало медленно тонуть. Успевших пересечь в шлюпки людей подобрали небольшие рыболовные траулеры, к счастью, оказавшиеся совсем неподалеку. «Я должен особо отметить поведение вверенного моему командованию штурманского состава и капитана «Адена», — писал потом в отчете капитан «Дуэца». — Благодаря их исключительной выдержке и самоотверженности, эвакуация людей с судна прошла организованно, четко и быстро». Утром, когда траулеры вернулись на рейд Дюнкерка и стали у Восточного мола, спасенные наблюдали, как «Серебряный берег», отстреливаясь из пулеметов от атаковавших его бомбардировщиков, начал принимать на борт английских солдат — их было восемьсот пятьдесят человек, — довольных тем, что наконец покидают злополучный континент. Когда капитан «Дуэца» сошел на берег и явился с докладом в Адмиралтейство, располагавшееся в Бастионе-32, встретивший его горячими поздравлениями офицер-штабист сказал:

— Теперь главное для вас — выбраться из Дюнкерка.

Что верно, то верно: эта задача была практически невыполнима. Тем же утром среди моряков с затонувших, сгоревших или выброшенных на берег судов — «Лазурного берега», «Адена», «Святой Камиллы», «Кап-Тафельнеха», «Портрие» — прошел обнадеживающий слух: если и есть шанс выбраться из этого адского пекла, так только на «Марсе». Речь шла о том самом «Марсе», который в то утро прибыл в Дюнкерк с грузом боеприпасов. Однако, к несчастью, около полудня стало известно, что в «Марс» попала бомба и он затонул. Таким обра-

зом к спасенным ранее морякам, ждавшим любой возможности покинуть окруженный немцами Дюнкерк, прибавились новички в лице команды с только что затонувшего «Марса». Все это уже походило на зловещий замкнутый круг.

К тому времени не было ни единого свободного места ни на одном «почтовике», ни на одном военном корабле: все они и без того были перегружены солдатами. Так что офицер-штабист из Адмиралтейства ничуть не кривил душой, когда дал понять капитану «Дуэзца», чтобы тот сам искал путь к спасению. И капитан «Дуэзца» тут же его нашел: он предложил штабисту использовать для эвакуации моряков крохотные деревянные рыболовные суденышки, что стояли, сбившись в кучу, точно от страха, в самой глубине рыбной гавани.

— Неплохая мысль, — подумав, согласился штабист. — Приходите завтра. Там посмотрим.

Ну а пока суд да дело, капитан «Дуэзца» с присущей ему аккуратностью записал в судовом журнале следующее:

«Около 22 часов загорелся пакгауз во Фрейсине-II, где стояли несколько судов из недавно прибывшего каравана. Если огонь разгорится вовсю, он осветит корабли и на них тут же налетят бомбардировщики. Надо срочно браться за работу, чтобы успеть потушить огонь, пока он не разгорелся...»

Пожар тушили вручную: в ход, по цепочке, пустили ведра с морской водой — ее черпали прямо из гавани, — поскольку пресной воды в порту не было. Во время этой операции серьезно пострадал командир радиорубки «Лазурного берега»: он отравился угарным газом и чуть было не погиб, — но ему вовремя сделали искусственное дыхание и все, слава Богу, обошлось.

На другое утро капитан «Дуэзца» снова был в Бастионе-32.

— Ах, ну да, деревянные траулеры. Так что там с ними?..

А с ними было вот что. Во время вчерашней бомбардировки несколько траулеров повредило осколками бомб. Другие глубоко осели под тяжестью грузовиков, которые ударной волной перебросило с причалов к ним на палубы... В общем, с траулерами надо было что-то решать, и как можно скорее.

— Придется их реквизировать, — заявил окружной администратор по учету и призыву моряков рыболовного и торгового флотов. — Другого выхода не вижу.

Что ж, вполне разумное решение и, главное, законное, во всяком случае применительно к условиям военного времени. Дело оставалось за малым — поставить в известность владельцев траулеров. Но где их теперь искать? Скорее всего, в Бре-Дюн, предположил кто-то.

Офицер из штаба Адмиралтейства поручил командование траулерами капитану «Дуэзца», — ему же, помимо того, надлежало сформировать

ровать ремонтные бригады, которые должны были как можно скорее привести суденышки в исправное состояние. Осмотр поврежденных траулеров был произведен под руководством коменданта Ронарских казарм.

«После тщательного осмотра, длившегося около двух часов, и обсуждения его результатов, — писал потом капитан «Дуэцца», — стало очевидно, что ремонт траулеров потребует немало времени и сил. Машины вышли из строя, баллоны сжатого воздуха были пусты. Я высказал свое мнение коменданту Р. — сказал, что без наших и военных механиков, а также рыбаков из Бре-Дюн тут не обойтись. Комендант ответил, что надо подождать доклада капитана Л., тогда, мол, и прием окончательное решение».

Вечером решили отрядить за рыбаками в Бре-Дюн грузовик.

Между тем положение в Дюнкерке становилось час от часу все хуже. Артобстрел усилился — погрузку британских войск пришлось ускорить. Моряки с выведенных из строя судов — все те, кому посоветовали самим искать путь к спасению, от нечего делать слонялись группами по припортовым кварталам города, наполовину обращенного в руины, и возвращались в укрытия, лишь когда возобновлялся артобстрел. Одни в этом обезлюдившем мире, они с пугающим спокойствием сидели и ждали «соответствующих распоряжений».

«30 мая, 17 часов. Все члены экипажа собрались на борту. Готовились к обеду... — записал в судовом журнале капитан «Эйн-Эль-Тюрка». Ну а конец этой фразы был трагическим: — ... как вдруг нас накрыло снарядом. Он взорвался в насосном отделении. Осколком снаряда пробило голову котельному машинисту Бано Конату, и он скончался на месте. А боцман, смазчик и два комендора были тяжело ранены...» Спустя два часа в судно угодил еще один снаряд — взрывной волной сорвало крышки с наружных люков и перебило привод рулевого устройства.

Снарядом накрыло и «Святой Октавиан», временно переоборудованный в плавучую тюрьму для военнопленных. Снаряд разорвался на нижней палубе — в результате пятнадцать убитых и шестьдесят раненых. На другой день в «Святой Октавиан» угодил второй снаряд — шесть убитых и дюжина раненых.

Тем временем моряки с «Дуэцца» и других кораблей ждали, когда же в конце концов привезут рыбаков — хозяев траулеров. Так их и не дождавшись, они сами взялись за работу... И уже в 16 часов капитан «Дуэцца», прибыв в Бастион-32, коротко доложил:

— Четыре траулера готовы выйти в море.

— Отлично! Пусть пока стоят наготове. Мы используем их для другой цели, — услышал он в ответ.

Капитан безропотно промолчал.

— Ну а вас мы постараемся эвакуировать на каком-нибудь другом судне. Ровно в девять вечера вы, все как один, должны прибыть в Ронарксские казармы.

И вот наконец свершилось то, на что моряки уже перестали надеяться. Всех их приняла на борт «Моника Камилла», которая вскоре благополучно покинула порт и взяла курс на Дувр.

Нам с вами тоже пора оставить скорбное пепелище, каковое теперь являл собой Дюнкерк.

Единственное, что напоследок стоит отметить, так это то, что «Эйн-Эль-Тюрк», не успевший отвалить от причала, был обстрелян с воздуха пулеметными очередями — и тут же вспыхнул, как факел.

Остался стоять в порту «Святой Октавиан».

Глава IV

НА МОЛАХ ДЮНКЕРКА

*«Свободный человек, всегда любить ты будешь море».**

Зародившись за далеким горизонтом, разгорающийся мало-помалу свет озаряет бескрайнюю водную пустошь, которая, вероятно, выглядела точно так же и в один из первых дней сотворения мира. Запах моря и просоленного ветра, ровное шипение кильватерной струи за кормой и глухие хлопки развевающегося на корме флага — все исполнено неосознанного счастья и надежды, заставляющих трепетать душу. Ничто не может затмить радость зарождающегося утра: ни тяготы войны, ни удручающий вид пробоин в корпусе, изможденных от не проходящей усталости лиц и покрасневшихся от непрерывного бдения глаз — ничто. Небо пустынно, как и море. «Серебряный берег» будто парит меж двух пустынь — небесной и морской. Неужели война — не сон?

Нет, война была явью, притом самой что ни на есть очевидной. И явь эта вскоре обозначилась первым военным самолетом, неожиданно выпорхнувшим из-за горизонта: это — англичанин. Он приближается к судну и начинает описывать над ним круги, отсвечивая прожектором шифрованную морзянку. Но что толку: на борту «Серебряного берега» разобрать это послание из нового военного утра никто не может, потому что не знает ключа к шифру. А ведь сколько раз капитан

* Шарль Бодлер.

судна просил командование военно-морской базы в Дувре снабдить его шифрами и ключами к ним — но тщетно. И самолет, так и не получив ответного сигнала, улетел прочь. А «Серебряный берег» двинулся своим курсом дальше: Вест-Хиндер — Мидделькерке — Ньивпорт — Зюйдкот — Дюнкерк.

Вот вдали показался и берег, будто увенчанный огнедышащим вулканом, извергающим в небо густые клубы дыма, которые в ярких отсветах пламени, бушующего у подножия вулкана, кажутся черными-черными. Громадное и такое густо-черное облако висит и над морем, на всем протяжении от Дюнкерка до Зюйдкота. А по мере приближения к берегу судно то и дело попадает в серые облака, сквозь которые проглядывает белесое, точно при затмении, солнце, готовое в любое мгновение померкнуть. Чем ближе к берегу, тем явственнее слышатся рокот и гул — они накатывают волнами со стороны порта: это рвутся бомбы и снаряды и отбивают протяжную дробь пулеметные очереди. Линия берега между Дюнкерком и Зюйдкотом похожа на гигантскую трепещущую серую змею. При ближайшем рассмотрении — в бинокль видно, что спина змеи как бы сложена сплошь из касок, а от туловища змеи тянутся отростки, похожие на шевелящиеся щупальца: это солдаты — они поднимаются на борт стоящих у берега кораблей. Напротив Мало и Зюйдкота тоже стоят корабли — к ним направляются шлюпки и вельботы, переполненные солдатами. Гигантская змея тянется до самого Дюнкерка — до самых внешних молов, обрамляющих акваторию порта со стороны моря. Для солдат, чей строй, собственно, и образует длинное извивающееся туловище змеи, море — последняя надежда на спасение.

31 мая, утро. «Серебряный берег» подходит к Восточному молу, однако офицер из морской полиции просит его пока подождать: все швартовочные места заняты. И «Серебряный берег» послушно отваливает в сторону, чтобы не стоять на пути отходящих судов. С 9 часов 15 минут до 10 часов 45 минут он отчаянно маневрирует под бомбежкой, пытаясь хоть где-нибудь приткнуться к молу, который теперь служит причалом. Снять солдат с берега нет никакой возможности: палубная команда состоит всего лишь из восьми человек — они могут спустить на воду только одну шлюпку. На причалах столпились солдаты — они с тревогой следят за маневрами судна; в бинокль видно, как они машут морякам руками. Волнение солдат вполне понятно: до этого у них на глазах за какие-нибудь двадцать минут затонули два парохода. И видеть, как гибнет третий, с которым связана, быть может, их последняя надежда покинуть таящую смертельную угрозу землю, было бы просто невыносимо. А «Серебряный берег» меж тем пытается подойти теперь уже к старому Западному молу, примыкающему к набережной Феликса Фора. Наконец, в 10 часов 45 минут ему удастся причалить к стенке нового шлюза.

Солдаты, согнувшись под тяжестью огромных ранцев и вещевых мешков буквально в три погибели, поднимаются — чуть ли не ползком — по трапам и сходням на борт судна. Там моряки их строят и выдают спасательные жилеты. В это время неподалеку от места посадки разрывается шальной пушечный снаряд — и выкашивает осколками ряды тех, кто еще не успел взойти на судно. В 11 часов 10 минут «Серебряный берег» спешно отваливает от шлюзовой стенки. За двадцать пять минут он принял на борт тысячу четыреста солдат, ни больше ни меньше. Они все как один молчат, не в силах выговорить ни слова, многие лежат прямо там, где только что стояли, глаза у них закрыты. Наконец-то можно вздремнуть...

Вот позади и Зюйдкот. Курс — на буй, указывающий вход в гавань Ньивпорта. На подходе к Ньивпорту «Серебряный берег» обстреливают немецкие береговые батареи. Снаряды рвутся в сотне-полусотне метров перед форштевнем судна. Оно забирает круто лево на борт, выруливая носом к берегу. Артобстрел продолжается минут двадцать. Снаряды рвутся уже в нескольких метрах от судна... И вдруг канонада разом смолкает. У разбуженных оглушительным грохотом солдат глаза снова смыкаются. Все кончено — значит, можно еще поспать.

Для солдат действительно все было кончено. «Резервистам» же предстоял заход на очередной адов круг. Моряки с прискорбием сознавали, что если им и было суждено покинуть охваченный огнем берег, то лишь затем, чтобы к нему же вскоре и вернуться. А пока их ждала встреча с другим — светлым и зеленым берегом, запруженным беспечными англичанами в теннисных и купальных костюмах. Господи, как же далеко от них война! Боже, отчего же встреча с этим утопающим в солнечных лучах берегом так коротка! В самом деле, она длится ровно столько, сколько времени нужно на то, чтобы высадить солдат, пополнить запасы воды, продовольствия, снарядов и снова выйти в море. Так, «Руан» покинул Фолкстон почти сразу же после того, как высадил на берег девятьсот пятьдесят эвакуированных с континента солдат. Следом за ним в Фолкстон прибыл «Серебряный берег». А уже 1 июня он ушел обратно на континент вместе с «Ньюхейвеном» и «Сент-Элье».

И опять вдали прямо по курсу маячит затянутый дымной пеленой Дюнкерк. И вот уже приходится лавировать, уклоняясь от сыплющихся с неба бомб и отстреливаться из пулеметов от налетевших, точно пчелы на мед, бомбардировщиков. В небе сквозь стелющуюся над морем мгlistую дымку видно, как от прошитых пулеметными очередями самолетов отваливаются крылья и винты и как охваченные пламенем и густым черным дымом обломки обрушиваются в море точно громадные каменные глыбы.

Канал, ведущий к Восточному молу, сплошь утыкан верхушками мачт потопленных кораблей. Верхние стеньги с поперечинами рей из-

дали очень похожи на торчащие из воды кресты. И канал напоминает затопленное кладбище, на котором покоятся тысяча четыреста солдат, не считая погибших вместе с ними моряков...

Между тем в порту продолжает полыхать «Эйн-Эль-Тюрк», застигнутый бомбежкой у причала...

2 июня капитан стоявшего на рейде Дувра «Серебряного берега» узнал, что его судно передано в распоряжение Британского адмиралтейства: на континенте еще остались английские солдаты — их следовало эвакуировать в первую очередь. «Серебряный берег» в очередной раз взял курс на Дюнкерк. И вечером того же дня — в 22 часа 30 минут ошвартовался у Восточного мола. О том, что происходило потом, красноречиво свидетельствует запись, которую капитан занес в судовой журнал сразу же по прибытии к месту назначения:

«Интенсивный артобстрел. На моле, неподалеку от места, где мы ошвартовались, рвутся 77- и 105-миллиметровые снаряды, их осколки долетают до нас и бьют в борт судна. Немедленно приступили к погрузке тысячи ста английских солдат. Часть Восточного мола усеяна телами убитых, которые топчут ногами их же товарищи, спешащие подняться к нам на борт. В 23 часа 15 минут отвалили от мола».

Вместе с «Серебряным берегом» Дюнкерк покинул траулер «Патри». Он эвакуировал последних гражданских беженцев и моряков со «Святого Октавиана», успевших покинуть свое судно незадолго до того, как его атаквали немецкие бомбардировщики.

Теперь в порту остались лишь полуразрушенные и полузатопленные корабли.

Более или менее благополучно снялся из Дюнкерка и «Руан», уносивший на своем борту свою партию «человеческого груза». Он продвигался вперед будто с опаской, осторожно лавируя между верхушками мачт и корпусами затопленных и полузатопленных кораблей, которыми буквально кишела акватория аванпорта. И вдруг — удар!.. Толчок!.. «Руан» и всех, кто находился на его борту, пронзила сильнейшая дрожь. Нет, то была не бомба и не мина — судно наскочило на мель, подступавшую к внешней оконечности Западного мола. Раз, другой... двадцатый дает машина резкими рывками полный вперед, стараясь высвободиться из плена не желавшей отпускать его земли. Начался отлив. И тут в толпе пассажиров, сбившейся на окутанной ночной мглой верхней палубе, разнесся слух — приказано покинуть судно. Обретенная было надежда тотчас обернулась горьким отчаянием.

Дюнкерк по-прежнему полыхал как один большой пожар. В отсветах пламени, бушевавшего в порту, — на причалах и молах, — плясали зловещие тени. Пассажирам «Руана» предстояло вновь ступить на обреченную землю. Они спешно усаживались в шлюпки, завоеывая себе место иной раз с помощью кулаков, и шлюпки медлен-

но двигались к берегу. А там между тем шла полным ходом погрузка людей на рыболовные суда. Вобрав в себя партию «живого груза», траулер не мешкая отваливал от причала, уступая место другому судну.

— А как же мы? Возьмите и нас!

— Кто вы такие? Откуда?

— С «Руана». Нас выбросило на мель.

— Надо же! Но мы-то чем можем вам помочь? Поговорите с офицером, руководящим посадкой, вон там...

Но толку-то! Кто способен войти в положение потерпевших бедствие людей, когда кругом царят хаос и неразбериха и положение остальных беженцев отнюдь не лучше?

— Значит, говорите, вы с «Руана»? Так почему же вы не на «Руане»?

— Говорим же, нас выбросило на мель.

— Ну а мы-то что можем поделать?..

Стало быть, их, несчастных, попросту бросили на произвол судьбы, среди ночи, и никому до них нет дела. А «Руан» сидит прочно на мели, и никакими силами его оттуда не стащить. Тем более и моряки, верно, покинули его. Уж они-то, моряки, не пропадут: их посадят на другой корабль — это уж как пить дать. Что за ушлый народ, эти моряки!

А вокруг «Руана» тем временем рвались снаряды. После того как матросы завели один кормовой швартов на мол, чтобы корма удерживалась против приливной волны, капитан отдал команду покинуть судно.

— Доберетесь до берега — тут же в укрытие! А завтра, в пять утра, всем прибыть на борт!

Чего-чего, а такого поворота солдаты и представить себе не могли. А знай они, что как раз в это время, под грохот рвущихся снарядов, погруженные во тьму внутренние отсеки и помещения «Руана» с фонарями в руках методично обследуют два человека, удивлению их и вовсе не было бы предела. Это были капитан судна и его старший помощник. Они проверяли, все ли члены команды покинули борт.

На другое утро, часов в шесть, солдаты, толпившиеся на причалах, заметили, что из трубы «Руана» повалил дым. И они начали наперебой спорить друг с другом:

— Я же говорил, на корабле кто-то есть. Глядите, вон же они, на верхней палубе!

Утро тянулось очень медленно...

— Видите, он даже не шлохнется. Наверно, получил пробоину. Что ни говори, с мели ему нипочем не сняться, тем более морячки даже не чешутся.

В 10 часов 30 минут «Руан», удерживаемый на одном кормовом швартове, наконец шлохнулся. А в 11 часов 15 минут, запустив ма-

шину, он с помощью двух буксиров мало-помалу снялся с мели. И, слегка покачиваясь, двинулся к свободному швартовочному месту у мола.

— «Руан» снова на ходу! Эй, вы, с «Руана»! Готовьтесь к посадке на борт!

Окрыленные новой надеждой, солдаты заметались по молу, перескакивая через лежавшие вповалку тела своих погибших товарищей...

3 июня. С каждым днем Дюнкеркская трагедия обретала все новые драматические черты. К пожарам — вернее, одному гигантскому пожару — все уже привыкли. Моряки свыклись и с удручающим видом крестообразных верхушек мачт, торчащих из затянутой мазутными пятнами воды при входе в акваторию порта, равно как и сидящих на мели или выброшенных на берег судов. Так вот, в тот день — 3 июня — с простреливаемых с воздуха мостиков кораблей можно было видеть в бинокль, как с берега загоняли в море цепью грузовики и как поверх них мостили доски, монтируя таким образом нечто вроде дополнительных пристаней, куда потом высыпали солдаты, готовые погрузиться на первое же подошедшее судно.

Все это очень напоминало растревоженный муравейник: повинуюсь инстинкту самосохранения, несметные полчища насекомых покидают обжитое место, чтобы обосноваться в другом, более безопасном, и на пути к новой жизни ничто не может их остановить — ни вода, ни огонь, ни какая бы то ни было иная разрушительная сила.

Между тем мимо грузовиков-пристаней и моллов проплывали тела убитых солдат, которые потом прибывало к песчаному берегу. На них была полевая униформа, у каждого за спиной — ранец или вещмешок; единственное, чего на них не было, так это касок. Трупам был усеян и берег — погибшие лежали на носилках, уставившись незрячими глазами в низвергающее огонь небо, но в глазах этих не было испуга — им теперь было все равно.

А все остальные, кому повезло выжить, даже раненые, спешили к импровизированным пристаням и молам, чтобы успеть погрузиться на подходившие одно за другим суда. Корабли, приняв на борт очередную партию живых, уходили в море и вскоре возвращались за другими живыми, которых становилось все меньше. К тому времени «Ньюхейвен», например, уже совершил два рейса и собирался в третий. Другим судам не повезло: они остались догорать у моллов, а некоторые затонули, так и не дойдя до них. Но, как бы там ни было, место выведенных из строя кораблей тут же занимали новые, из числа все тех же «резервистов». Да уж, такого великого исхода — или бегства — история, пожалуй, еще не знала.

Наступила ночь. С верхней палубы «Серебряного берега», в который уже раз возвращавшегося в Дюнкерк, город казался гигантским размазанным, пульсирующим во тьме багровым пятном. На

подступах к нему со стороны моря кипели и бурлили последние очаги жизни вопреки низвергавшимся на них с неба громам и молниям — в виде зажигательных ракет, оставляющих за собой длинные полыхающие шлейфы, бьющих наперекрест трассирующих пулеметных очередей и разлетающихся на тысячи смертоносных осколков снарядов и бомб... Команды на выполнение того или иного маневра судна отдавал капитан — он словно прирос к мостику, как будто человеческая воля могла что-либо изменить в этой безудержной огнедышащей ночной круговерти. А масштабы ее ощущались по мере приближения судна к затемненному Восточному молу все явственнее. Мол уже маячил прямо по курсу длинной черной полосой — куда более черной, нежели ночная мгла, — мало-помалу разраставшейся до размеров глухой стены, которая уже совсем четко вырисовывалась на фоне ослепительно-яркого зарева пожарища. Не успел «Серебряный берег» причалить, как корпус его начал содрогаться от топота тысяч ног спешивших скорее подняться на борт солдат и от взрывов бомб и снарядов, вспенивавших воду вокруг судна и крошивших вдребезги, казалось бы, незыблемую громаду мола...

В 00 часов 45 минут «Серебряный берег», загруженный под завязку, отвалил от Восточного мола. Чтобы вынести в более или менее безопасные воды тысячу пятьсот находившихся на его борту солдат, судну пришлось еще целых сорок пять минут лавировать, уворачиваясь от бомб, снарядов и ракет: то лево на борт, то право на борт, то полный вперед!.. К великому счастью, ни один снаряд, ни одна бомба и ни одна ракета не попали в цель...

Глава V

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

Вечером 5-июня, часов около одиннадцати, в самый разгар бомбардировки Шербура, длившейся уже с полчаса, на рейде бросил якорь маленький пароходик — он стоял как пришипленный и отчаянно отстреливался из пулеметов от атакующих его бомбардировщиков. Это был «Серебряный берег». Огонь по воздуху вели из всех бортовых орудий и находившиеся неподалеку «Руан» и «Ньюхейвен». В то утро они прибыли втроем из Фолкстона.

В военном языке существует выражение «идти на выстрелы». Оно возникло задолго до того, как появились самолеты, которым было суждено изменить не только суть, но и, с позволения сказать, традиции сухопутной войны. В былые времена нередко случалось, что в пылу

битвы, когда кругом воцарялись хаос и неразбериха, командир, чтобы снова войти в соприкосновение с передовыми частями противника, бросал часть своих сил на самый активный участок боевых действий, ориентируясь исключительно по грохоту ответной пушечной пальбы. Ну а что до наших «резервистов», то они, можно сказать, шли на грохот воздушной бомбардировки, взрывов и на отсветы пожаров. Больше того: главной их задачей было успеть зайти в порт как раз к началу бомбежки, когда на охваченные огненным кольцом причалы и молы сбегались толпы гражданских беженцев и «подлежащих эвакуации» солдат. И эвакуация, надо заметить, шла невзирая ни на что, притом почти бесперебойно, и по всему северному и северо-западному побережью Франции.

Так вот, в самый разгар бомбардировки Шербурга по охваченному паникой порту бегали несколько человек моряков во главе со своим капитаном. Они заходили то в одну портовую контору, то в другую с единственной целью, вернее, просьбой — чтобы им выдали деньги, которые они отработали и продолжали отрабатывать с лихвой. Это были моряки с «Дуэзца», подорвавшегося на магнитной мине по выходе из Дюнкерка. Они прибыли из Англии и ломали голову, что теперь делать.

А так называемая война резервистов тем временем вошла в новую стадию. До сих пор рейсы по традиционным маршрутам, например: Флиссинген — Остенде — Булонь — Дюнкерк — были чисто военными. Тогда все было предельно ясно и понятно: начинались они, как обычно, с того, что капитаны получали походные предписания с конкретным заданием, выполняли его и по результатам составляли рапорты и донесения — словом, все по форме. И вдруг традиционная схема дала сбой. Так, получив очередное задание, «Серебряный берег» переправил 7 июня тысячу моряков из Шербурга в Брест. А 8 июня пополуночи капитан узнал, что его судно «дерезервировали» — то есть попросту сняли с выполнения военно-транспортных операций. На борту «Серебряного берега» столь неожиданное известие, понятно, было встречено на ура: значит, отступление войск и, соответственно, эвакуация приостановлены!.. Однако уже в 20 часов поступил контрприказ — «завтра утром сниматься в Шербур». Вот тебе и раз! А в Шербуре снова здорово: «следуйте в Гавр». Ничего не попишешь: приказы надо выполнять. И 9 июня, в 22 часа 30 минут «Серебряный берег» бросил якорь на рейде Гавра.

Думаю, ничего странного в том, что произошло это во время воздушного налета, для нас нет. Да и пожары в Гавре к тому времени уже полыхали вовсю. Когда капитан «Серебряного берега» запросил топлива, воды и продовольствия, ему ответили, что топливные цистерны полыхают, — неужели он не видит? — ну а что до воды и продовольствия, то «разбирайтесь сами».

В городе закрылись все магазины и лавки. Да и какая может быть торговля, когда кругом рвутся бомбы и творится черт знает что! В порту, воспользовавшись всеобщей сумятицей, солдаты, отступившие к морю, кинулись грабить склады Трансатлантической пароходной компании: «нельзя допустить, чтобы все добро досталось немцам». К тому времени «Серебряному берегу», «Ньюхейвену» и еще нескольким пароходам удалось зайти в порт и ошвартоваться у крытого причала Йоханнеса. Это было во вторник, 11 июня.

«На причале я повстречал двух военных моряков, капитан-лейтенанта и лейтенанта, — отметил в судовом журнале капитан «Серебряного берега». — Судя по тому, что у них были револьверы, они находились при исполнении. Но как выяснилось, они и понятия не имели, что вообще происходит, потому что сами прибыли из Англии двенадцать часов назад. А зачем, они и этого не знали. Капитан-лейтенант предположил, что нам скорее всего прикажут эвакуировать войска, которые все прибывали. Я пошел в контору Морской полиции и увидел, что там царит полный беспорядок: мебель опрокинута, телефонные провода порваны, а телефоны разбиты. Главный полицейский старшина сказал, что все уехали рыть траншеи на подступах к Гавру, чтобы задержать наступление немцев».

На другое утро на причале появился другой офицер — капитан III ранга. Он был в курсе происходящего.

— Я занимаюсь эвакуацией, — объявил он капитану «Серебряного берега». — Вы должны немедленно приступить к погрузке беженцев.

Беженцами оказались двести гражданских, пятьсот служащих таможи, триста солдат и моряков.

В 10 часов 30 минут отвечавший за эвакуацию капитан III ранга распорядился закончить погрузку.

— А теперь отчаливайте! — приказал он.

— Как же я выйду из порта без лоцмана и походного предписания? — удивился капитан «Серебряного берега».

— Немедленно выходите в море. И следуйте в Уистреам.

И «Серебряный берег» тотчас отдал швартовы. Думаю, было бы несправедливо упрекать капитана судна в излишнем формализме, когда он сказал, что не может выйти в море без лоцмана и походного предписания. Дело в том, что во время войны входы во все крупные порты, в том числе в Гавр, перегораживались противолодочными сетями. Да и к рейду можно было подойти только по узкому протрассированному каналу. «Серебряный берег» входил в Гавр следом за специальным катером-проводником и с лоцманом на борту. А вот как теперь выйти в море? И тут на выручку капитану пришел мичман из числа пассажиров, который неплохо знал подступы к рейду, систему ограж-

дения порта и месторасположение затонувших судов. С его помощью «Серебряный берег» благополучно миновал все эти препятствия.

Уистреам расположен в устье Орна, при входе в канал, соединяющий Кан с морем. Иначе говоря, от Гавра до Уистреама рукой подать — так, небольшая прогулка. В мирное время пассажиры, предпочитавшие проделывать этот путь по морю, а не по суше, садились на пароход на Саутгемптонской набережной. Однако некоторое время спустя, стоило пароходу выйти на Анфарскую банку, лежащую при входе в устье Сены, как большую часть пассажиров начинало воротить с души от внезапной сильной качки...

В тот день море было на удивление спокойным, даже на Анфарской банке, и пассажирам «Серебряного берега» морская болезнь не угрожала. Наконец Гавр с его пожарищами, остался позади — прямо по курсу распахнулся во всю ширь величественный эстуарий главной реки Франции, за которым простирался счастливый берег: Виллервиль, Трувиль, Довиль, Виллер-сюр-Мер, — залитый совершенно особенным светом, который со всеми его неповторимыми оттенками пытались перенести на свои полотна великие импрессионисты. Впрочем, слева по борту, на северном берегу реки — по направлению к Танкарвиллю, гармония чистоты и света была нарушена: в той стороне полыхали цистерны с тысячами гектолитров нефти...

В 11 часов 10 минут «Серебряный берег» благополучно стал на рейде Уистреама. Дело теперь было за малым — принять на борт лоцмана. Но прошло два часа, три... а лоцман так и не прибыл.

Ну а пока, в ожидании лоцмана, давайте попробуем представить себе контингент пассажиров, которых «резервисты», буквально вырвав из адского пекла Дюнкерка, переправляли затем из порта в порт, и так до самой Байонны*.

Так вот, в нашем случае на тысячу пассажиров «Серебряного берега» приходилось только двести человек гражданских — они-то в основном и маячили на верхней палубе, их-то голоса и слышались громче других. И ничего странного в том не было. Солдаты, моряки и таможенники довольно быстро свыклись с тяготами эвакуации и даже обрели в этом смысле кое-какой полезный опыт. Они старались держаться группами, больше сидели, чем ходили или просто стояли, и время от времени перекусывали, извлекая из вещмешков и ранцев то головки сыра, то консервы, и потягивали красное вино. Словом, пассажиры этой категории держались спокойно, как ни в чем не бывало. А вот гражданские! Многие из них добирались до моря на своих двоих Бог весть из какой глубинки, в руках и карманах у них было пусто. У

* Байонна — франц. порт на юго-восточном побережье Бенгальского залива, в департаменте Атлантические Пиреней.

других водились деньги, зато не было с собой ни еды, ни питья. «И долго мы еще будем тут торчать? Есть хочется, спасу нет!» И морякам «Серебряного берега» приходилось делить с бедолагами свои съестные припасы, которых, кстати, было не так уж много. «Скажите, может, у вас найдется немного молока покормить малютку?.. Не могли бы вы принести?..» Да и чем еще было заняться на борту застывшего в неподвижности парохода, чтобы скоротать долгие часы ожидания. При всем том, однако, пароход следовало держать в чистоте, дабы он не превратился в плавучую клоаку. И это, надо заметить, было самое трудное...

16 часов. Наконец прибыл лоцман, и под его проводкой «Серебряный берег» двинулся к входному шлюзу. Но не успело судно подойти к причалу, как дежурный лейтенант передал капитану новое предписание:

— Следуйте дальше в Кан.

— А что потом?

— Там все и узнаете.

И здесь та же история. Хотя о том, что это был добрый знак, моряки пока не догадывались.

— Мне нужно срочно дозаправиться, — настаивал на своем капитан.

— С топливом у нас трудно.

Кто бы в этом сомневался? И «Серебряный берег», миновав шлюз, двинулся вверх по каналу. А вот и Кан. Здесь на причалах не было ни одной живой души. Выйдя через некоторое время из молчаливого изумления, пассажиры начали тихо роптать. Они-то рассчитывали на теплый прием и ночлег. А вместо этого — холодная пустота. Однако, едва сбросив трапы и сходни, пассажиры, по большей части гражданские, хлынули торопливым потоком на пустынный причал — скорее прочь с опостылевшего корабля. Слава Богу, хоть здесь ничто не горит и не слышен рев самолетов над головой. Да и потом, ощущать под ногами твердую землю куда лучше, нежели зыбкую палубу. На земле все спокойнее. И главное — безопаснее.

Но на земле пассажиров постигло разочарование. Побродив по опустевшим причалам, набережным и почти обезлюдевшему городу, большинство из них вернулось на пароход искать приюта. И у капитана, помимо всего прочего, появились новые заботы. Теперь он должен был не только руководить маневрами судна, командовать корабельными орудийными и пулеметными расчетами, управлять швартовкой и отходом судна во время бомбардировок и артобстрелов, добывать воду и топливо чуть ли не из воздуха и во всем «разбираться самим», но и заниматься бесконечными просьбами, требованиями и претензиями пассажиров. Капитанам зачастую приходилось быть им и нянькой, и кормилицей, и поводырем. Словом — отцом и матерью одновремен-

но. «А что вы хотите, господин капитан, куда же мне теперь деваться? Я едва ноги унесла из Армантьера. Собралась вот к невестке в Гавр. Ну и нате вам, час от часу не легче... Откуда же я знала, что и там начнется такое, что не приведи Господи!..» «А ведь моему только-только пятнадцать стукнуло. И что-то с ним теперь будет, господин капитан? Боже мой, неужто попадет к немцам, как и все остальные?..» И это было еще полбеды: пока не давали о себе знать обитатели трюмов, которых набилось в чреве парохода точно сельдей в бочке. Они-то и доставляли все больше и больше хлопот по мере увеличения продолжительности рейса. Из тысячи беженцев, отбывших 14 июня в 13 часов на борту «Серебряного берега», почти все были из Гавра. Оттуда же вскоре прибыли на рыболовных баркасах другие беженцы — их тоже было немало. «Немцы подошли совсем близко. Начали обстреливать вход в порт, и там всюду рвались снаряды, поднимая в воздух огромные водяные столбы!» — рассказывали они.

Все верно. «Руан», к примеру, так и не смог зайти в порт, где к тому времени уже не было ни души, как не осталось никого ни на зенитных батареях, ни на семафорах. К тому же путь «Руану» преградил огонь немецких орудий — и судну ничего не оставалось, как двинуться в Шербур.

Опустело и широкое устье Сены, по которому еще недавно снова-ли туда-сюда пароходы, большие и маленькие. Лоцманы выполнили свой долг, для некоторых это была последняя проводка в их жизни. Иные же лоцманы совершали поистине чудеса героизма, как, например, Ив Леру, про которого тогда писали все действующие газеты:

«9 июня 1940 года был тяжело ранен в ногу лоцман Ив Леру. Он проводил по Сене пароход «Макс Вольф», который подвергся ожесточенной воздушной бомбардировке и получил весьма серьезные повреждения. Все члены экипажа спешно покинули судно — его стало разворачивать лагом и того и гляди выбросило бы на мель. Сознывая всю опасность создавшегося положения, Леру, несмотря на ранение, сумел перевалиться через борт судна, добраться вплавь до берега и закрепить там один швартов. Таким образом судно удерживалось носом по течению, не перекрывая корпусом фарватера и не препятствуя прохождению других судов ни вверх, ни вниз по течению».

Итак, Гавр уже был в руках у немцев. Выходит, последнее прибежище следовало искать в Шербуре? Как бы там ни было, «Серебряный берег» и «Ньюхейвен» направились в Шербур — именно туда им было предписано доставить беженцев из Гавра. Когда оба судна подошли к рейду Шербура, беженцы зароптали: «Почему мы не идем дальше? Нас же того и гляди начнут бомбить!» Однако тревожились они напрасно: впереди их ждал еще не один морской переход. Так, шестьсот пятьдесят пассажиров «Ньюхейвена» продолжили свой путь дальше до Бреста, оттуда — до Ла-Палисса, затем — до Сен-Жан-де-Люза... И

так до тех пор, покуда судно наконец не ошвартовалось в Байонне. Что же до пассажиров «Серебряного берега»... Впрочем, не будем забежать вперед. Пока что в тот день, 15 июня, «Серебряный берег» вышел на рейд Бреста. Но не успел он бросить якорь, как к нему подошел патрульный катер, и находившийся на нем дежурный офицер передал в рупор новый приказ военно-морского командования:

— Немедленно снимайтесь с якоря и следуйте в Ла-Паллис.

— Я готов выполнить приказ, но лишь после того, как дозаявлюсь, возьму продовольствие, воду и штурманские карты, — решительно заявил капитан.

Ответом ему был вой сирен воздушной тревоги — им тут же вторили зенитные орудия «Ришелье», стоявшего там же, на рейде. На борту «Серебряного берега» загрохотали пулеметы, заглушая крики женщин и плач детей. Воздушная тревога длилась всю ночь. Ну а наутро у капитана «Серебряного берега» возникли новые, совершенно неожиданные проблемы. Ему доложили, что на борту судна среди беженцев находятся две беременные женщины, со сроком больше восьми месяцев, причем обеим требовался врач. На судне был свой врач, одна беда — горький пьяница. Однажды, порядком перебрав, он пришел в ярость и кинулся с кулаками на пассажиров. Утихомирился он только после того, как капитан приказал связать его по рукам и ногам и запереть в каюте. А тут еще, как на грех, в рулевой рубке обнаружили другую несчастную. При виде капитана она, с искаженным от страха лицом, обрамленным седыми всклокоченными прядями, принялась заламывать руки и умолять:

— Спрячьте меня, капитан! За мной гонятся трое немецких шпионов!

Ну и рейс — хуже некуда!

Из торгового порта один за другим выходили корабли с английскими солдатами в совсем еще новенькой полевой форме. Перед тем как покинуть Брест, они покрушили огромными кувалдами всю свою технику — даже грузовики, на которых прибыли в порт, — лишь бы она не досталась немцам. Вот только где они — немцы? Англичане эвакуировались так быстро, как будто немцы должны были нагрянуть вот-вот...

Наконец к «Серебряному берегу» подошли вельботы с госпитальных судов «Сфинкс» и «Канада». На них прибыла целая армия врачей, санитаров и медсестер — они тотчас принялись оказывать нуждающимся первую медицинскую помощь, а физически здоровых, но упавших духом — утешать и подбадривать, и большинство из них мало-помалу успокаивались. Ну а тех, у кого вследствие недавних потрясений серьезно пострадала психика — таких тоже было предостаточно, — и беременных женщин пришлось снять с судна. Поскольку на твердой земле, даже под бомбежкой, им было бы несравнимо лучше, нежели

на зыбкой, легко уязвимой с суши и воздуха палубе корабля. Как знать, быть может, на земле было бы лучше и всем остальным пассажирам? Сколько еще будет продолжаться этот рейс, вернее, бегство от незримого врага, который продвигался вдоль побережья все дальше и дальше на юг, причем с такой скоростью, что его, казалось, уже ничем не остановить? Не располагая ни четкими письменными предписаниями, ни картами с указанием месторасположения системы заграждений, капитаны вели свои суда из одного порта в другой, вроде бы безопасный, однако по прибытии вдруг оказывалось, что он уже разрушен, охвачен пожаром, запружен полузатопленными судами и корабельными обломками. Ничего не поделаешь, приходилось идти еще дальше на юг. При подходе к очередному семафору поднимали свой позывной сигнал и запрашивали указаний. В ответ раздавался пушечный залп — немцы были уже и на этом берегу. Капитана же по-прежнему заботили одни и те же вопросы: где взять топлива, воды, продовольствия? И что будет с судном, переполненным испуганными людьми, если оно, не дай Бог, станет неподвижно в виду берега, на который сперва обрушиваются бомбы и снаряды, после чего он в мгновение ока пустеет, а затем оказывается в руках врага? Брест — Ла-Паллис; Ла-Паллис — Сен-Жан-де-Люз; Сен-Жан-де-Люз — Байонна. Наконец, беженцы сходят на берег. А моряки принимаются скоблить и драить до блеска палубы и поливать их морской водой, будто стараясь поскорее смыть тяжкие воспоминания о последнем рейсе.

19 июня. На «Серебряный берег» прибыл капитан II ранга и объявил капитану: «Командование судном беру на себя». Вместе с ним на борт поднялись лейтенант, офицер-секретарь военно-морского штаба, семь старших матросов I класса и несколько простых матросов. Моряки «Серебряного берега» призадумались: «Какую еще операцию затеяли военные?..»

Однако никаких операций больше не было. «Резервисты» отслужили свою службу. Еще несколько дней прождали они на рейдах «дальнейших указаний», но те так и не поступили. Поползли всевозможные слухи. И вот некоторые капитаны получили официальные радиogramмы следующего содержания: «Всем торговым судам предписывается срочно выдвигаться к английским портам, берегам Марокко или любой другой нейтральной страны»...

Капитан II ранга, принявший было на себя командование «Серебряным берегом», тщетно пытался раздобыть топлива для судна, но не успел. 23 июня его отозвали в штаб и поручили какое-то другое задание. Ну а «Серебряный берег» выдвинулся в Сен-Жан-де-Люз. На другой день, 24 июня, капитан «Серебряного берега» поступил в распоряжение командующего морским фронтом и получил приказ... «ждать дальнейших указаний». Во вторник, 25 июня, в 8 часов, на судно

пришло неожиданное известие: подписано перемирие. Неужели!.. Неужели недолгая, но полная драматизма эпопея «резервистов» на этом закончилась?

На сей раз действительно все было кончено. 29 июля «Серебряный берег» покинул Байонну и взял курс на Ла-Паллис. И капитан сделал в судовом журнале последнюю запись.

«По возможности держимся в территориальных водах. В 22 часа стали на рейде Ла-Паллиса. Во вторник 30 июля, в 13 часов на борт прибыл лоцман. Снялись с якоря, и лоцман провел судно в порт. Вошли в гавань и в 15 часов 30 минут ошвартовались левым бортом у причала, где нас уже поджидали офицеры немецких ВМС».

Вот и все. В судовом журнале «Серебряного берега», как и в судьбе самого судна, была поставлена последняя точка. Судьба же членов экипажа «Серебряного берега» сложилась по-разному. Но это уже другая история.

Как бы там ни было, история морских приключений времен начала той великой войны на этом не закончилась. Напротив, она получила продолжение, но об этом сегодня тоже мало кто помнит. Давайте попробуем пролить хоть немного света и на эту историю. Ибо, поверьте мне на слово, она вполне заслуживает того, чтобы о ней вспомнить.

Часть третья

«ЖАН БАР» ВЫХОДИТ В МОРЕ

19 июня 1940 года, около 6 часов утра какой-то линкор водоизмещением 35 тысяч тонн огибал мыс Виллес-Мартен, что в двух километрах ниже по течению от Сен-Назера. Он шел со скоростью пятнадцать узлов по узкому фарватеру устья Луары по направлению к морю.

С обрывистого берега за кораблем наблюдали вооруженные карабинами морские пехотинцы, направлявшиеся в Сен-Назер. Кругом царили тишина и покой, и безмятежная гладь эстуария Луары уже заиграла первыми солнечными бликами, которые с каждой минутой становились все ярче. Но вот далеко на востоке слышались глухие раскаты то ли взрывов, то ли канонады — в воздухе мирного утра повисла зловещая тревога. Это оттремели последние в взрывы на английских складах боеприпасов. То утро — 19 июня 1940 года — и правда обещало немало волнений и тревог: в Сен-Назере ждали немцев.

Морские пехотинцы остановились и стали молча прислушиваться к отдаленным раскатам. При этом они не отрывали глаз от громадного корабля: с огромными пушками, торчащими из бойниц стальной оружейной башни, он упорно продвигался к морю. Когда корабль обогнул мыс, солнце осветило его корму, отразившись ослепительным блеском от надраенных медных букв, которыми было выведено название корабля: «Жан Бар».

Для «Жана Бара» этот рейс был знаменательным хотя бы потому, что линкор выходил в море первый раз. Провожали его без лишней помпы — без оркестра и официальных представителей министерства ВМС. Единственным примечательным событием было то, что около 5 часов утра, как раз когда «Жан Бар» едва отвалил от причала, где-то вдали гроыхнуло орудие — и выпущенный им снаряд среднего калибра разорвался на его верхней бронированной палубе, аккуратно между двумя главными орудийными башнями, не причинив, впрочем, линкору ни малейшего вреда.

На самом же деле выход «Жана Бара» в море был событием, можно сказать, единственным в своем роде как во Франции, так и во всем мире. И вот почему.

«Жан Бар» был заложен в 1936 году. А спустить его на воду предполагалось только в конце 1940 года. Однако, как мы знаем, это произошло на полгода раньше намеченного срока. Линкор покинул судостроительный бассейн через шесть дней после того, как на нем установили двигатели, и спустя три дня после того, как в его котлах развели первые пары. Он не прошел ни ходовых испытаний, ни проверку остойчивости, поскольку турбовинтовую систему на нем смонтировали только 18 июня. На другой день, ранним утром, линкор спешно покинул Сен-Назер, чтобы не попасть в руки к немцам. И уже 22 июня бросил якорь в порту Касабланки. Впрочем, все это было лишь частью великой — многолетней эпопеи, едва не закончившейся трагически. «Жан Бар» сошел со стапелей в то самое время, когда над Сен-Назером нависла угроза воздушных бомбардировок и артобстрелов. И единственным средством защиты для линкора служили его собственные орудия. Более того, «Жан Бар» двинулся к морю по узкому каналу, который начали прокладывать специально для него с таким расчетом, чтобы закончить дноуглубительные работы в октябре. Но работы так и не были доведены до конца — и глубина канала под килем линкора составляла всего лишь несколько сантиметров даже в пик прилива. Таким образом, если бы «Жан Бар» не успел пройти канал до начала отлива, он не вышел бы в море никогда. Линкор не должен был достаться немцам ни при каких обстоятельствах, и случись ему застрять в Сен-Назере, его предполагалось взорвать. Но этого, слава Богу, не случилось.

Что ни говори, у «Жана Бара» была невероятная история. Она вполне достойна того, чтобы снять по ней фильм. Уверяю вас, это была бы захватывающая кинокартина. И подтверждение тому — набросок сценария, который я предлагаю вашему вниманию для вящей убедительности.

12 декабря 1936 года. — Загорается экран. Под звуки «Марсельезы» начинается официальная церемония. Выстроившиеся в ряд моряки, которых мы видим со спины, берут на караул. Перед ними проходят генералы, адмиралы и высшие чины армии и флота; их сопровождает военно-морской префект в парадной униформе и несколько официальных лиц в гражданском. Процессию возглавляет министр ВМС Франции Ганье-Дюпар. Он прибыл в Сен-Назер специально для того, чтобы «поставить первую заклепку на борт линкора «Жан Бар».

Впрочем, «Жан Бар» тогда даже еще не имел привычные формы корабля — его только-только начали строить. Пока что он состоял из

нескольких длинных железных бимсов и стальных листов обшивки, а по обе его стороны громоздились ряды монтажных кранов. И надо было обладать немалым воображением, чтобы представить себе, что однажды эта бесформенная груда металла обретет стройные обводы корабля, который будет держаться на плаву легко и свободно, как пушинка. Ну а то, что эта бесформенная «конструкция» размещается не на стапеле, как принято, и даже не на дне сухого дока, а на огромной насыпной земляной площадке, как будто речь шла о закладке какого-нибудь завода, и вовсе не поддавалось никакому воображению. В самом деле, странно! Как бы то ни было, закладка «Жана Бара» происходила и впрямь в необычных условиях. И начать наш рассказ следует именно с этого этапа, поскольку «Жан Бар», будучи, с позволения сказать, еще в зачаточном состоянии, уже тогда начал свое невероятное путешествие во времени, обгоняя его неумолимый ход, приведший к трагическому стечению обстоятельств, из которых он вышел весьма достойно — как победитель. Итак, поясним сказанное выше.

С незапамятных времен корабли строили на стапелях, по которым их потом спускали в воду. Спуск судна на воду всегда проходил в торжественной обстановке — под звуки оркестра, в присутствии именитых лиц, непременно с битьем бутылки шампанского о борт и произнесением напутственной речи — своего рода благословения. При этом порой не обходилось без курьезов. Так, например, церемония спуска на воду лайнера «Нормандия» стоила судостроителям с верфей Пеное нескольких бессонных ночей, потому что незадолго до спуска «Нормандия» под собственной тяжестью сорвалась с крепежных блоков и стала медленно сползать со стапелей, и эту самодвижущуюся громадину было уже ничем не остановить. Только когда «Нормандия» наконец плавно вошла в свою стихию и стала на ровный киль, инженеры вздохнули с облегчением. Похожая история случилась и с линкором «Страсбург».

Во избежание подобных осложнений кораблестроители стали закладывать суда не на стапелях, а в сухих доках — просторных и глубоких камерах-колодцах с воротами, обращенными к морю. Вода закачивалась в док и выкачивалась наружу с помощью мощных насосов. Как только корпус судна был отстроен, в сухой док подавали воду, а затем открывали ворота, и корпус оказывался на плаву. Так, например, на верфях Лорьяна и Бреста были построены корабли «Дюнкерк», «Ришелье» и «Клемансо».

Однако такая технология имела один серьезный недостаток: она требовала огромных дополнительных затрат и времени на возведение вспомогательных ремонтных сооружений для других судов. И тогда на верфях Луары специально для «Жана Бара» придумали нечто вроде двойной док-камеры. Вот как выглядела эта конструкция.

Рядом с сухим доком возвели одинаковой с ним длины строительную площадку и обнесли все это одной прочной, водонепроницаемой переборкой, так что получилась как бы единая камера наподобие шлюзовой. Линкор заложили на строительной площадке, и пока шло строительство, сухой док, сообщавшийся с морем (точнее говоря, с Луарой), использовался для других судов. Как только корпус линкора был доведен до конца, в док-камеру время от времени закачивали воду — она заполняла не только сухой док, но и строительную площадку, так что корпус линкора держался на плаву. Затем корпус заводили в док — проделать это было совсем несложно, — после чего воду частично откачивали и корпус оставался в сухом доке, а судно, подлежащее ремонту, временно занимало его место на строительной площадке, выполнявшей функцию и ремонтной. Двойная док-камера вмещала в себя четыреста тысяч кубических метров воды.

6 марта 1940 года пополудни «Жана Бара» перевели вышеописанным способом со строительной площадки в док. Как явствует из официальных отчетов, операция прошла вполне успешно, в присутствии представителей военно-морского командования и инженерно-кораблестроительного корпуса. Тем не менее, несмотря на присутствие многочисленных наблюдателей, операцию проводили в обстановке строжайшей секретности — «официальные лица» до последней минуты не знали, на какое мероприятие их, собственно, пригласили.

С другой стороны, однако, существовала опасность того, что при транспортировке корпуса линкора с одного места на другое он мог бы по инерции навалиться на внешнюю водонепроницаемую переборку и пробить в ней брешь; в таком случае вода вытекла бы наружу — мощности насосов вряд ли хватило бы, чтобы восполнить утечку — и корпус «Жана Бара» мог опрокинуться, что повлекло бы за собой куда более серьезные последствия. Но, к счастью, опасения кораблестроителей не оправдались — «Жан Бар» переместился со стройплощадки в док как по маслу.

Едва корпус линкора стал на новое место, как его вновь облепили со всех сторон корабелы. И пошло дело: ведь «Жан Бар» должен был во что бы то ни стало выйти в море не позднее октября. Но зачем такая спешка?

Перед войной пальму первенства в линейном кораблестроении удерживали немцы — англичане от них значительно отставали. Единственной соперницей Германии в этой области была Франция. Так, немецкие линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнайсенан» были спущены на воду одновременно с французскими «Дюнкерком» и «Страсбург-

гом», причем последние ни в чем не уступают первым. А строительство суперлинкоров «Тирпиц» и «Бисмарк» — каждый водоизмещением 35 тысяч тонн — шло такими же ускоренными темпами, как «Ришелье» и «Жана Бара».

В это же время на итальянских верфях завершилось строительство еще двух суперлинкоров — «Литторио» и «Виттория Венето». Но об их характеристиках и возможностях никаких сведений не было.

Англичане строили пять 35-тысячетонных линкоров, однако работы на британских верфях продвигались очень медленно.

В итоге объединенный англо-французский линейный флот мог противопоставить немцам только несколько крупных французских боевых кораблей; три же действующих английских линейных крейсера — «Худ», «Репалс» и «Реноун» — были построены перед первой мировой войной и значительно уступали современным кораблям в скорости. Принимая в расчет вышесказанное, правительство Ее величества обратилось к правительству Французской Республики с убедительной просьбой максимально ускорить темпы строительства «Жана Бара». И французские корабли засучили рукава. На борту еще не достроенного линкора вместе с тремя тысячами рабочих-судостроителей трудились машинная и палубная команды. Одним словом, общими усилиями работы предполагалось закончить в октябре. Чрезмерная спешка была ни к чему: дноуглубительные работы в канале, соединяющем док с Луарой, должны были закончиться в первых числах октября, иначе «Жан Бар» просто не смог бы выйти в море. Ну а в начале октября, когда все будет готово, откроют ворота док-камеры, «Жан Бар» осторожно войдет в канал, потом — в Луару и затем двинется к морю по узкому фарватеру, окруженному глубинами не больше пяти метров. Согласно предварительным расчетам, «Жан Бар» должен был двинуться к морю, когда высота прилива достигнет наивысшей точки — при минимальном встречном течении; кроме того, для скорейшего прохождения фарватера в помощь линкору предполагалось выделить четыре буксира — два носовых и два кормовых. Ну а что еще следовало предусмотреть? Разумеется, многое — всего и не перечислить. Впрочем, времени на тщательное продумывание деталей и корректировку расчетов было еще предостаточно. Главное — успеть к октябрю.

10 мая. Немцы переходят в наступление. Вторгаются в Голландию. И на изломе линии фронта готовятся нанести мощный удар по Франции. На улицах Сен-Назера, перед радиомагазинами собираются толпы народа — горожане затаив дыхание слушают последние известия. Немцы вот-вот войдут во Францию.

12 мая. Бои идут на участке фронта длиной 5000 километров, в том числе на границе с Люксембургом — между Варнтским лесом и рекой Саар. Удар нанесен и по Лонгви*.

15 мая. Немцы входят в Амстердам. По радио передают короткое сообщение, которое заканчивается так: «К югу от Седана** крупные бронетанковые соединения противника прорвали линию обороны и глубоко вклинились в расположение наших войск».

18 мая. Бои идут уже неподалеку от Сен-Кантена***. «Положение серьезное, но отнюдь не безнадежное», — уверяет своих сограждан Поль Рейно****. Генерала Максима Вейгана назначают главнокомандующим французскими вооруженными силами.

Под окнами редакции одной из сен-цазерских газет, где вывешены оперативные фронтовые сводки, стоит группа горожан. Люди с изумлением, не веря своим глазам, читают названия сданных немцам городов. Молодой лейтенант в форме хаки и начищенных до блеска сапогах обращается к стоящему рядом престарелому капитану:

— Эдак их ненадолго хватит! Надо же, какие бестолковые! Если они и дальше попрут с такой скоростью, снабженцам за ними нипочем не угнаться! Только поглядите, как они растянулись по флангам! И впрямь сумасшедшие!

За спиной храброго лейтенанта, предполагавшего скорый конец немецкому наступлению, стоял капитан I ранга. В отличие от окружающих, он читал сводки совершенно бесстрастно — ничем не показывая, что творится у него на душе. Это был командир «Жана Бара» — ему сам Бог велел сдерживать свои чувства на людях, особенно при подчиненных, поскольку и те, и другие приглядывались к каждому его жесту, прислушивались к каждому его слову. И малейшая несдержанность была для него равнозначна преступлению. Только бессонными ночами, оставаясь наедине с самим собой, мог он дать волю своим чувствам и мыслям. Это были безрадостные мысли и горькие чувства. Пресловутый «ответный удар», блистательная победа на Сене и прочие «успехи» французских войск, вселившие во французов надежду, — ни во что из этого не верил, потому что, к прискорбию своему, сознавал, как, пожалуй, никто другой, — близок тот день, когда немцы выйдут

* Лонгви — город на северо-востоке Франции, в департаменте Мерт и Мозель.

** Седан — город на северо-востоке Франции, в департаменте Арденны.

*** Сен-Кантен — город на севере Франции, в департаменте Эна.

**** Рейно, Поль (1878—1966) — премьер-министр Франции в марте—июне 1940 года.

и к Сен-Назеру. И тогда «Жан Бар», запертый в своей «колыбели», попадет прямо к ним руки — как заяц в силки.

Но самое худшее заключалось в том, что «Жан Бар» у ж е находился в радиусе действия неприятельских бомбардировщиков. И даже если бы наступление немцев на суше удалось чудом сдержать, «Жан Бар» и, главное, док-камера, куда более уязвимая, нежели сам линкор, могли подвергнуться массированным бомбовым ударам с воздуха.

Впрочем, в Сен-Назере, помимо док-камеры и «Жана Бара», было предостаточно других не менее важных военно-стратегических объектов, как-то: порт с густо разветвленной сетью портовых сооружений, куда непрерывно заходили многочисленные французские и английские конвои. Какими же средствами располагал Сен-Назер, чтобы в случае чего защитить порт и другие важные объекты, включая сверхсекретную док-камеру и сверхмощный боевой корабль, на который возлагали столько надежд французы и их союзники?

Истребительная авиация: ни одного самолета. Все истребители были сосредоточены близ линии фронта. К счастью, Сен-Назер располагал кое-какими средствами противовоздушной обороны. Так, на 15 мая 1940 года система ПВО Сен-Назера включала в себя:

— две батареи 75-миллиметровых зенитных орудий (по десять пушек в каждой), установленных на старых платформах;

— шесть зенитных орудий образца 1937 года — также устаревших;

— несколько зенитных пулеметов калибра 13,2 миллиметра.

И это — все. Нет-нет, мы ничего не упустили — система ПВО Сен-Назера с его жилыми кварталами, портом, доками, крупным железнодорожным узлом, действительно насчитывала всего лишь шестнадцать пушек, притом что шесть из них были устаревшего образца.

Впрочем, для верного счета к этому следовало бы прибавить автономную систему ПВО, которой располагал «Жан Бар». Она включала в себя четыре спаренные пулеметные установки калибра 13,2 миллиметра, размещенные на верхней платформе главной орудийной башни, — их обслуживали моряки. И кроме того, две спаренные пулеметные установки того же калибра, которые обслуживали солдаты из Перпиньянской пулеметной роты. Почему именно Перпиньянской — это долгая история. Во всяком случае, первиньянцев направили на «Жан Бар» согласно особому распоряжению министерства национальной обороны. Перед ними была поставлена задача охранять подступы к доку и в случае необходимости вести огонь по воздушным целям противника, если таковые будут обнаруживаться в небе над Сен-Назером. Это было очень ответственное задание и, заметим, трудновыполнимое: как вскоре выяснилось, перпиньянцы держали в руках пулеметы первый раз. А это существенная деталь.

Но куда более важным было другое: немцы продолжали наступать.

20 мая. Поль Рейно, выступая в Сенате, заявил, что отечество в опасности. А народу меж тем объявили, что «наши войска взяли обратно Аррас»*. И эта новость ввергла народ в замешательство: оказывается, немцы дошли и до Арраса! Хуже того: на другой день они уже вошли в Амьен**. И горькая правда заключалась в том, что немцев уже ничто не могло остановить.

В свете последних событий судьба «Жана Бара» обозначилась с ужасающей определенностью. Речь шла о том, под каким соусом его проглотят ненасытные захватчики: они или возьмут его как военный трофей, или же, посчитав, что он им даром не нужен, уничтожат ударом с воздуха. Разумеется, линкор мог постоять сам за себя. Но довольно было разрушить хотя бы одну водонепроницаемую переборку док-камеры, и он был бы обречен. И защитить его было бы нечем. Да и что могут две жалкие батареи 75-миллиметровых орудий и подюжины устаревших пушек против двух десятков высокоманевренных атакующих бомбардировщиков?

«Неужели и правда конец?» — с тревогой думал командир «Жана Бара», глядя с высоты сторожевой вышки при входе в док на свой корабль — громадную боевую плавучую машину длиной двести пятьдесят и шириной сорок метров, которая даже здесь, в стенах док-камеры, производит устрашающее впечатление. Неужели это чудо военной техники будет навсегда потеряно для Франции?

— «Жан Бар» не потерян... Не видать немцам «Жана Бара» как своих ушей... Линкор выйдет из Сен-Назера еще до того, как в город войдет первый немецкий солдат.

Чьи это слова? Кто позволил себе облечь в них призрачную надежду, которой, как видно, уже не суждено сбыться никогда?..

Теперь, я полагаю, самое время пригласить на сцену главных действующих лиц, от которых во многом зависела судьба линкора. Я имею в виду военных инженеров-кораблестроителей и работников службы технического обеспечения. Они рассуждали в точности как командир «Жана Бара», но до поры до времени хранили молчание. «В ночь с 17 на 18 мая я снова не сомкнул глаз ни на минуту, — писал потом командир «Жана Бара». — Но тревожные мысли одолевали не меня одного. Той ночью не спали мой старший помощник и инженер-капитан-лейтенант из службы наблюдения и технического контроля. Именно он, самый молодой и независимый в суждениях, первым заговорил во всеуслышание».

* Аррас — город на севере Франции, в департаменте Па-де-Кале.

** Амьен — город на севере Франции, в департаменте Сомма.

Так, на другой после бессонной ночи день — 19 мая, этот самый инженер представил своему непосредственному начальнику (тот возглавлял окружную службу наблюдения и технического контроля за строительством военных объектов в Сен-Назере) некоторые предложения по ускорению строительства «Жана Бара» и по выводу его из дока в кратчайшие сроки. В какие же именно?

Совершенно очевидно, что спуск линкора на воду следовало приурочить к ближайшей дате, когда высота прилива достигнет наивысшего уровня, чтобы корабль мог пройти по каналу в устье Луары. Для этого нужно было рассчитать вероятный исходный вес и осадку корабля с учетом данных ежегодной таблицы приливов. В результате была определена конкретная дата — 19 июня.

В соответствии с этим пришлось пересмотреть всю программу строительства так, чтобы к означенной дате на линкоре были установлены по меньшей мере основные силовые узлы и агрегаты. Причем с таким расчетом, чтобы «Жан Бар» был на ходу уже 10 июня. Что же это были за узлы и агрегаты?

Три паровых котла. Разводить пар пока предполагалось вручную. Подключение установки автоматического управления топкой было решено отложить до лучших времен.

Вспомогательное котельное отделение.

Силовая установка (двигатель): механические узлы с генератором.

Электроэнергетическая система: две кормовые электрогенераторные установки.

Система электроснабжения: три главных распределительных щита — А, В и D.

Три основные линии электропередачи — между постом управления, рулевым устройством, боковыми паровыми машинами и котельным отделением.

Средства безопасности в случае образования течи: два паровых насоса — один мощностью 50 тонн, другой — 300 тонн.

Минимальные средства обеспечения жизнедеятельности экипажа: несколько камбузов, рефрижераторная установка, несколько общих жилых помещений.

Средства внешней связи: два сигнальных прожектора. Один радиопередатчик и два радиоприемника.

Брашпиль и кабан — для управления якорными цепями и швартовыми.

Наконец, надо было задраить все щели в подводной и надводной частях корпуса корабля, особенно в тех местах, где установка всех остальных систем и агрегатов еще не закончена; кроме того, следовало завершить обшивку палуб и палубных надстроек листами броневой стали.

Вот, практически, и все. И на все про все — месяц срока.

Новый план был утвержден 21 мая на совещании, в котором участвовали командир линкора и инженеры службы наблюдения и технического контроля. 22 мая план передали на верфи Пеноз и Луары, где он, соответственно, был принят к исполнению. По вновь утвержденному плану было значительно увеличено число рабочих — с двух тысяч восьмиста человек до трех тысяч пятисот, не считая моряков, которые были на подхвате.

Увеличились и темпы работ. И рабочий день — с девяти часов до десяти, потом до двенадцати, а под конец он и вовсе стал ненормированным. Даже те из рабочих, кто еще недавно требовали (зачастую не без оснований) улучшить условия труда, теперь трудились безропотно, нередко валясь с ног от усталости, лишь бы спасти свое детище от верной гибели. Успеют ли они достроить его до 19 июня или нет? Надо было успеть — кровь из носу. Но и этого было мало.

В самом деле, какой толк в том, что «Жана Бара» достроят до срока и он сможет развивать скорость до тридцати узлов? Все равно он не выйдет в море и будет заперт в док-камере, точно в западне: ведь попасть в Луару он мог только по каналу, а его еще не достроили. Напомним: дноуглубительные работы предполагалось завершить к началу октября. Что же делать?

Только одно: постараться все закончить не за полгода, как было запланировано, а за один месяц.

И снова командир «Жана Бара» собрал у себя инженеров с верфей Луары и специалистов из компаний «Пон-э-Шоссе». И опять погрузились они в расчеты и вычисления, пытаясь определить, удастся ли уложиться в пересмотренные сроки. Это было очень нелегко, практически невозможно.

— Простите, — сказал командир, — хочу заметить, что если «Жан Бар» выйдет налегке, то есть недостроенный, то по осадке мы выиграем почти целый метр.

Ну а метр — это уже кое-что. В таком случае и объем дноуглубительных работ существенно сократился бы по всей протяженности канала. Однако выигрыша в глубине оказалось явно недостаточно.

Тогда было решено расширить канал — так, чтобы «Жан Бар» мог не только идти, лавируя зигзагами, но и свободно маневрировать по всей ширине канала.

— Ну да Бог с ним, — заявил командир линкора, — и так попробуем проскочить. Главное — чтобы ширина канала была чуть с запасом. Итак, к девятнадцатому уложитесь?

— Постараемся. Хотя давайте все же рассчитывать на двадцатое.

Командир возражать не стал — двадцатое, так двадцатое. А сам про себя решил: «где двадцатое, там и девятнадцатое, ну а ближе к делу попробую их уговорить».

Таким образом, если ничто не помешает, канал будет достроен в срок. Ну вот, кажется, и все — других изменений вроде не предвидится.

Между тем опасность воздушного налета нарастала с каждым днем. Немцы обладали стратегическим и тактическим преимуществами не только на суше, но и в воздухе. День ото дня расширялся и радиус действия немецких бомбардировщиков. Сигналы воздушной тревоги уже звучали по всему северу Франции, северо-западу, по центральной части и западной. Если немцы попытаются атаковать «Жан Бар», линкор, безусловно, сможет отразить любой удар своими собственными силами. С другой стороны, это отсрочило бы спуск линкора на воду и, соответственно, его выход в море, что было равносильно гибели. Следовательно, для него надо было построить еще и надежное внешнее укрытие. Командир «Жана Бара» поделился своими мыслями и опасениями на этот счет с командующим 5-м военноморским округом, и тот, в свою очередь, обратился к общевойсковому командованию с просьбой усилить систему противовоздушной обороны Сен-Назера. Для ознакомления с ситуацией на месте и принятия соответствующего решения из Парижа в Нант прибыл ответственный представитель министерства вооружений.

3 июня в объединенном штабе округа состоялось очередное совещание, на которое был приглашен и командир «Жана Бара». Внимательно его выслушав, представитель министерства распорядился усилить вооружение линкора 90-миллиметровыми орудиями.

— Кроме того, — прибавил он, — вам поставят на борт несколько крупнокалиберных зенитных пушек, которые англичане должны доставить из Гавра.

Как видите, положение на самом деле было не такое уж безнадежное.

Что касается упомянутых 90-миллиметровых пушек, то это, уточним, были спаренные зенитные установки. И «Жан Бар», таким образом, становился обладателем дюжины зенитных орудий среднего калибра. Одна беда: в Сен-Назере таких установок не было. Две из них должны были доставить из Бреста. Однако обстановка в Бресте была не менее угрожающей, чем в Сен-Назере. Так что с двумя установками пришлось распрощаться.

Две другие установки предполагалось снять с «Гладиатора», находившегося в Средиземном море. Но и с ними возникли сложности. Дело в том, что Италия вот-вот должна была вступить в войну, а «Гладиатор» как раз крейсировал у ее берегов. Словом, рассчиты-

вать приходилось на две последние установки, которые стояли в Рюэле*.

Таково было положение дел на 3 июня. Командир «Жана Бара» покинул совещание, утвердившись в одной мысли, — продолжать все так, как если бы никакой воздушной угрозы не существовало: «Будем делать все, что в наших силах, стараясь сохранить спокойствие и хладнокровие...»

Тогда же, в начале июня, были достигнуты первые обнадеживающие результаты. 3 июня на линкоре установили один гребной винт, а 7 числа — другой. 10 июня были опробованы брашпиль и кабестан. Между тем работы по установке силового узла, паровых котлов и машин левого и правого борта шли по утвержденному графику. Впрочем, в тот же день старший механик заверил командира линкора, что монтажные работы будут закончены уже завтра, и завтра же можно будет приступить к их испытаниям.

10 июня вечером командир линкора принял у себя инженера-механика, откомандированного из Тулона.

— Мое почтение, командир. Меня прислали провести размагничивание «Жана Бара».

Операция по размагничиванию заключалась в том, чтобы создать вокруг корпуса «Жана Бара» электрическое поле, устранив таким образом поле магнитное, с тем чтобы линкор не притягивал к себе магнитные мины.

— Отлично, — сказал командир, — приступайте.

— Для начала мне нужно провести кое-какие расчеты.

— Хорошо, действуйте.

— Да, но дело в том, что коробки с измерительными приборами куда-то подевались вместе со всем моим багажом. Еще в Марселе. Вот незадача.

— И что же?

— Попробую раздобыть все необходимое здесь. Кстати, измерения и расчеты должны быть произведены на глубине не меньше двадцати метров...

Командир «Жана Бара» взглянул на молодого инженера с нескрываемым удивлением.

— ...Причем в стоячей воде, чтобы не было ни малейшего течения, — невозмутимо заключил новоприбывший специалист.

Командир задумчиво постучал тупым концом карандаша о столешницу, взглянул на стоявшие на столе же часы и проговорил:

— Боюсь, господин инженер, но вы не совсем ясно представляете себе состояние «Жана Бара».

* Рюэль — город на западе Франции, в департаменте Шаранта.

— Простите, командир, но мне нужно только, чтобы вы вывели корабль на рейд, хотя бы часа на два, на три, завтра или, скажем, послезавтра.

Командир «Жана Бара» встал из-за стола.

— Я уже думал об этом и полагаю, что мы только попусту тратим время на разговоры. Благодарю вас, месье. Я лично займусь работами по размагничиванию корпуса моего корабля. Ну а если не успею, то выйду в море и так.

Однако, забегаая вперед, скажем, что благодаря изобретательности инженеров-электротехников, работы по размагничиванию корпуса линкора были проведены на месте — в док-камере; там же на корабле установили и защитный электрический пояс.

11 июня были установлены три паровых котла во втором котельном отделении, а также двигатели левого и правого борта. Но на другой день котлы пришлось снять, чтобы как следует отрегулировать клапаны.

Тем временем к командиру линкора прибыл еще один посетитель — инженер из компании «Пон-э-Шоссе», ответственный за работы по тралению строящегося выводного канала. Инженер был бледен и чем-то обеспокоен.

— Командир, — тяжело вздохнув, начал он. — Мы делаем все возможное и невозможное.

— Ну и как успехи?

— Боюсь, к девятнадцатому не управимся.

— Вы же обещали!

— Да, но тут возникла загвоздка. Мы наткнулись на выступ скальной породы, он вдается в русло канала метров на двадцать. Если придерживаться исходной ширины, то к сроку нам не успеть.

— Какую ширину вы можете обеспечить к девятнадцатому?

— Пятьдесят метров.

Таким образом, кораблю длиной двести пятьдесят метров и шириной тридцать пять метров предстояло пройти по каналу шириной не более полсотни метров. Просто невероятно!

— Ладно, пусть будет пятьдесят, — сухо сказал капитан.

— А как насчет глубины? Вы уверены, что восьми метров хватит? Я слышал — вы приказали монтировать бронированный корпус передней носовой орудийной башни. А мы рассчитывали только на вес самих орудий...

— Я решил не грузить пушки второй башни, чтобы полностью укомплектовать первую башню. Лучше иметь одну достроенную башню, чем две недостроенные. Так что перевеса не будет.

— Надеюсь, командир.

12 июня Германия обрушила на Францию всю свою военную

мощь. 13 июня немцы вошли в Париж. Где тогда находилось правительство, одному Богу было ведомо. От его имени Поль Рейно обратился с просьбой к президенту Рузвельту, чтобы Соединенные Штаты объявили во всеуслышание о своей солидарности с Францией и Англией.

15 июня. Немецкие войска перешли Сену, заняли Мелен и Фонтенбло, дошли до Аваллона и Дижона и уже переправились через Сону.

16 июня отзвуки бесславного отступления докатились и до Сен-Назера — британские солдаты целыми соединениями грузились на суда, отбывавшие в Англию, на глазах у изумленных горожан. Над городом нависла зловещая тишина. Люди пали духом — все, кроме рабочих бригад, трудившихся в секретной док-камере на верфях Луары.

9 часов вечера. Командира «Жана Бара» срочно вызвали к командующему оборонительным округом устья Луары.

— Вы должны выйти в море как можно скорее, капитан.

— Я только об этом и думаю, адмирал.

— Как продвигаются ваши дела?

— Развели пары в трех котлах. Сегодня закончили регулировку клапанов.

— А машины?

— Боковые машины поставили пять дней назад. Уже опробовали их на холостом ходу. Сегодня же испытали трубопроводы и рулевое устройство.

— За чем же дело стало?

— Осталось догрузить орудия носовой башни и соединить гребные валы с турбинами. Нужно, кроме того, опробовать противопожарные трубопроводы, а также водосборники для промывной и питьевой воды. Еще не закончены работы по теплоизоляции парового трубопровода, и это, пожалуй, самое главное. Правда, мы успели отладить систему впускных и выпускных коллекторов.

— Понятно. Так когда же вы рассчитываете выйти в море?

Командир «Жана Бара» ненадолго задумался. Потом сказал:

— Надеюсь — в назначенный день, то есть девятнадцатого. Хотя иметь в запасе лишний день, признаться, не помешало бы. Как вы полагаете, адмирал, можно будет перенести выход на двадцатое? А лучше — на ночь с двадцатого на двадцать первое? Да и высота прилива была бы достаточная?

Теперь пришла очередь адмирала задуматься. Он встал и принялся молча расхаживать по кабинету.

— Полагаю, да, — проговорил он наконец. — Хотя немцы уже близко, думаю, на лишний день рассчитывать можно вполне. Итак, пусть будет ночь на двадцать первое. Вы свободны, капитан.

— Всего хорошего, адмирал.

— Да, вот еще что. Вам предстоит идти в Англию.

— В Портсмут?

— Нет, точнее, в Шотландию. Станете в доках Клайда. Там и закончите монтаж остального оборудования. С вами отправится и «Ришелье».

— Ясно, адмирал.

Командир «Жана Бара» вышел от адмирала в приподнятом настроении: лишние сутки совсем не помешают. Таким образом в его распоряжении оставалось еще трое суток. А это уже кое-что.

Но, как говорится, человек предполагает, а Господь располагает. Командир «Жана Бара» не знал, что Провидению было угодно внести коррективы в его планы. Так, 16-го числа вечером стало известно, что «Жану Бару» с «Ришелье» предписано выйти в Клайд, а уже 17-го днем командир «Жана Бара» получил новое предписание — следовать в Касабланку. Но в тот же день пришла невероятная новость: между Францией и Германией якобы заключено перемирие. Узнав об этом, рабочие уже было подумали, стоит ли теперь гнать лошадей и вкалывать до седьмого пота?

Однако начальство было другого мнения: руководители строительства и военное командование распорядилось не снижать темпа работ ни при каких условиях, потому как на самом деле о перемирии еще только шла речь. Иными словами, обстановка по-прежнему оставалась беспокойной и, стало быть, непредсказуемой.

В тревожном ожидании прошли два дня.

— Командир, вас срочно к телефону командующий оборонительным округом.

Что случилось? Неужели опять какие-то изменения?

— Капитан, — сухо прозвучал голос в телефонной трубке, — вам надлежит выйти в море сегодня же!

— Сегодня?

— Так точно, с вечерним приливом.

— Это же невозможно, адмирал. В лучшем случае — этой ночью.

— А почему не вечером?

— Во-первых, еще незакончены дноуглубительные работы в отводном канале. Во-вторых, док-камеру смогут открыть только к ночи. Сами знаете, эта операция проходит в два этапа, с девятичасовым перерывом.

— Знаю. Ладно, будь по-вашему. Ночью, так ночью.

— Слушаюсь, адмирал. Думаю...

Но адмирал уже дал отбой, и командир «Жана Бара» еще какое-то время стоял в раздумье, сжимая в руках телефонную трубку. Да уж,

тут было над чем задуматься: главное, что не позволяло выйти в море сегодня, — недостаточная ширина канала. Командир снова вызвал к себе главного инженера из «Пон-э-Шоссе».

— Мне приказано выйти в море сегодня.

Инженер подскочил на месте, открыл было рот, но командир «Жана Бара» тут же остановил его жестом руки и продолжал:

— Мне нужно знать только одно: вы успеете все закончить к часу ночи, когда высота прилива будет максимальная?

Инженер, даже не успевший перевести дух, задумался, потом сказал:

— Сорок пять метров, командир, ни сантиметра больше. Это я вам обещаю.

— Ладно, пойдет.

«Жан Бар», как мы знаем, был тридцати пяти метров в ширину и двухсот пятидесяти в длину. Таким образом, если бы он стал строго по оси канала, то в запасе у него по обоим бортам было бы по пять метров. И стоило ему отклониться от этой оси хотя бы на пару градусов или случись забарахлить двигателю, либо рулевому управлению, как... Однако домысливать, чем это могло обернуться, было не самое подходящее время. Обстоятельства складывались так, что приходилось рисковать. Тем более что командир уже принял решение: «Жан Бар» выйдет в море в 3 часа утра 19 июня. А сейчас который час? Еще нет и одиннадцати. Значит, впереди — шестнадцать часов. И это время следовало использовать с максимальной отдачей для дела...

— Командир, вас желает видеть английский коммодор.

Коммодора представили, и он приветствовал командира «Жана Бара» в самых изысканных выражениях, выказав при этом высочайший такт и почтение.

— Имею честь сообщить вам, сэр, что с согласия командующего оборонительным округом я готов предоставить в ваше распоряжение один эсминец и два океанских буксира.

Командир «Жана Бара» в свою очередь учтиво поблагодарил любезного англичанина, хотя его слова не вызвали у него ни малейшего удивления: согласно договоренности, англичане должны были предоставить посильную помощь в случае, если «Жан Бар» будет направлен к берегам Англии. При всем том, однако, французскому капитану было любопытно узнать, почему англичане все-таки решили конвоировать линкор, хотя тому было теперь предписано идти в Касабланку. «Не стоит вмешиваться в высокие дипломатические сферы, — решил про себя француз, — поживем — увидим». Коммодор, верно, еще не знал, что у «Жана Бара» был совсем другой порт назначения.

— Ведь вы следуете в Плимут, не так ли, — скорее сказал утвердительно, чем спросил коммодор. — Смею вас уверить, сэр, что в арсенале Девонпорта имеется все необходимое. И «Жан Бар» будет достроен в самый кратчайшие сроки.

— Разумеется, разумеется. Конечно, я выполню все предписания — мне должны их передать перед самым выходом в море.

— Понимаю вас, сэр.

Они договорились, что английский эсминец будет ждать «Жана Бара» на выходе из канала вместе с двумя океанскими буксирами, готовыми вывести линкор в море в случае, если его машины дадут сбой, и сопровождать его в течение двенадцати часов, даже если все будет в порядке. На этом вопрос с эскортом был закрыт.

Командир «Жана Бара» посмотрел на часы — начало двенадцатого. Значит, до обеда еще есть время доложить о ходе дел адмиралу.

— Все улажено, адмирал. Выходим завтра утром, в три часа, как договорились.

— Отлично. Все должно пройти гладко. Да, у меня для вас новость. С воздуха вас будут прикрывать истребители. Их эскадрилья уже стоит наготове под Эскублаком*.

— Благодарю, адмирал. У меня к вам одна просьба, не могли бы вы распорядиться, чтобы вечером на «Жан Бар» прибыли капитаны буксиров, которые должны вести нас по каналу?

— Я подумаю. А как в остальном — готовы?

— Пока все идет по плану, адмирал. Даже надеюсь пообедать спокойно.

— Тогда поспешите, а то не успеете. Приятного аппетита, капитан.

Впервые за последний месяц командиру «Жана Бара» представилась возможность передохнуть и отвлечься от ежеминутных забот и хлопот. Он сел в машину, поджидавшую его у дверей штаба командующего, откинулся на спинку сиденья и закрыл глаза. Теперь и один час покоя был для него истинным счастьем.

Служебная машина доставила его напрямик к «Гранд-Отелю», где он намеревался пообедать. Он неспешно поднялся по ступеням парадной лестницы, вошел в вестибюль, оставил фуражку в гардеробе, вымыл руки в туалетной комнате и направился в обеденный зал. При виде его сидевшие за столами посетители стали тихо перешептываться. У дверей в зал его встретил управляющий — он подошел к нему с озабоченным видом и сокрушенно проговорил:

* Имеется в виду Ла-Боль-Эскублак — город, расположенный к западу от Сен-Назера, при выходе из устья Луары.

— Ну вот, капитан, они уже здесь...

— Кто — они?

— Немцы, капитан, кто же еще.

— Так где же они?

— В Нанте. И идут сюда. Здесь только что был один английский полковник. Он видел их собственными глазами — целую моторизованную колонну... Просто ужас, капитан. Ладно, пойду распоряжусь, чтобы вам поскорее подали обед.

— Погодите...

Командир «Жана Бара» вдруг умолк и задумался: «По шоссе из Нанта до Сен-Назера — час с четвертью езды. А «Жан Бар» стоит в четырех километрах от Сен-Назера...»

— Я не буду обедать. Распорядитесь приготовить мне сандвич, прямо сейчас.

— Сандвич? Хорошо, капитан, сию минуту, капитан. Скажите только — с чем?

— С чем угодно, только поскорее. Я спешу.

Командиру «Жана Бара» пришлось обедать — если сандвич можно назвать обедом — на ходу, в машине: надо было выиграть хотя бы несколько минут — сейчас счет шел уже на минуты, если не на секунды... А вот и верфи Луары. Оттуда доносились характерные дробные звуки — стало быть, работы продолжались. Слава Богу; «Жан Бар» цел и невредим! Между тем о подходе немцев на верфях знали уже все: и рабочие, и моряки. Не успел командир ступить на борт линкора, как старший помощник, вышедший к нему навстречу, бесстрастным голосом — как ни в чем не бывало, доложил:

— Похоже, немцы уже в Нанте, командир. И направляются прямо к нам. Я готов выполнить любой ваш приказ.

— Значит, так. Всем рабочим, кроме тех, которые должны обеспечить наш выход в канал, немедленно покинуть корабль. Во-вторых, приказываю подготовить к бою все орудия, что есть на борту. Группе прикрытия приготовиться держать оборону на подступах к верфи. Если что, будем защищаться своими силами. Думаю, еще не все потеряно.

18 июня 1940 года, незадолго до полудня, на борту «Жана Бара» впервые прозвучал сигнал боевой тревоги. Это было действительно странно — видеть, как самый быстроходный в мире линейный корабль, самый неуязвимый и самый мощный, которому на морских просторах был не страшен ни один противник, волею злой судьбы оказался запертым на берегу и совершенно беспомощным.

Подступы к верфям и докам были перекрыты четырьмя блокаузами — в них-то и заняли оборону... нет-нет, не солдаты местного гарни-

зона, а моряки «Жана Бара». Они заменили два взвода 211-й пулеметной роты, которые срочно перебросили на восточную окраину Сен-Назера: им было приказано «отстреливать немецких парашютистов-диверсантов». Что же касается моряков: матросов, механиков, мотористов, котельных машинистов, электриков, — они, конечно, прошли огневую подготовку. Однако продолжалась она, увы, меньше недели. Но они заняли оборону в блоказах, не выразив ни тени тревоги, ни малейшего опасения.

Спокойно было и на линкоре. Оставшиеся на борту моряки проверяли боеготовность своих карабинов — передергивали затворы, осматривали казенную часть, готовили боеприпасы и очищали, насколько было возможно, полосы обстрела.

А тем временем в машинном и котельном отделениях, на нижних палубах, возле электрогенераторных установок и у щитов управления кипела работа. Вместе с тем моряки готовились и к самым крайним мерам — чтобы по первой же команде взорвать линкор, это чудо техники, в создание которого было вложено столько сил. Короче говоря, речь шла о том, что если «Жану Бару» не суждено выйти в море со «своими», то он не выйдет в море вообще.

Но это, повторим, должно было произойти в самом крайнем случае. Пока же на борт «Жана Бара» прибыли капитаны буксиров, которым предстояло вывести линкор в открытое море. И командир без лишних слов ввел их в курс дела: отход — в 3 часа утра; основная нагрузка ложится на три самых мощных и наиболее оснащенных буксира — «Минотавр», «Титан» и «Урус»; еще два буксира должны будут следовать рядом для подстраховки.

— Все ясно, командир. Будет сделано, командир.

После этого капитаны буксиров сошли на берег. Было 14 часов 30 минут. Не успели они покинуть корабль, как перед командиром предстал офицер в полевой форме. Лицо у него было встревоженное.

— Скажите, командир, я должен взрывать Манский мост?

Через Манский мост над рекой Бриве проходила дорога из Монтуара в Сен-Назер. Но при чем здесь командир «Жана Бара»: ведь мосты и прочие коммуникации совсем не его дело? К тому же этим самым мостом могли воспользоваться сухопутные войска. С какой стати было вмешиваться в чужие дела, внося беспорядок и в без того сложное положение?

— Даже не знаю, что и сказать. Во всяком случае, думаю, вам лучше обратиться с этим вопросом к командующему местным гарнизоном, — справедливо заметил командир.

И офицер спешно отбыл в поисках командующего. В это время с востока уже доносились гулкие раскаты взрывов — война неотвратимо приближалась к Сен-Назеру.

15 часов. Наблюдатели на сторожевой вышке предупредили, что видят моторизованную колонну, которая движется по шоссе из Монтуара в Сен-Назер. Длина колонны — порядка шестисот метров.

На линкоре подняли национальный флаг.

Перед началом боевых действий на кораблях всегда поднимают самый яркий флаг, чтобы его было видно издалека. Такова морская традиция. И моряки «Жана Бара» решили следовать ей неукоснительно, хотя линкор и находился не в море. Впрочем, церемония поднятия флага прошла молча — почти все члены экипажа стояли на своих боевых постах. Офицеры и матросы временами поглядывали на своего командира, стараясь угадать, о чем он думает и что намерен предпринять в сложившейся обстановке. Но лицо командира не выражало ни малейшего беспокойства — оно было совершенно бесстрастным. Быть может, он думал о том, что сделал все от него зависящее и что теперь остается уповать лишь на судьбу: ибо упредить или изменить ход событий уже не в его силах? Ничуть не бывало. На самом деле командир думал совсем о другом:

«Если у немцев имеется мощное вооружение, в том числе быстроходные танки и бронемшины, и если до сих пор ему удавалось с легкостью сокрушать на своем пути любое препятствие, то с нами ему придется туго. Ведь «Жан Бар» будет крепче любого современного танка. И за свою машину мне бояться нечего: она не подведет. Единственное, что вызывает тревогу, это, пожалуй, то, что выходить в море придется ночью, отстреливаясь от противника, который будет атаковать с близкого расстояния. Следовательно, надо продумать, как его задержать. От местного гарнизона, понятно, проку мало. С другой стороны, приближающаяся колонна — это всего лишь передовые части немецкой армии. Если я выдержу их натиск, то, возможно, успею выйти в море еще до того, как немцы подтянут к Сен-Назеру основные силы. Ну а там ищи ветра в море. Вот уж действительно, надежда умирает последней».

Но так ли все обстояло на самом деле? По правде говоря, большинство членов экипажа думали иначе. А командир имел обыкновение прислушиваться к мнению своих подчиненных. Почти все офицеры считали, что не стоит дольше ждать и надо как можно скорее взорвать корабль. Немцы того и гляди выйдут к восточным окраинам Сен-Назера, и шансов вывести линкор в море практически не осталось. Так что пусть уж лучше он взлетит на воздух, чем достанется немцам. Ну а для этого достаточно одного-единственного слова, вернее, приказа...

Командир внимательно выслушал мнение офицеров и, покачив головой, ответил:

— Нет, мы не станем уклоняться от встречи с противником, если того потребуют обстоятельства. Мы в силах отразить любой

удар и держать оборону достаточно долго. К тому же продовольствия у нас на десять суток. Тем не менее подготовительные меры к взрыву должны быть приняты заблаговременно. В случае крайней необходимости линкор, безусловно, будет взорван. Но только по моему приказу.

— Есть, командир, — в один голос отчеканили офицеры.

15 часов 30 минут... 16 часов... 16 часов 30 минут... Где же немцы? 17 часов. Ни малейших признаков неприятельского присутствия.

— Связь с командующим оборонительным округом, конечно же, прервана? — спросил командир у начальника радиостанции.

— Нет, командир, — неожиданно ответил тот.

— Отлично. В таком случае я поднимаюсь на вышку. Хочу сам осмотреться.

С наблюдательной вышки просматривалось и широкое устье Луары, и ее берега, и прилегающие к ним земли. Дежурные наблюдатели, не отрывая глаз от перископов и биноклей, глядели в одну сторону. Они даже не услышали, как к ним поднялся командир. Они были явно чем-то встревожены.

— Ты точно видал?

— Точнее быть не может, старина.

— Может, сообщим вниз?

— Валяй... Хотя постой. Нет, давай...

И тут в разговор двух матросов вмешался командир:

— Что-нибудь заметили?

Командир посмотрел в бинокль, протер окуляры и снова посмотрел. Не может быть!..

Маячившая вдалеке моторизованная колонна была... английская.

Так кто же был прав, решив не торопиться со взрывом корабля? Кто настаивал на том, чтобы, невзирая ни на что, продолжать работы по подготовке линкора к выходу в море? Оказывается, немцев не было и в помине ни в окрестностях Сен-Назера, ни в небе над ним... Этот бесконечный июньский день закончился так же, как и все предыдущие, — более или менее спокойно. Теперь, похоже, ничто не может помешать «Жану Бару» выйти в море в назначенный час — по крайней мере на это можно было надеяться. А линкор между тем подобно новорожденному младенцу, покинувшему материнскую утробу, начал жить самостоятельной жизнью: его отключили от береговой электроподстанции — он уже сам стал вырабатывать электричество. Еще каких-нибудь пара часов — и «Жан Бар» совсем оторвется от земли.

21 час 15 минут. Все труды пошли прахом.

«Жан Бар» застыл, будто жизнь в нем вдруг оборвалась. Погасли все котлы. Стали все турбогенераторные установки. Прекратилась подача воздуха в котельное и машинное отделения.

— Проверить воздушные клапаны в машинах и котлах!

Мгновение-другое — и корабль погрузился в крошечную тьму, на борту воцарилась мертвая тишина, точно в огромном склепе.

— Что это? Диверсия? Авария?

Нет. Произошло то, что, собственно, и должно было произойти. И виной всему — безудержная спешка. Казалось, что «Жану Бару» было суждено проиграть шальную гонку со временем. А время — противник и одновременно судья, не ведающий ни жалости, ни снисходительности. И то, что у него отняли, оно рано или поздно восполняет с лихвой. Так, распределительные электрощиты подключили в рекордно короткие сроки. Bravo! А проверить их исправность в спешке никто не удосужился. Вот они и отключились. И все силовые установки — с ними заодно. Неужели это конец?! Пока — нет. Электромеханики, не тратя времени понапрасну, запустили аварийный двигатель — и «Жан Бар» стал мало-помалу оживать. Люди и тут оказались сильнее обстоятельств

22 часа. Начальник Управления дноуглубительными работами потребовал срочной встречи с командиром «Жана Бара».

— Капитан, — сказал он, — должен вас предупредить, что к часу ночи мы не управимся... Это выше наших сил.

— Понимаю. В таком случае когда?

— Не раньше двух, капитан.

— Точно?

— Будьте уверены, капитан.

— Итак, в два. И ни минутой позже!

Таким образом в 2 часа ночи, то есть за час до времени выхода «Жана Бара» в море, канал, соединивший док-камеру с устьем Луары, был уже достаточно глубок и широк, чтобы по нему мог пройти линкор. Впрочем, слова «глубок» и «широк» следует упомянуть с оговоркой, поскольку свободное пространство по обоим бортам корабля составляло не более пяти метров. А глубина? Она тоже была относительная: десять сантиметров под килем плюс высота прилива — и все.

И все же рассчитывать приходилось на десять сантиметров. А что такое десять сантиметров под килем? Да ровным счетом ничего, тем более, если учесть, что на ходу корабль практически никогда не держится ровно, а кренится либо на тот или другой берег, либо на нос или корму, пусть всего на один градус. Так что десяти сантиметров, читайте, как ни бывало. Иначе говоря, корабль садится на киль и затем опрокидывается.

К полуночи дифферент «Жана Бара» на левый борт составлял около двадцати сантиметров — между средней маркой осадки левого и правого борта. И если бы к назначенному часу не удалось устранить дифферент и «Жан Бар» не встал бы на ровный киль, он

даже не смог бы войти в канал. Дифферент обычно устраняется путем перекачки воды из одной боковой балластной цистерны в другую или — топлива. Прodelать это в общем-то несложно — при наличии достаточного количества воды и топлива. А «Жан Бар» был облегчен до предела — с таким расчетом, чтобы он смог пройти по каналу. Таким образом жидкий балласт линкора составлял не больше двухсот тонн — надо было умудриться выровнять корабль с учетом столь ничтожного балласта. Но тут, когда все расчеты были выверены заново и «Жан Бар», кажется, стал выравниваться, опять все пошло насмарку: распределительные щиты снова вышли из строя — и насосы стали.

Ну как тут было не впасть в отчаяние? Тем более что время утекало подобно золотой реке и теперь надежда была только на аварийный двигатель. Если же и он, не дай Бог, станет, тогда все — пиши пропало.

Пока суд да дело, командир «Жана Бара», как ни в чем не бывало, отдавал приказы и команды по подготовке линкора к выходу в море. На борт вернулись охранявшие подступы к верфям взвод прикрытия и взвод зенитных пулеметов. Скоро стало известно, что взорвали Менаский мост. Теперь сомнений не было: немцы уже близко.

0 часов 30 минут... 1 час... 1 час 30 минут... К «Жану Бару» подошла шлюпка и двинулась вокруг него, время от времени останавливаясь то с левого борта, то с правого. Один из троих, сидевших в шлюпке, при каждой остановке включал портативный фонарь и пристально всматривался в какие-то отметки на том и другом бортах. Это был инженер, отвечавший за устранение дифферента. Он осматривал нанесенные на борта корабля марки осадки.

2 часа. Инженер поднялся на борт и доложил капитану о результатах осмотра: «Жан Бар» — на ровном киле. Следовательно, если глубина и ширина выводного канала соответствуют заданным, линкор должен пройти.

Капитанам буксиров был отдан приказ подготовиться к 2 часам 30 минутам. Вот и они — входят из устья в канал. Командир «Жана Бара» вздохнул с облегчением. Однако он явно поторопился: один из буксиров сел на мель. Как назло, это был «Минотавр», который должен был первым войти в док-камеру и толкать линкор с кормы. В ночной мгле было видно, как два других буксира — «Титан» и «Урсус» пытаются снять своего товарища со злополучной мели.

3 часа. «Жан Бар» был готов выйти в море. Однако прежде надо было проделать следующий маневр. Поскольку док-камера соединялась с каналом не напрямую, линкор должны были сперва завести в небольшой бассейн, развернуть на двадцать градусов вправо и только потом направить в канал.

3 часа 20 минут. «Минотавр» наконец сняли с мели — и он благополучно вошел в док-камеру. И уже в 3 часа 30 минут с помощью «Титана», «Урсуса» и «Минотавра» линкор тронулся с места. Очень медленно и очень осторожно он вышел из док-камеры в бассейн. И так же медленно и осторожно стал поворачиваться на двадцать градусов вправо — градус за градусом.

Когда «Жан Бар» наконец развернулся носом ко входу в канал, было еще темно. Теперь его надо было завести непосредственно в канал.

Но не успели буксиры дать самый малый вперед, как прозвучала команда «стоп машины!». «Жан Бар» сел на мель. Вернее, он уткнулся носом в левый берег канала и стал. Чувствовалось только, как подрагивает его корма, подхваченная отливным течением. Буксиры тоже стали. Похоже, это был конец. Теперь ничего не оставалось, как только ждать, когда нагрянут немцы и захватят линкор как главный военный трофей. Сумеет ли «Жан Бар» постоять за себя? На этот вопрос ответить было трудно, хотя такой случай и был предусмотрен.

— Попробуем сняться с мели, — сказал командир. — Пусть кормовой буксир подойдет поближе. Как наши машины — в порядке?..

На то, чтобы сняться с мели, командиру «Жана Бара» понадобилось три четверти часа. Кругом стояла непроглядная тьма — буксиров почти не было видно. Да что там буксиры! Нос с кормой и то едва можно было разглядеть. В такой обстановке требовались исключительные решительность, точность и слаженность действий — машины на линкоре и буксирах должны были работать одновременно и в такт. И не приведи Бог, чтобы хоть одна из них дала сбой! Первым делом надо было завести корму в русло канала. А связь с кормой, в отличие от носа, не работала: ее тоже установили с рекордной поспешностью — и в самую критическую минуту она оборвалась. Пока налаживали проводку, командир использовал для связи посыльных. В результате синхронность действий на носу и корме была нарушена и пять попыток оторвать нос линкора от берега ни к чему не привели. «Жан Бар» лишь содрогался всем своим громадным корпусом — и ни с места. Но опускать руки было равносильно самоубийству — это понимали все без исключения. С другой стороны, одно неверное или поспешное действие могло привести к катастрофе. Однако, несмотря ни на что, надо было действовать...

Наконец спустя три четверти часа невероятных усилий в тяжелых условиях «Жан Бар» оторвался от берега. К тому времени стало достаточно светло и уже отчетливо видны буи, которыми был размечен фарватер канала. И «Жан Бар», следуя этим отметкам, медленно двинулся вниз по каналу. Вот он достиг самого узкого места...

и, слава Богу, благополучно его миновал, оставив по обоим бортам запасные пять метров, а под килем — опасные десять сантиметров. Вот уже берега канала расширились, и прямо по курсу распахнулся непривычно широкий водный простор. «Жан Бар» выходил в устье Луары.

И тут в небе показались самолеты.

«Это же наши истребители, из Эскублака. Они должны прикрывать нас с воздуха».

Так было подумали моряки, глядя в утреннее небо. Но уже через несколько мгновений они насторожились: приближающиеся самолеты теперь мало походили на истребителей, во всяком случае по габаритам — уж слишком велики они были. Не успели моряки сообразить что к чему, как их опасения подтвердил сигнал воздушной тревоги: в небе немецкие самолеты!

Сирена взревела в то самое время, когда «Жан Бар» вышел из канала и двинулся по устью Луары, лавируя меж отмелей и банок. Маневрировать и здесь было трудно: по левому и правому борту — глубины не больше пяти метров. А тут еще воздушная тревога!..

Бомбардировщики — их было три, — подойдя достаточно близко, перешли в пикирование и сбросили свой смертельный груз — пять или шесть бомб. Те взорвались по правому носовому борту линкора, едва не задев буксиры. «Жан Бар» ответил залпом всех своих орудий — бомбардировщики тут же набрали высоту и вскоре скрылись в западном направлении. Однако некоторое время спустя они вернулись. И снова пошли в атаку. И опять — мимо цели. От громоподобного грохота орудий «Жана Бара» впору было оглохнуть.

Третий заход. В этот раз, правда, атаковал уже один-единственный бомбардировщик — он сбросил несколько бомб, снизился и обстрелял линкор из пулеметов. Вокруг «Жана Бара» в воздух взметнулись водяные столбы. И тут линкор содрогнулся от сильнейшего удара. В следующее мгновение по его верхней палубе уже стлался густой черный дым — одна из бомб взорвалась между двумя громадными орудийными башнями. Когда дым рассеялся, выяснилось, что взрыв не причинил кораблю сколь-нибудь ощутимого вреда: человеческих жертв не было, а повреждения оказались совсем незначительными. В самом деле, «Жан Бар» походил скорее на огромный танк-амфибию, защищенный, правда, куда более прочной броней.

Через несколько минут последовал очередной — четвертый по счету налет. И в этот раз самолетов было три. Зенитные орудия «Жана Бара» встретили их столь же «горячо», как и предыдущую троицу. Вскоре, однако, выяснилось, что это — французские истребители. К счастью, ни один из них не пострадал!

«Жан Бар» шел своим ходом, машины его работали сначала на пятьдесят, а потом — восемьдесят оборотов. Было солнечно и тихо.

Ветром доносило пьянящие запахи земли — цветущих полей и лугов. «Жан Бар» вошел в рукав Бон-Анс и миновал полузатопленную драгу, принадлежавшую компании «Пон-э-Шоссе». Два дня назад суденышко подорвалось на магнитной мине. Затем «Жан Бар» оставил за кормой рейд Сен-Назера и двинулся дальше по безопасному фарватеру, ведомый патрульным катером.

Вскоре он лег на курс запад-юго-запад и направился к выходу в Бискайский залив. Было 6 часов утра.

Погода стояла отличная. С северо-востока тянуло легким ветерком. Небо было молочно-белое, видимость — превосходная. Но это как раз меньше всего устраивало командира «Жана Бара» — ему хотелось, чтобы на море опустился туман. Понять его можно было вполне: немецкие самолеты наверняка станут разыскивать линкор если не в устье Луары, то в открытом море. Но и это было не главное. Куда большее значение имело другое — то, что «Жан Бар» держался на плаву и шел полным ходом, рассекая мощным форштевнем сверкающую в солнечных лучах морскую гладь. И это было поистине величайшее чудо!

«Жан Бар» шел не один — его сопровождали выдвинувшиеся чуть вперед эсминцы ближайшего охранения — «Мамелюк» и «Харди». На корме «Харди» развевался адмиральский флаг — на борту эсминца находился главнокомандующий западными военно-морскими силами Франции. По левому и правому борту линкор сопровождали два английских буксира. А за ним в кильватере шел танкер-заправщик «Одэ». Танкер был загружен под завязку — скорость его не превышала восьми узлов, и остальным кораблям приходилось под него подстраиваться. Дальним охранением линкору служил быстроходный английский эсминец. Он шел, описывая широкие круги, появляясь то впереди, то позади конвоя, как бойкий охотничий пес.

Через некоторое время на смену «Одэ» из Лорьяна* прибыл «Тарн» — он тоже был тяжело загружен топливом, но обладал куда более быстрым ходом, нежели его предшественник. И дальше конвой двинулся уже со скоростью четырнадцать узлов.

Около половины восьмого английский эсминец дальнего охранения стал вести себя как-то странно. Когда он поравнялся с «Жаном Баром», французы заметили, что офицеры на мостике эсминца неотрывно глядят куда-то в бинокли. Потом англичане включили сигнальный прожектор и передали на «Жан Бар» запрос:

«Куда следуем дальше?»

* Лорьян — город и порт на западном побережье Франции, в департаменте Морбиан.

Англичане, вероятно, успели догадаться, что генеральный курс конвоя проложен отнюдь не к берегам Англии.

«Жан Бар» ничего не ответил: командир линкора считал, что английский коммодор проявил несдержанность и что только адмирал, командовавший конвоем, вправе дать ответ на открытый запрос, да и то, если посчитает это необходимым. Тогда эсминец подошел к «Харди». И командующий ему ответил, что на этом миссия эсминца дальнего охранения закончена. Эсминец отвалил в сторону и в сопровождении английских же буксиров взял курс на северо-запад.

Тем временем командир «Жана Бара» велел передать на «Гарн», чтобы танкер приготовился к дозаправке, линкор должен был принять на борт максимальное количество топлива. В 10 часов 40 минут конвой сбавил ход. В 11 часов 45 минут началась дозаправка. Она продолжалась до 18 часов. Так долго — потому что «Жан Бар», как мы помним, покинул док-камеру чуть ли не порожняком.

Кроме того, не следует забывать и об условиях, в каких производилась установка машин, что не могло не сказаться на их работе в первые же часы похода, который, нетрудно догадаться, был далеко не увеселительной прогулкой. А меж тем температура в машинном отделении подскочила до шестидесяти градусов. Что это означало? А вот что...

В машинном отделении «Жана Бара» была установлена вентиляционная система, которая обычно используется только на стоянках. Когда же корабль на ходу, ее мощности явно не хватает, чтобы охладить трубопроводы, которые заполняются раскаленным паром. К тому же за недостатком времен трубопроводную систему линкора не успели теплоизолировать. В море обычно используется дополнительная турбовентиляторная система. На борту «Жана Бара», разумеется, были турбовентиляторы, только неопробованные. Их попытались запустить. Однако это оказалось не так-то просто: при температуре шестьдесят градусов работать практически невозможно. Электромеханики едва не потеряли сознание от удушья.

Оставался один-единственный выход — понизить температуру воздуха в машинном отделении, чтобы создать условия, более или менее пригодные для монтажных работ. Для этого следовало приостановить подачу пара в трубопроводы — иначе говоря, остановить корабль. Но сделать это днем было небезопасно. И командир попросил механиков потерпеть до ночи.

Итак, в 18 часов, по окончании дозаправки, «Жан Бар» двинулся дальше со скоростью двенадцать узлов. Еще не стемнело, когда радисты получили предупреждение о торпедной атаке. Командующий конвоем приказал изменить курс и просигналить «Жану Бару», чтобы в течение следующих нескольких часов тот шел на предельно допустимой скорости. Но не успели на линкоре расшифровать приказ адми-

рала, как в машине правого борта взорвался струйный насос. Скорость упала до шести узлов. Вот тебе и раз — не было печали! Что же делать?

Находившиеся на борту линкора инженеры стали совещаться, как поскорее ликвидировать последствия аварии, а заодно — как увеличить скорость корабля до двадцати узлов. После бурного обсуждения было решено заменить вышедший из строя насос новым — с одной из главных машин, которую еще не успели собрать. Командир линкора согласился.

На подобную работу, да еще в открытом море, тем более, когда температура воздуха в машинном отделении по-прежнему держалась на отметке шестьдесят градусов, могло потребоваться часов четырнадцать-пятнадцать, не меньше. От усталости люди буквально валились с ног прямо на рабочих местах...

20 июня, к 14 часам обе машины были на ходу и могли выжимать двенадцать узлов. Сутки спустя скорость удалось увеличить до двадцати узлов. И уже 22 июня, в 17 часов, «Жан Бар» благополучно бросил якорь на рейде Касабланки. На этом его эпопея закончилась.

«Историю «Жана Бара», — писал впоследствии командир линкора, — следует рассматривать не иначе как подвиг, или чудо, сотворенное руками человека». В самом деле, слова «подвиг» и «чудо» в данном случае неразделимы. Как, впрочем, и стечение обстоятельств — в равной степени благоприятных и неблагоприятных, но так или иначе предопределивших судьбу корабля. И последнее из них, причем, не менее примечательное, чем другие, имело место в открытом море.

Как уже говорилось, «Жан Бар» остановился, чтобы к нему мог подойти танкер «Тарн», и начал дозаправляться. Дело продвигалось чересчур медленно, и командир линкора с беспокойством следил за небом.

— Сделаем-ка вот что, — сказал он вахтенному помощнику. — Приостановим дозаправку, отойдем в другое место и там продолжим, а то, не дай Бог, нагрянут немецкие бомбардировщики.

С этими словами он зашел в штурманскую рубку, склонился над картой, на которой был отмечен курс корабля, и, немного подумав, обозначил красным кружком — чуть в стороне от курсовой линии предполагаемой дозаправки. Затем он сообщил о своем решении командующему конвоем на «Харди».

— Принимая в расчет непредсказуемость обстановки, советую закончить дозаправку, не откладывая, — ответил адмирал.

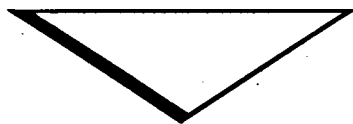
Командир линкора, прочитав ответ адмирала, недоуменно пожал плечами. Как это понимать? Это что — приказ? Может, стоит настоять на своем? Однако внутренний голос ему подсказал — «не стоит».

И дозаправку закончили, не откладывая.

А некоторое время спустя, когда конвой двинулся дальше, радисты получили предупреждение о торпедной атаке, о чем было упомянуто выше, с указанием соответствующих координат места. Командир взглянул на карту: атака должна была произойти как раз в той самой точке, которую он, командир, отметил на карте кружком, и в то же самое — предполагаемое — время.

Вот уж действительно — чудо! Судьба как будто лишний раз дала возможность человеку доказать, что иногда он способен повлиять на ход событий куда больше, нежели обстоятельства.

ОДИССЕЯ АВИАНОСЦА «ЭНТЕРПРАЙЗ»



ПЕРЛ-ХАРБОР

Тихий океан столь велик, что мог бы с лихвой вместить в себя все земли нашей планеты — континенты, архипелаги, отдельные острова и островки. И не случайно еще в незапамятные времена его нарекли Великим океаном, Южным морем или Южным океаном. Тихим же назвал его Магеллан. В свое время португальский мореплаватель оказался пленником Атлантического океана: неотвратимо стремясь на запад, он то и дело упирался в южноамериканский берег — точно мотылек, который бьется об оконное стекло, тщетно пытаясь пробиться из ночной тьмы в озаренную ярким светом комнату. Но вот наконец заветный проход был найден — и взору Магеллана и спутников его открылась неоглядная водная даль, тихая и спокойная, обдуваемая попутными ветрами.

Тихий океан... Это дивное, чарующее название пережило века. И в наши дни, если кого вдруг охватывает неодолимое желание бежать подальше от цивилизации со всеми ее громоподобными потрясениями и безумным хаосом — войнами и прочими межнациональными распрями, он непременно возглашает: «Вот бы сейчас очутиться на каком-нибудь острове в Тихом океане!..»

Знавал я когда-то директора одной юридической конторы. Так вот, году в 1925-м он вдруг решил все бросить и бежать из Франции, опасаясь, что того и гляди снова грянет война. Сел на пароход и подался в далекую Полинезию. А кто из нас хоть раз в жизни не лелеял такую же мечту?..

Однако пламя новой войны опалило и райские острова Полинезии. Сколько бомб и снарядов обрушилось тогда на их благодатные берега? Тому нет счета. И бедным, ни в чем не повинным туземцам волей-неволей пришлось стать свидетелями, а то и участниками самых невероятных и ужасных событий, вошедших в историю второй мировой войны.

7 декабря 1941 года на рассвете американский авианосец «Энтерпрайз» в сопровождении трех тяжелых крейсеров и девяти эсминцев

находился в Тихом океане примерно в двухстах милях к западу от Гавайских островов. Эскадра шла курсом на Перл-Харбор со скоростью двадцать пять узлов. Погода стояла прекрасная, несмотря на небольшую облачность; с севера дул умеренный бриз, и морская гладь была подернута легкой зыбью.

«Энтерпрайз» возвращался со специального задания у острова Уэйк, расположенного в двух тысячах милях к западу от Перл-Харбора. Авианосец доставил туда дюжину истребителей — для поддержки тамошнего гарнизона и ранним утром 2 декабря лег на обратный курс, направившись напрямиком к Гавайскому архипелагу с таким расчетом, чтобы войти в Перл-Харбор не позднее утра 6 декабря. Однако непогода нарушила все планы: у 180 градуса восточной долготы эскадра попала в сильнейший шторм; на эсминце, шедшем во главе конвоя, образовалась течь, и остальным кораблям пришлось сбавить ход. Так что «Энтерпрайз» мог прийти в Перл-Харбор не раньше чем к полудню 7 декабря, то есть в воскресенье. Такая перспектива премного огорчила экипаж авианосца. Впрочем, оно и понятно: моряки-то надеялись ступить на твердую землю уже в субботу вечером, чтобы успеть покутить на славу в значных местечках Гонолулу.

28 ноября во всех жилых и рабочих отсеках «Энтерпрайза» был оглашен приказ по кораблю № 1. Суть этого приказа, подписанного командиром авианосца капитаном I ранга Дж. Мюррзеем и завизированного вице-адмиралом У. Хэлси, командующим оперативной группой, ударную силу которой составляли авианосцы, сводилась к нижеследующему:

«С сегодняшнего дня авианосец «Энтерпрайз» переводится на штатное расписание военного времени. В любое время суток нам надлежит быть готовыми к незамедлительным боевым действиям. Не исключено, что где-то поблизости крейсируют подводные лодки неприятеля. В этой связи первостепенное значение приобретают повышенная бдительность и слаженная работа всего экипажа, и это обязан сознавать каждый офицер и матрос. Командир корабля выражает уверенность, что в случае крайней необходимости его подчиненные покажут себя на высоте и в час серьезных испытаний сумеют проявить выдержку, хладнокровие и готовность сражаться, как и велят традиции американского военно-морского флота. И пусть наши нервы станут твердыми, как сталь, и сердца исполнятся отваги».

В тот же день, 28 ноября, корпус авианосца был перекрашен в темно-серый цвет. С внутренних палуб содрали линолеумное покрытие, а с переборок соскоблили краску. Все части из дерева и других легковоспламеняющихся материалов исчезли, как не бывало. Порты и прочие бортовые отверстия были наглухо задраены. Словом, уже к ночи «Энтерпрайз» превратился в самую настоящую плавучую крепость. В довершение ко всему корпус корабля полностью размагнити-

ли, а тяжелый чугунный трубопровод заменили более легкими трубами — из ковanej стали. Впрочем, команда «Энтерпрайза» вот уже полгода как пребывала в состоянии повышенной боевой готовности: матросы и офицеры что ни день проводили учебные стрельбы из всех видов оружия и ликвидировали симитированные аварийные ситуации.

28 ноября, после того как был оглашен приказ по кораблю № 1, вице-адмирал Хэлси издал боевой приказ № 1, во исполнение которого летчикам палубной авиации предписывалось «бомбить, торпедировать и обстреливать из бортового оружия всякое судно, способное нести угрозу эскадре». На пикирующих бомбардировщиках были установлены бомбы, в боевые отделения торпед вставлены взрыватели. Все корабельные орудия были подготовлены к бою; сами же артиллеристы несли круглосуточную вахту в течение всего времени, что длилась операция у острова Уэйк.

Все это сильно напоминало подготовку к настоящим военным действиям. Да, но ведь война еще не была объявлена. Кроме приказа по кораблю № 1, экипаж «Энтерпрайза» имел возможность ознакомиться с содержанием переданного по радио информационного бюллетеня — в нем, в частности, сообщалось о предстоящем визите в Вашингтон чрезвычайного посланника Японии Сабуро Курусо. Это сообщение, подкрепленное к тому же выдержками из комментариев некоторых газет, казалось обнадеживающим. «Матросы и офицеры «Большого Э» (так на Тихоокеанском флоте называли «Энтерпрайз»), как и все американцы, с неослабным вниманием следили за ходом миссии Курусу, — писал в те дни военный корреспондент Юджин Бернс. Однако насколько искренними были намерения японцев? К сожалению, моряки этого не знали. Во всяком случае, они единодушно желали, чтобы визит японского посланника увенчался успехом». Как бы то ни было, ранним утром 7 декабря личный состав «Энтерпрайза» — и моряки, и летчики — пребывал в полной уверенности, что война еще не объявлена. Вероятно, она начнется — скоро, но только не сегодня и не завтра. Тем более что об этом свидетельствовала напряженность, сложившаяся за последние полгода в дипломатических отношениях между Соединенными Штатами и Японией. Однако, невзирая на оглашение боевого приказа, моряки жили ожиданием хоть и коротких, но все же близких и вполне доступных радостей. И то правда: целью матросов «Энтерпрайза» пока еще были не японские корабли, а кинотеатры и танцплощадки в Гонолулу, расположенном в каком-нибудь десятке километров от Перл-Харбора, откуда до вожделенного города можно было добраться либо на автобусе, либо на такси, либо на попутной машине. Матросы точно знали, что в Гонолулу, этом желанном уголке тропического рая, раскинушемся в тени кокосовых пальм, панданусов и гибискусов, их ждут обворожительные полинезийские красавицы, а офицеры предвкушали отдых со своими женами, кото-

рых они специально вызвали из Штатов и уже сняли для них дивные, словно игрушечные, бунгало... Но злополучный шторм спутал все карты, и команда авианосца была в самом безрадостном расположении духа.

Шесть часов утра. «Энтерпрайз», круто взяв лево руля, развернулся против ветра, чтобы могли подняться в воздух самолеты-разведчики, — летчикам был дан приказ вылететь вперед и, не возвращаясь назад на авианосец, садиться на аэродроме Форд-Айленда — островка, расположенного непосредственно в акватории Перл-Харбора. Так начался новый день.

В предисловии к отдельному выпуску военных документов и отчетов, содержащем в себе доклад адмирала Кинга, который он направил главнокомандующему военно-морским флотом Соединенных Штатов в начале 1944 года, можно прочесть следующее: «Уследить за бесконечной чередой событий в Тихом океане было непросто. Война приобрела совершенно неожиданный, странный характер. А из-за громадных расстояний и труднопроизносимости географических названий разобрать радиограммы, которые изо дня в день ввергали нас в недоумение, было тем более трудно».

Главная цель и тема нашего повествования — история американского авианосца «Энтерпрайз», принимавшего активное участие в боевых действиях в Тихом океане. И я прекрасно отдаю себе отчет в том, что не сведущий в морских делах читатель поначалу наверняка будет с большим трудом понимать, о чем же, собственно, идет речь. Поэтому я постараюсь описывать события тех бурных лет и места, где они разворачивались, по мере моих возможностей ясно, четко и точно — так, чтобы даже самый неискушенный читатель ощущал себя, что называется, как рыба в воде. Правда, позволю себе оговориться заранее: сделать легкодоступным все и сразу, увы, не в моих силах. Ведь не случайно, сказать к примеру, пассажир, впервые ступивший на борт парохода, чувствует полную растерянность, чего уж там говорить об авианосце: он являет собой одновременно боевой корабль, завод, город и аэродром — словом, непривычный, даже странный мир. Но, как говорится, лиха беда начат — впереди у нас будет достаточно времени, чтобы освоиться на борту авианосца. Впрочем, для начала нам даже не придется подниматься на его борт. Давайте полюбуемся на него со стороны и поглядим, как с его полетной палубы взмывают ввысь самолеты.

Читатель, я полагаю, хоть раз в жизни да видел авианосец — в кино или на фотографии. Если же взглянуть на него с небольшой высоты, то он напоминает скорее длинную доску (245 метров в длину и 25 метров в ширину), причем совершенно гладкую; дымовые трубы, мостики, сходни и трапы — в общем, все системы и механизмы уп-

равления и слежения сосредоточены в одной-единственной надстройке, расположенной у самого правого борта, которая называется островной надстройкой, или, попросту, островком. Борта у авианосца значительно выше, чем у того же линейного корабля, или, проще говоря, линкора, — и в открытом море благодаря явной асимметрии в конструкции авианосец порой обретает самые причудливые очертания — в зависимости от того, под каким углом на него смотреть. Если взглянуть в первый раз, например, с мостика другого корабля, да еще издали, то тут впору и правда диву даваться: что за неказистая посудина, и к тому же с уродливо торчащей трубой! Но стоит только подойти поближе, как впечатление меняется прямо на глазах: авианосец, со всем своим грозным вооружением, уже обретает величественные очертания острова-крепости, рассекающего волны со скоростью добрых шестидесят километров в час. Подобно полному собственного достоинства монарху, он никогда не передвигается в одиночку. Окруженный своего рода почетным эскортом — американцы называют его «экраном» — эскадренными миноносцами и крейсерами, а бывает, и в сопровождении линейного корабля, держащимися от него на почтительном расстоянии, защищенный с воздуха, в дневное время, самолетами ближнего и дальнего прикрытия, следует авианосец чинно и важно, под непрерывный размеренный рокот своих мощных стосорокатычесильных двигателей, оставляя за собой дымовой шлейф из перегоревшего мазута... Точно так же шел тогда и «Энтерпрайз».

После того как самолеты-разведчики поднялись в воздух, «Большой Э» снова развернулся и лег на прежний курс — на восток; за ним последовали и корабли сопровождения. На авианосце был поднят сигнальный флажок, используемый обычно в мирное время, который означал, что начались воздушные маневры.

Спустя некоторое время радисты на «Энтерпрайзе» перехватили странное сообщение: «Не стрелять! В воздухе американские самолеты!» Моряков оно, понятное дело, насторожило и даже встревожило. Сигнал сопровождался сплошными помехами и звучал довольно сбивчиво, однако, несмотря на искажения в эфире, радисты без труда узнали взволнованный голос одного из своих летчиков — лейтенанта Мануэля Гонсалеса.

За исключением случаев, перечисленных в инструкции о порядке действий в режиме «радиомолчания», пилоты, находясь в воздухе, поддерживали по самолетному переговорному устройству (СПУ) связь на коротких волнах: 1) с авианосцем; 2) между собой; 3) с наземной радиостанцией при подлете к аэродрому. У нас еще будет возможность поговорить об этом подробнее, а пока отметим, что сообщение, перехваченное радистами «Энтерпрайза», было передано скорее всего на аэродромную радиостанцию в Перл-Харборе. Затем наступило минутное молчание: других сообщений больше не последовало — голос лей-

тенанта Мануэля Гонсалеса пропал, навсегда. Потом радисты «Энтерпрайза» получили сигнал, адресованный уже непосредственно авианосцу: «Какие-то самолеты атакуют Перл-Харбор. Похоже — японцы». Это короткое сообщение передал заместитель командира 6-й разведывательной эскадрильи лейтенант Эрл Гэллахер. Вскоре на борт «Энтерпрайза» поступила радиограмма от главнокомандующего Тихоокеанским флотом: «Воздушный налет Перл-Харбор учениям никакого отношения не имеет».

Через несколько минут о начале боевых действий знал уже весь экипаж — и на носу авианосца был поднят военный флаг. Моряков это известие потрясло до глубины души. «Черт знает что!.. — только и смогли выговорить они. — Вот мерзавцы!..» А тем временем уже были сбиты пять из восемнадцати пикирующих бомбардировщиков «Энтерпрайза» и торпедированы восемь линкоров, стоявших на внутреннем рейде в Перл-Харборе, не считая нескольких кораблей других классов, а все береговые сооружения и авиационная база были охвачены огнем.

Гавайский архипелаг, раскинувшийся посреди Тихого океана более чем в двух тысячах миль к западу от Сан-Франциско, как известно, состоит главным образом из четырех крупных островов: Гавайи — на юго-востоке, Кауаи — на северо-западе и Мауи с Оаху, на котором как раз и расположены Гонолулу и Перл-Харбор, — посередине. Самолеты с «Энтерпрайза», летевшие в расчлененном порядке, уже издали заметили четыре желто-зеленых острова, словно вырастающих из синих глубин океана. Небо, такое же синее, как и море, было усеяно мелкими барашками кучевых облаков, и некоторые из них как бы зависли на горных вершинах архипелага. Видимость была хорошая.

Однако внимание пилотов больше привлекли другие облака — темные: они поднимались с земли и скорее походили на клубы дыма. Вскоре летчики заметили за густой пеленой дыма множество черных пятен, напоминающих следы взрывов. Но, несмотря на совершенно очевидные признаки бомбежки, некоторые пилоты решили, будто все это — результаты учений по противовоздушной обороне. И вдруг на эскадрилью «Энтерпрайза» со всех сторон лавиной обрушились монопланы горчичного цвета с оранжевыми кругами на крыльях и тут же открыли пулеметный огонь по американским летчикам.

На борту головного самолета, что вел капитан Янг, командир эскадрильи, находился капитан II ранга Николс из штаба адмирала Хэлси. Николс сидел сзади, на месте хвостового стрелка, а с Янгом он вылетел для того, чтобы заблаговременно организовать встречу своего начальника на базе в Перл-Харбор. Узнав японские самолеты, он тотчас схватился за пулемет и попытался привести его в боевое положение, однако у него ничего не вышло. Между тем горчичного цвета монопланы — или, попросту, «зеро» — кружили повсюду, точно осы,

и осыпали американцев градом свинца. А офицер военно-морского штаба все никак не мог справиться с пулеметом. Чуть погода он заметил, что самолет, на котором он летит, резко повело вниз — навстречу неумолимо приближающейся земле. Двигатель уже работал с перебоями. Но капитан Янг, чудом удержав машину, мастерски выровнял ее и совершил вынужденную жесткую посадку. Хотя в результате сильнее-шего удара о землю самолет развалился буквально на куски, летчик с пассажиром уцелели.

Лейтенант Эрл Гэллахер первым опознал японцев. Он тут же передал короткое сообщение на «Энтерпрайз» и, понимая, что скорость у истребителей противника много выше, нежели у его машины, стрелой ушел на малую высоту, перейдя на бреющий полет над морем. Гэллахер видел, как мимо него, прямо над головой, пронеслись японские самолеты-торпедоносцы; летели они уже налегке — без торпед, держа курс на северо-запад. Американский летчик решил по прилете на базу дозаправиться топливом и тут же вылететь на поиски японского авианосца, чтобы передать его координаты на «Энтерпрайз». Войдя в полосу дыма, Гэллахер бесстрашно направил машину прямоком на аэродром Форд-Айленда, хотя прекрасно понимал, что это может стоить ему жизни: размещенные на острове зенитные орудия расстреливали все, что двигалось по воздуху. И только когда до земли оставалось не больше двух-трех десятков метров, артиллеристы, признав в отважном летчике «своего», прекратили на время огонь, и Гэллахер, перекрестившись, смог наконец спокойно зайти на посадку. Аэродром являл собой горькое, безотрадное зрелище: ангары и другие сооружения и постройки, а также огромные цистерны с горючим — все было в огне и дыму; большинство самолетов, так и не успевших подняться в воздух, были взорваны — они тоже польхали и дымились вовсю. Повсюду сновали люди: одни бегали, суетсяь, другие просто ходили шатаясь, точно сомнамбулы, третьи, забравшись в уцелевшие самолеты, стреляли по воздуху из хвостовых пулеметов. А некоторые, вытащив пулеметы наружу, спешно пытались установить их в гнезда, сооруженные на скорую руку прямо на взлетно-посадочной полосе. Потом из-за черной дымовой завесы появились санитары с носилками. Гэллахер объяснил обступившим его солдатам из службы аэродромного обеспечения, что ему нужно срочно дозаправиться. Те поначалу воззрились на него в молчаливом недоумении, но затем сказали, что попробуют раздобыть где-нибудь горючего и подвезут его на тележке. Солдаты ушли надолго — точно в воду канули. Кругом царили хаос и беспорядок: то тут, то там грохотали взрывы — земля под ногами буквально ходила ходуном. Наконец Гэллахер заправился и снова поднялся в воздух. Он облетел участок моря в радиусе 280 километров от Оаху, но так ничего и не обнаружил. Японская авиаэскадра, бросив на произвол судьбы отставшие от строя самолеты, на огромной скорости

улетела бесследно прочь. Позже моряки с американского танкера, крейсеровавшего в то утро в прибрежных водах к северу от архипелага, рассказывали, что собственными глазами видели, как многие японские самолеты, израсходовав, видно, все топливо, один за другим, точно камни, падали в море.

Лейтенанта Эдварда Дикона японские истребители атаковали за долго до подлета к Оаху. Под ним простирался безбрежный океан, и лишь далеко-далеко впереди проглядывало светлое пятно — едва различимые очертания острова, — словно вымазанное черными полосами от поднимавшегося к небу дыма. Внезапно Дикон увидел прямо по курсу моноплан с низко расположенными крыльями, который открыл по нему огонь трассирующими очередями. Американскому летчику казалось, что пули летят точно при замедленной съемке, — даже не верилось, что их изрыгают пулеметы, издающие грохот, похожий на шальную барабанную дробь. Когда японский моноплан устремился по наклонной траектории наперерез Дикону, американец чисто машинально нажал на гашетку, открыв огонь из носовых пулеметов. Вслед за тем он услышал, как забил пулемет его хвостового стрелка, и тут же увидел справа по курсу еще один «зеро», а потом другой — уже впереди. Дикон стрелял, стараясь маневрировать как можно быстрее и при этом не потерять высоту, хотя он ясно видел, что его машина еле движется по сравнению со стремительными японскими «зеро», выписывавшими в воздухе настоящие акробатические трюки. Вскоре у Дикона кончились патроны. Хвостовой стрелок еще стрелял, но вот и он смолк. Кроме того, он сообщил командиру, что его ранило в руку. Американских летчиков спасло только чудо: японские истребители вдруг разом куда-то исчезли, будто испарились. Дикон решил посадить самолет на ближайший аэродром и взял курс на Хикэм-Филд, расположенный к юго-востоку от Перл-Харбора. Летчик уже четко различал маркировочные ленты на взлетно-посадочных полосах и окутанные дымом крохотные строения аэродромных служб. Но тут самолет Дикона снова окружили Бог весь откуда взявшиеся «зеро» — и летчик вдруг почувствовал, как ногу его пронзила острая боль. Пулеметной очередью прошло насквозь и двигатель его самолета — мотор, кашлянув раз-другой, готов был вот-вот заглохнуть. Поверхность океана приближалась с неумолимой быстротой, но машина непонятно каким образом еще слушалась руля. В конце концов Дикону удалось посадить ее на воду. Хотя приводнился он довольно резко, машина, однако, не пострадала. Выпустив из рук штурвал, летчик принялся осматривать пострадавшую ногу: рана, к счастью, оказалась не очень серьезной. Пока самолет плавно раскачивался на волнах, Дикон, кое-как выбравшись из своего кресла, полез в хвостовой отсек проверить, как там стрелок. Рана у его напарника оказалась посерьезнее, к тому же он потерял много крови: его комбинезон и даже кресло — все было в

крови. Осмотрев раненого товарища, Дикон полез назад в кабину за проводом от радиопередатчика, который вполне мог согнуться вместо жгута. А между тем в нескольких сотнях метров от того места, где приводился самолет Дикона, бирюзовые волны океана глухо разбивались о берег острова. Но рокота прибоя не было слышно — он тонул в оглушительном реве самолетов, которых в воздухе было не счесть. Японцы готовились нанести новый бомбовый удар — чуть погода снова послышались громopodobные взрывы; и снова в голубое небо Оаху взметнулись черные столбы дыма, которые в вышине под напором ветра расплывались, теряя правильную грибовидную форму. Провозившись какое-то время, Дикон наконец крепко-накрепко перетянул жгутом раненую руку товарища — и кровотечение у того мало-помалу остановилось. Потом Дикон достал самонадувной спасательный плот и сбросил его на воду. К счастью, японским летчикам уже не было никакого дела до колыхающегося в волнах американского самолета. Дикон помог своему товарищу выбраться из кресла, вытащил его наружу, спустил на плот, прыгнул сам и принялся что было сил грести к берегу. Хотя греб он против ветра, приливные волны, делая свое дело, медленно, но верно гнали плотик к берегу. Летчик старался держать на хикэмфилдский мол. Несколько человек солдат из аэродромной службы, еще издали заметив в волнах ярко-желтый плот, кинулись на выступающий в море дальний конец мола. Когда Дикона с товарищем прибило к стенке мола, они вытащили раненого стрелка из плотика и, поддерживая его со всех сторон, потащили к берегу. Дикон же ни словом не обмолвился, что его тоже ранило: рана-то, по его мнению, была пустячная. Уже на берегу он сказал техникам, что желает получить новый самолет, но те в ответ лишь недоуменно пожали плечами: в Хикэм-Филде не осталось ни одного целого самолета. Тогда Дикон сказал, что пойдет и потребует самолет у начальника технической службы Форд-Айленда. Сказал — и пешком, хромя на простреленную ногу, отправился туда, откуда можно было переправиться на Форд-Айленд, совершенно не подозревая, что на месте тамошнего аэродрома осталось только медленно догорающее пепелище, увенчанное клубами дыма, которые поднимались высоко в небо.

Лейтенант Кларенс Дикинсон был уже на подлете к Оаху, когда его атаковали «зеро». Американский летчик, заметив японцев, решил было резко уйти вниз — не бреющий полет, однако небо под ним было сплошь усеяно мелкими облачками от разрывавшихся в воздухе снарядов — зенитки американских ПВО, дислоцированных на острове, вели, как мы уже знаем, непрерывный огонь по любым воздушным целям. И на несколько минут, которые показались ему вечностью, Дикинсон оказался как бы между двух огней: с земли его обстреливали «свой», а сзади, на хвосте, у него висели японцы. Покуда Дикинсон искал хоть какую-нибудь лазейку в воздушном загражде-

нии, его хвостовой стрелок Уильям Миллер отстреливался из пулемета, стараясь не подпускать «зеро» слишком близко. Затем Миллер сообщил командиру по радиотелефону, что его ранило, но вести огонь он может. Его пулемет продолжал грохотать еще какое-то время, а потом умолк — «вышли патроны», как доложил стрелок своему командиру. Тем временем «зеро» подлетели уже совсем близко, и Дикинсон увидел, что фюзеляж его самолета прошло сначала одной пулеметной очередью, а затем другой, и через мгновение-другое машина его стала неуправляемой. Впрочем, самолет еще сохранял равновесие, правда, недолго — и вдруг начал резко падать. А на четырехсотметровой высоте он и вовсе вошел в штопор. Земля была уже совсем близко, машина вращалась все быстрее, готовая вот-вот врезаться в земную твердь. Дикинсон начал спешно выбираться из своего кресла и приказал Миллеру тоже немедленно покинуть самолет, который, кружась шальным волчком, несся навстречу земле. Наконец Дикинсон выпрыгнул из кабины — в лицо ему ударил порыв ветра — парашют раскрылся. Взглянув тут же вниз, летчик увидел, как самолет винтом врезался в землю и взорвался с оглушительным грохотом — Миллер выпрыгнуть не успел. Дикинсона относил ветром на северо-запад, все дальше и дальше от Перл-Харбора. Медленно спускаясь на парашюте, летчик видел, что почти всю акваторию гавани заволокло черной пеленой. Вскоре он и сам оказался в густом облаке дыма — и больше ничего не видел. Когда же облако осталось у него над головой, Дикинсон, оглядевшись, определил, что его сносит к аэродрому Эуа. Приземлившись, летчик быстро освободился от парашюта и помчался навстречу шедшим к нему морским пехотинцам. Те сказали, что японцы разбомбили Эуа в пух и прах и что на аэродроме не осталось ни одного целого самолета. Тогда Дикинсон, не тратя времени понапрасну, кинулся к близлежащей дороге в надежде поймать попутку до Перл-Харбора. Машина не заставила себя долго ждать — и через минуту Дикинсон уже мчался по направлению к Перл-Харбору. По прибытии на место он, как и его товарищ Дикон, отправился напрямик к начальнику технической службы Форд-Айленда, и тот, вняв требованию летчика, выделил ему самолет и отправил в разведывательный полет на север от Оаху.

«Американскую армию и флот застигли врасплох, точно влюбленных, заснувших мертвым сном в теплой постели», — писал сенатор Конзэлли на следующий день после налета на Перл-Харбор. История тех трагических событий достаточно хорошо известна, притом настолько, насколько может быть известна история любого другого военного события, за которое несут ответственность многие, и главным образом — главнокомандующие армией и флотом. Сразу же после случившегося на место трагедии прибыл государственный секретарь военно-морских

сил Нокс. А еще через несколько дней Франклин Д. Рузвельт назначил следственную комиссию — она приступила к работе 18 декабря. Следователи выслушали свидетельские показания 127 участников и очевидцев тех событий и тщательнейшим образом изучили невероятное количество документов. В общей сложности все это составило увесистое дело из пяти тысяч дактилографических страниц. Разбирательства были продолжены в 1944 году. Так что одной только перл-харборской трагедии можно посвятить крупное исследование — куда более объемистое, нежели эта книга, хотя военно-морскому историку адмиралу де Бело удалось изложить те события довольно ясно и четко всего-навсего на 110 страницах. Однако в наши цели не входит писать целую книгу о Перл-Харборе, равно как и подробно описывать все перипетии перл-харборской трагедии. Наша главная задача — рассказать о боевых действиях, в которых принимал участие авианосец «Энтерпрайз». Что же касается налета японской авиации на Перл-Харбор, мы напомним лишь кое-какие факты, которые, с одной стороны, помогут нам увидеть и понять действия летчиков и моряков «Энтерпрайза», а с другой — представить себе, что они чувствовали и переживали в тот роковой и последующие дни.

7 декабря в 4 часа утра — поверхность океана еще была окутана ночной мглой — командир тральщика «Кондор» заметил в море, примерно в тысяче метров к югу от входа в Перл-Харбор, странный объект, напоминавший очертаниями подводную лодку, правда, очень маленькую — совсем крохотную. Объект двигался строго на север — ко входу в гавань. В следующее мгновение американский капитан потерял его из виду. Будучи, однако, уверен, что ему ничуть не померещилось, капитан приказал включить прожектор и передать на крейсеровавший неподалеку патрульный эсминец «Уорд» сигнал тревоги. Вахтенный офицер на «Уорде», приняв сообщение, бросился будить командира — тот спал, не раздевшись, в штурманской рубке, сразу же за капитанским мостиком. Капитан «Уорда» был молод и энергичен; в ту ночь он вышел в свой первый дозор, и ему, понятно, страсть как хотелось отличиться. Выслушав вахтенного, ретивый капитан тотчас скомандовал свистать всех наверх, ложиться на указанный курс — и «полный вперед!». Океан казался пустынным. Шумопеленгаторы эсминца молчали — ни одного подозрительного звука. Тогда командир «Уорда» приказал сбросить несколько глубинных бомб — так, для перестраховки, после чего эсминец с тральщиком битых два часа крейсировали неподалеку от входа в Перл-Харбор в поисках неопознанного объекта, но все без толку.

Заметим, что фарватер Перл-Харбора, пролегающий между коралловыми рифами, уже давно был перекрыт защитной противолодочной сетью. В ограждении имелись так называемые ворота, которые неза-

долго перед тем оставили открытыми — чтобы «Кондор», «Уорд» и другие патрульные корабли после дозора могли беспрепятственно вернуться в гавань. Дело в том, что постоянно открывать и закрывать ворота — занятие долгое и муторное, и офицер, несший дежурство по охране гавани, не решался лишний раз дергать команду буксира, который обслуживал ворота.

Но вот в 6 часов 40 минут «Уорд», прекративший было тщетные поиски, получил еще один сигнал тревоги — на этот раз мигал прожектор на тральщике «Антарес», который направлялся ко входу в фарватер. С «Антареса» сообщали, что «за ними в кильватере что-то движется». Командир «Уорда», ни на минуту не покидавший капитанский мостик, вскинул бинокль — и увидел, что прямо за кормой тральщика действительно движется какой-то объект, с виду похожий на боевую рубку миниатюрной, словно игрушечной подводной лодки. Вновь приказав команде занять места согласно боевому расписанию, командир «Уорда» велел резко изменить курс и идти наперерез странному объекту. Спустя время он скомандовал открыть огонь по маячившей на воде цели. Один из снарядов «Уорда» прямым попаданием угодил в объект со стометрового расстояния — и тот скрылся под водой. «Уорд» принялся крейсировать вокруг того места, где только что исчез непознанный объект, и сбрасывать глубинные бомбы. Вскоре в воздушном пространстве над этим участком моря появился американский бомбардировщик, возвращавшийся на Оаху, — его привлекли вспышки выстрелов из палубных орудий эсминца. Сбросив в море две-три бомбы, самолет повернул в сторону острова. А по прилете на базу пилот тут же доложил о случившемся дежурному офицеру.

После того как подступы к фарватеру Перл-Харбора были обложены глубинными бомбами, командир «Уорда» приказал включить сигнальный прожектор и передать на берег следующее сообщение: «Атаковали в обороняемой зоне неизвестную подводную лодку». А через несколько минут, опасаясь, что информация его не совсем ясна, он велел снова включить прожектор и подтвердить, уточнив только что переданный сигнал: «Расстреляли из палубных орудий и атаковали глубинными бомбами неизвестную подводную лодку, обнаруженную в обороняемой зоне». Потом капитан эсминца запросил берег подтвердить получение первого и повторного сигналов, после чего эсминец вновь отправился патрулировать в прибрежных водах Оаху.

В Перл-Харборе имелась собственная радиолокационная станция обнаружения системы ПВО, правда, технически недоукомплектованная. Обслуживающего персонала, в частности операторов РЛС, тоже не хватало. И станцию в основном использовали в качестве тренажера для обучения личного состава береговой охраны, но никак не по прямому назначению. В тот день, 7 декабря, как обычно — с 4 до 7 часов

утра проходили учебные занятия. Ровно в 7 часов, когда они закончились, офицеры и рядовые покинули центр РЛС, все, кроме двух человек, чьи имена навсегда вошли в историю, — двух простых солдат. Рядовым Локарду и Эллиотту захотелось еще немного потренироваться на тренажере — отработать технику быстрого приведение в действие радиолокатора дальнего обнаружения воздушных целей, расположенного в Опане, на севере Оаху. Это занятие увлекло обоих. Локарду и Эллиотту очень нравилось засекать и отслеживать передвижение удаленных, невидимых глазу объектов, фиксируемых на экране локатора в виде световых пятен. Локарду и Эллиотту всегда было мало времени, что отводилось на учебный процесс, — вот они и оставались на станции, продолжая заниматься самообразованием. Итак, в 7 часов 2 минуты они увидели на экране локатора множество ярких световых пятен. В строгом порядке, как бы образуя ровный строй, пятна перемещались к центру экрана индикатора кругового обзора — то есть в направлении Оаху. Они надвигались с севера. Локард с Эллиоттом мгновенно определили расстояние: оказалось — 135 миль, то есть меньше 250 километров. Еще никогда прежде в воздушном пространстве к северу от Перл-Харбора не наблюдалось столь огромного скопления самолетов. Рядовые в недоумении переглянулись и снова склонились над экраном локатора. Пятна были все там же; больше того, они продолжали перемещаться в прежнем направлении. Тогда Локард с Эллиоттом решили позвонить на Центральный пост управления сетью радиолокационных станций — может, удастся застать кого-то из дежурных. На ЦПУ, конечно же, был дежурный — им оказался какой-то лейтенант военно-воздушных сил. Летчик тоже проходил курс подготовки на РЛС-тренажере. Он уже было собрался покинуть свой пост — и тут вдруг этот телефонный звонок. Офицер ВВС отнесся к услышанному с сомнением, ведь война-то еще не была объявлена. К тому же радиолокационные установки на Оаху были весьма далеки от совершенства, а операторам, их обслуживающим, по большей части не доставало практического опыта. А что до световых пятен на экране опанской РЛС, ими могли быть американские самолеты, которые вылетели из Калифорнии и должны были прибыть на Оаху как в тот день утром. Только так и никак иначе — это же ясно как божий день. Однако самоуверенный лейтенант совершенно упустил из виду тот факт, что обнаруженные самолеты подлетали к острову с северо-запада, а не с востока, хотя, впрочем, они по тем или иным причинам вполне могли изменить начальный курс. К сожалению, сеть радиолокационных станций Оаху не была оснащена РЛС опознавания, в противном случае, безусловно, можно было бы с точностью определить, что надвигаются самолеты противника. Словом, дежурный лейтенант пропустил мимо ушей сообщение рядовых Локарда и Эллиотта и не дал ему дальнейшего хода, а забивших тревогу солдат он успокоил, уверив, что они,

РОССИЯ



Лидер эсминцев «Ташкент» у причалов Севастопольского порта. Корабль участвовал в обороне Одессы и Севастополя

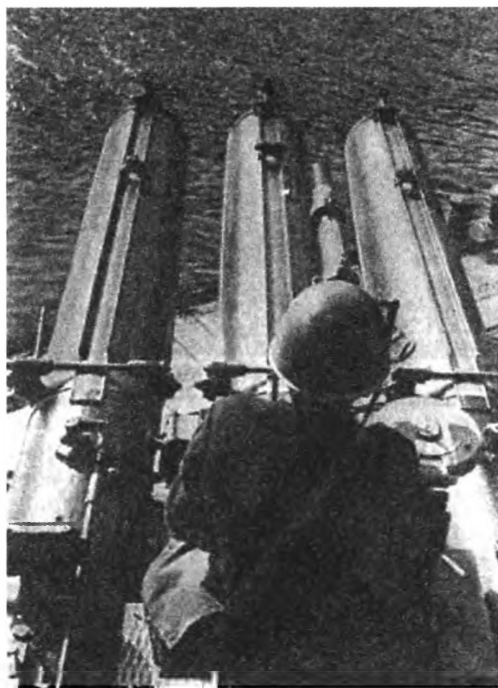


*Охотник за
подводными лодками
сбрасывает глубинные
бомбы*

РОССИЯ



Высадка морского десанта. 1941 год



Торпедист

РОССИЯ

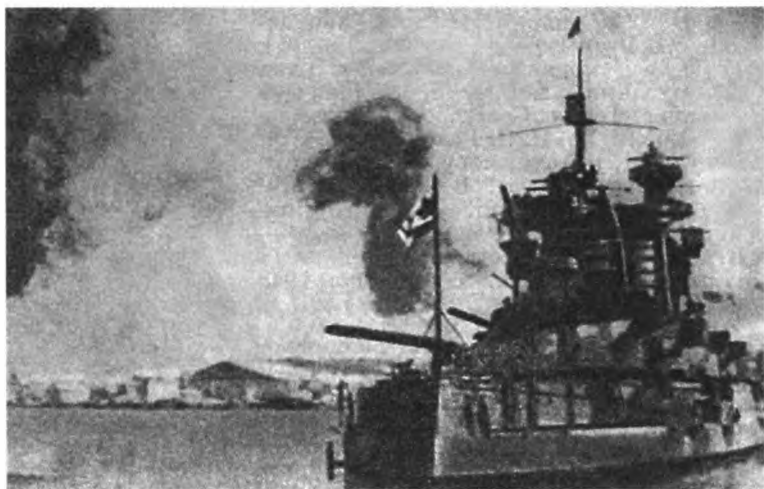


Северный флот. 1941 год. Катер идет на выполнение боевого задания



Катера несут дозорную службу. 1942 год

РОССИЯ



Линкор «Октябрьская революция» на защите Ленинграда. 1941 год



Линкор «Парижская коммуна» ведет огонь по противнику

РОССИЯ

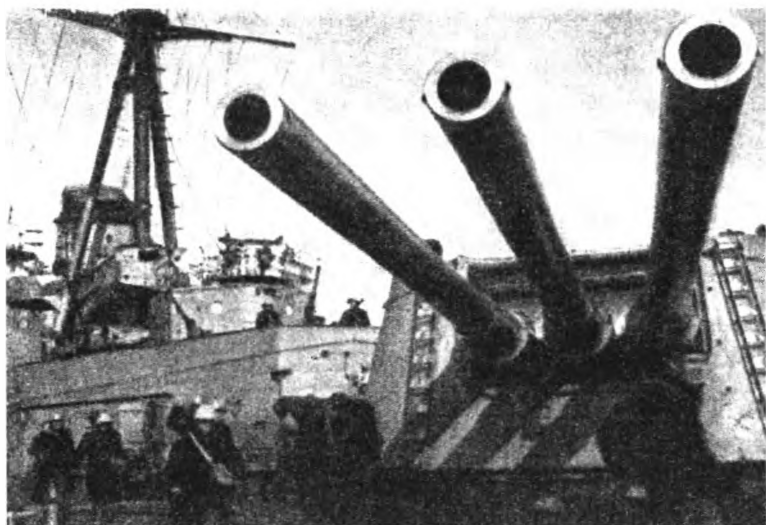


*Северный флот.
1943 год.
Подводная лодка
выходит в море*



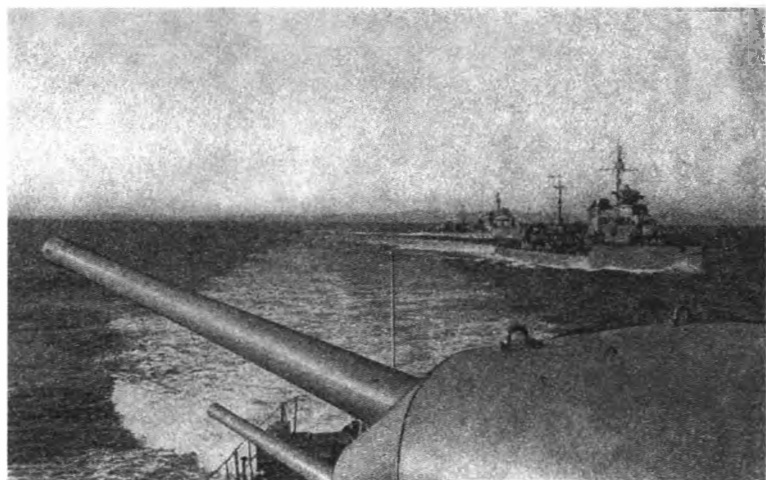
А.И. Маринеско, командир легендарной подводной лодки «С-13»

РОССИЯ

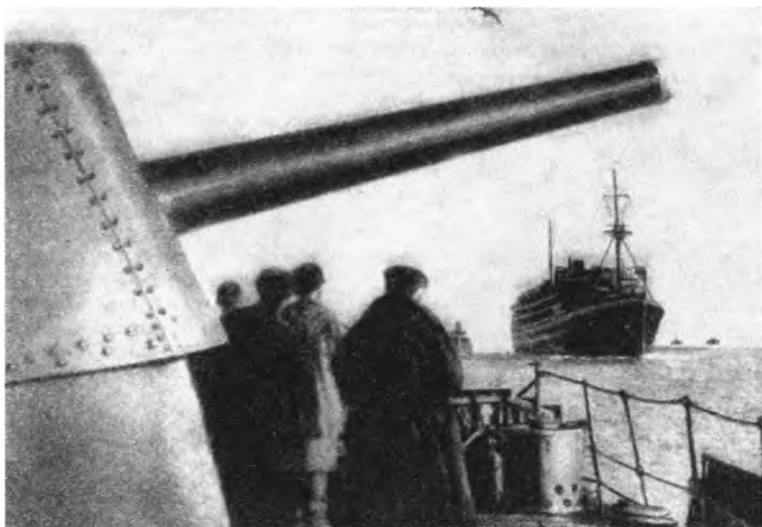


На борту крейсера «Ворошилов». 1943 год

Тихоокеанский флот. Август 1945 года. Корабли уходят на задание



СОЮЗНИКИ



Английский конвой в Атлантике. 1940 год

*Линкор «Аризона»,
потопленный японской авиацией во время налета на Перл-Харбор*



СОЮЗНИКИ



Американский авианосец «Йорктаун», подбитый японской морской авиацией

Несмотря на плотный заградительный огонь, «Йорктаун» был потоплен японскими торпедами в сражении при островах Мидуэй



СОЮЗНИКИ



*Японский крейсер «Микума»,
подбитый американцами в сражении при Мидуэй*

Палубная авиация США на боевом патрулировании

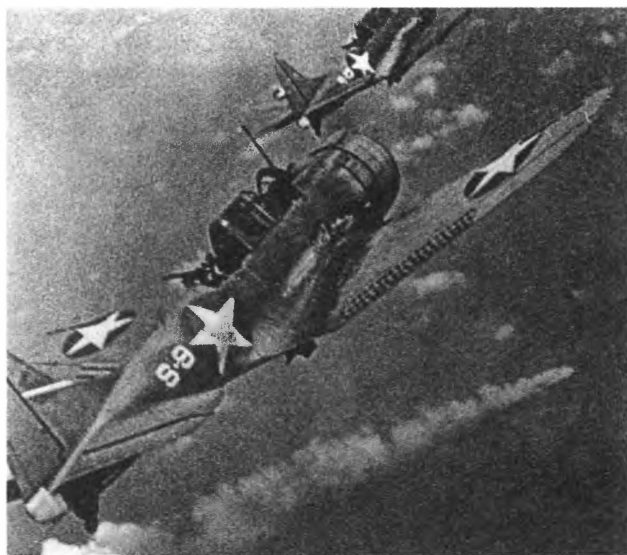


СОЮЗНИКИ



Нелегко пришлось американским зенитчикам

Американские самолеты на боевом задании. Внизу дымится подбитый японский крейсер



СОЮЗНИКИ



*Налет американской авиации на японский конвой в районе Сямыня.
Апрель 1945 года*



*Американский авианосец
«Банкер Хилл», подбитый
японскими летчиками-
смертниками в районе
острова Окинава.
Май 1945 года*

ГЕРМАНИЯ



Гросс-адмирал Эрих Редер (1876—1960) командовал до 30 января 1943 года военно-морским флотом Германии



Гросс-адмирал Карл Дёниц (1891—1981), командующий военно-морским флотом Германии с 1943 по 1945 годы. Создатель и руководитель подводного флота рейха



Начальник штаба Верховного главнокомандования вооруженными силами Германии генерал-фельдмаршал Вильгельм Кейтель (1882—1946), рейхсмаршал Герман Вильгельм Геринг и гросс-адмирал Карл Дёниц

ГЕРМАНИЯ



Немецкая зенитная батарея на берегу норвежского фиорда. 1940 год



*Германская
субмарина
возвращается на
базу*

ГЕРМАНИЯ



*Гордость флота третьего рейха — линкоры «Бисмарк»
(водоизмещением 41.700 тонн)...*

... и «Тирпиц» (водоизмещением 42.900 тонн)

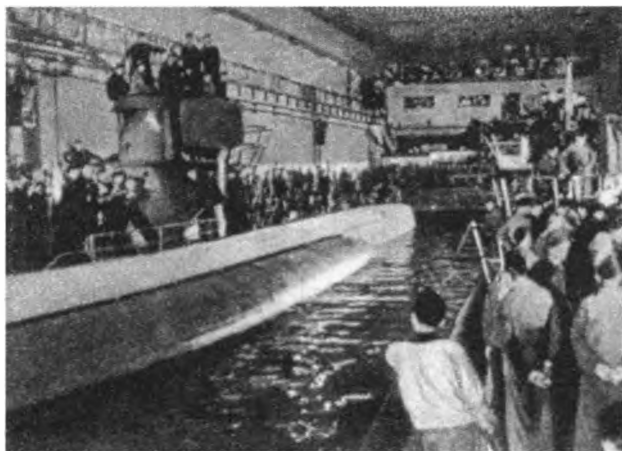


ГЕРМАНИЯ



Тяжелый крейсер «Хиппер» на базе, прикрытый маскировочными сетями

Немецкая подводная лодка на секретной базе



ГЕРМАНИЯ



Экипаж спасается с подбитой немецкой субмарины

Немецкие подводники во время всплытия



Немецкие подводники наблюдают за погружением подбитого американского транспорта



мол, засекали американские самолеты, — если вообще что-то засекали, в чем он, как офицер ВВС, сильно сомневался. Затем лейтенант повесил трубку, запер ЦПУ на ключ и ушел. Между тем в Опане двое рядовых солдат, напрочь сбитых с толку, в недоумении продолжали следить за стройными рядами световых пятен, уверенно приближающихся к центру экрана кругового обзора... Ровно в 7 часов 55 минут американские аэродромы на Оаху подверглись сокрушительному бомбовому удару японской авиации.

Что же касается подводной лодки, вернее, нескольких, замеченных между 4 и 6 часами 40 минутами утра, то были так называемые карманные подводные лодки и каждой из них управляли всего лишь два человека. Эти малютки были доставлены в воды Оаху на расстояние менее чем 100 миль от берега на больших транспортных подлодках. Но не они атаковали торпедами американские корабли, стоявшие на рейде в Перл-Харборе, как сообщалось в первых скоропалительных отчетах. Задача у них была совсем иная, — произвести разведку. И, судя по всему, двум из этих лодок-малюток удалось проникнуть в гавань. Первая из них — вероятно, та, которую позже засекали с «Кондора», — беспрепятственно миновав открытые ворота в противолодочной сети, обогнула Форд-Айленд, расположенный как раз посреди гавани, и обследовала все линейные корабли, стоявшие на приколе вдоль берега острова. Капитан первой подводной лодки-малютки, должно быть, воспользовавшись предутренними сумерками, поднял перископ, осмотрелся и отметил на карте места якорных стоянок американских линкоров. Потом лодка так же беспрепятственно вышла из гавани и вслед за тем, очевидно, передала по радио полученную информацию японской эскадре. Хотя эти разведанные на поверку оказались довольно приблизительными, они, однако, убедили командующего японской эскадрой в том, что большая часть линейных кораблей американского Тихоокеанского флота действительно находится в Перл-Харборе. (В то время треть населения Гавайских островов — 160 тысяч человек — составляли японцы. И японский консул в Гонолулу пользовался так называемым коммерческим телеграфом, чтобы держать свое правительство в курсе всех передвижений кораблей американского флота.) Потом эту разведывательную подлодку атаковал американский бомбардировщик — и спустя время ее прибило к берегам Оаху. Командира лодки лейтенанта Сакамаки взяли в плен; при нем-то и нашли карту, где он пометил, впрочем, весьма неточно, расположение якорных стоянок американских кораблей.

Другая же японская «карликовая» подлодка, то ли допустив тактический просчет, то ли не сумев удержаться в подводном положении, в 8 часов 35 минут всплыла в акватории гавани прямо перед носом плавучей авиабазы «Кертис». «Карлика» тут же расстреляли буквально в упор из палубных орудий несколько линкоров, после чего лодку про-

таранил эсминец «Монаган» и она затонула. Через некоторое время ее подняли на поверхность и в качестве военного трофея переправили в Соединенные Штаты.

В общей же сложности в операции «Перл-Харбор» японцы использовали пять сверхмалых подводных лодок. Но ни одна из них так и не вернулась на базу.

«Хотя главный удар был нанесен с воздуха, в нападении на Перл-Харбор участвовали и несколько 45-тонных подводных лодок», — писал позднее адмирал Кинг. Что правда, то правда: с японских авианосцев тогда в воздух поднялась целая эскадра — 361 самолет; она атаковала Перл-Харбор в три эшелона. Большинство американских военных историков единодушно полагают, что воздушная атака японцев развивалась следующим образом. Первый удар был нанесен между 7 часами 55 минутами и 8 часами 25 минутами утра; в этом налете участвовали самолеты-торпедоносцы, пикирующие и высотные бомбардировщики. Между 8 часами 25 минутами и 8 часами 40 минутами «установилось относительное затишье, лишь изредка нарушаемое атаками отдельных самолетов». Следующий удар был нанесен в 8 часов 40 минут с большой высоты и с горизонтального полета; атака длилась до 9 часов 15 минут. Затем тут же последовал третий удар — его нанесли пикирующие бомбардировщики, которые атаковали уже под прикрытием густых клубов дыма. Последний налет закончился в 9 часов 45 минут. Стало быть, в общей сложности бомбардировка длилась 1 час 50 минут. И самым результативным был удар, нанесенный самолетами-торпедоносцами, на которых были установлены торпеды со стабилизаторами — специально для атаки на относительно малых глубинах — от 13 до 14 метров, как, например, в Перл-Харборе. Американцы же, напротив, рассчитывали, что как раз малая глубина Перл-Харбора и не позволит вероятному противнику использовать самолеты-торпедоносцы при нанесении удара с воздуха. Однако американские стратеги явно просчитались — в результате восемь американских же линкоров (за исключением «Колорадо», который стоял на ремонте в Соединенных Штатах), представлявших собой практически весь состав Тихоокеанского линейного флота, были выведены из строя уже в самом начале налета, причем за какие-нибудь четверть часа.

«Ни один из ныне живущих американцев никогда не забудет тот день, 7 декабря, — писал Дональд Митчел в своей книге «История современного американского военно-морского флота». — Хотя война уже была не за горами, начало ее, однако, оказалось похожим на вероломный удар громадного кистеня. Очевидно, еще ни одному народу в мире не доводилось испытывать на себе столь ошеломляющего удара». По настоятельному требованию общественности незамедлительно был поднят вопрос об ответственности. Так, в течение первых же дней после случившегося были сняты с должности многие военачальники, и

среди них — адмирал Хасбанд Е. Киммел, главнокомандующий Тихоокеанским флотом, и генерал Шорт, возглавлявший главное командование военным министерством Гавайских островов. В самом деле, поначалу вина главного командования Перл-Харбора казалась совершенно очевидной и непростительной. При всем том, однако, не следует забывать, что утром 7 декабря война между Японией и Соединенными Штатами еще не была объявлена, как, впрочем, и то, что Перл-Харбор расположен в 6000 километрах от Иокогамы и 4000 километрах от ближайшей японской военно-морской базы на Маршалловых островах*. И при мысли о столь огромных расстояниях бдительность, конечно же, притуплялась. Между тем от верховного главнокомандования в Перл-Харбор регулярно поступали предупреждения о вероятной военной угрозе — и кое-какие меры предосторожности все же были приняты. Но, невзирая ни на что, американцы, почти все как один, пребывали в полной уверенности, что налет на Перл-Харбор — дело исключительно рискованное, а стало быть, маловероятное. «Мы руководствовались чисто «западной» психологией, — заявляли впоследствии докладчики одной из следственных комиссий, — и напрочь упустили из виду особенности «восточного» мышления, равно как и то, что японцы ни во что не ставят человеческую жизнь...»

Налет на корабли Тихоокеанского линейного флота Соединенных Штатов был осуществлен на редкость дерзко, молниеносно и со знанием дела. Американским морякам он и правда напомнил сокрушительный удар палицы. Как бы там ни было, то воскресное утро казалось на удивление безмятежным. На борту линкора «Калифорния» один из офицеров как ни в чем не бывало сидел у себя в каюте и писал письма. В иллюминатор ему было видно бескрайнее синее небо над играющей разноцветными бликами водной гладью гавани, а вдаль, чуть в стороне, вырисовывались ясные очертания полуострова Куахуа. Если кому-нибудь из читателей доводилось хоть раз наслаждаться видами Средиземного моря ранним солнечным утром — в мирное время, он без труда сможет представить себе подобную картину и чувства, какие она навеивает. И вдруг взревела сирена — тревога! Офицер решил, что произошла какая-то ошибка. А может, то была учебная тревога? Корабль вмиг наполнился криками, топотом ног — моряки бежали к своим боевым постам. Офицер спешно надел фуражку и бросился на мостик. Но не успел он взбежать на последнюю ступеньку трапа, ведущего на верхнюю палубу, как линкор содрогнулся от страшного удара всем корпусом. Офицер в ужасе вскинул голову и увидел,

* Маршалловы острова — архипелаг в Микронезии, расположенный в западной части Тихого океана, к северу от экватора. (Здесь и далее прим. перев.)

как прямо над кораблем на бреющем полете молнией пронесся самолет. По всей акватории гавани прогремели взрывы, и тонны воды взметнулись вверх; подобно гигантским гейзерам; воздух сотрясился от оглушительного рева, казавшегося таким странным на фоне ясного солнечного неба.

«Калифорния» вздрогнула еще раз — офицер, уже на подходе к капитанскому мостику, вдруг почувствовал, как палуба у него под ногами резко накренилась. Над линкором, точно болид, пронесся еще один самолет, осыпая корабль градом свинца. Пули, высекая снопы искр, рикошетом отскакивали от накренившейся верхней палубы, по которой в панике сновали застигнутые врасплох моряки. Оглянувшись влево, офицер увидел, как стоящий неподалеку от «Калифорнии», чуть сзади, линкор «Оклахома» тоже круто завалился на левый борт, готовый вот-вот опрокинуться. А ошвартовленный рядом с «Оклахой» линкор «Мериленд» уже был окутан дымовой завесой, однако остойчивости еще не потерял. Крен «Оклахомы» все увеличивался — вот ее палуба встала совсем вертикально, и вслед за тем, увлекаемая вниз весом орудийных башен, она почти коснулась воды. Страшно было глядеть, как под синим безоблачным небом переворачивается огромная машина, эта, казалось бы, неуязвимая плавучая крепость. Да уж, то было поистине трагическое зрелище. Вскоре «Оклахома» и вовсе исчезла из виду — оттого что корпус «Калифорнии» почти целиком скрылся за сплошной стеной пламени и дыма: на корабле взорвались топливные танки. Трагедия разыгралась буквально на глазах, и морякам казалось, будто они наяву видят самый жуткий кошмар, которому не будет конца. Добравшись наконец до трапа, ведущего на капитанский мостик, офицер увидел, как внизу — на верхней палубе в пламени пожара гибнут матросы. Охваченные огнем, они, скрючившись, падали как подкошенные и обугливались прямо на глазах, точно жалкие насекомые. Повсюду стоял удушающий смрад. А между тем бомбы продолжали сыпаться без перерыва. Карабкаясь вверх по трапу, офицер подумал, что, если в трюмах взорвутся зарядные погреба, тогда уж точно всем на линкоре придет конец. Но, несмотря ни на что, большинство палубных орудий «Калифорнии» открыли огонь по воздуху. Трудно было даже себе представить, как артиллеристам удалось подобраться сквозь огонь и дым, тем более в столь чудовищном хаосе, к своим орудиям и начать стрельбу по кружившим над гаванью самолетам. Покуда артиллеристы занимались своим делом, другие матросы, укryвшись за палубными надстройками, наблюдали за тем, что происходит в воздухе. В это время раздался страшный взрыв — но не на «Калифорнии»: взорвалась носовая часть линкора «Аризона». Было четко видно, как ударной волной по воздуху разметало тела матросов и обломки надстроек, размещенных на баке. Бомба, угодив прямоком в трубу «Аризоны», разорвалась в носовом котельном отделении, и огонь

тут же перекинулся на зарядные погреба. Прогремель чудовищной силы взрыв — и на воздух взлетели многотонные носовые орудийные башни линкора. Пока пламя пожара на «Калифорнии» не проникло в зарядные погреба, командир линкора, приняв в данной ситуации единственно правильное решение, приказал срочно очистить хранилища от боеприпасов. В трюмы корабля тотчас же устремились группы живучести, которым пришлось работать при тусклом свете карманных фонарей, потому что электричество на борту по понятным причинам полностью отключилось. Крен «Калифорнии» на левый борт по-прежнему составлял десять градусов — корабль медленно погружался в воду и при этом польхал, точно факел, — как если бы это был не линкор, а охваченный огнем танкер. Но палубные орудия «Калифорнии» не замолкали ни на минуту. Вскоре, однако, командир приказал всем членам команды срочно покинуть судно. И морякам ничего не оставалось, как прыгать прямо в воду. Между тем вокруг «Калифорнии», да и остальных кораблей загорелся выплеснувшийся наружу мазут, который успел покрыть тридцатисантиметровым слоем отдельные участки акватории гавани. Так что морякам пришлось прыгать сквозь дымовую завесу напрямик в огонь, нырять на глубину и плыть к берегу под водой. А в это время на Перл-Харбор надвигалась новая волна японских самолетов, несущих смерть и разрушения.

Корабельные надстройки «Оклахомы» уже совсем скрылись под водой. На поверхности виднелся только похожий на спину гигантского кита борт корабля, медленно покачивающийся на волнах; было также хорошо видно, как по нему, цепляясь за все что попало, карабкались люди, которые боялись прыгать в полыхающую воду. К счастью, неподалеку от «Оклахомы» стоял «Мериленд»; хоть он и зарывался носом в воду, однако покуда еще держался на плаву. Часть людей с «Оклахомы» пустилась к нему вплавь, и матросы на «Мериленде» тут же бросились на выручку своим товарищам, помогая им скорее взобраться на борт. В это время в «Мериленд» попала бомба, и всех, кто стоял у фальшборта и карабкался по борту вверх, взрывной волной отбросило в воду — в горящий мазут. На корабле воцарились паника и беспорядок, усугубившиеся еще и тем, что пламя с ошвартованной по соседству «Аризоны», которую успели покинуть оставшиеся в живых члены экипажа, перекинулось на «Мериленд». В «Западную Вирджинию», стоявшую в самом центре группы линкоров, также покинутую экипажем, угодило сразу же шесть торпед и несколько бомб, и корабль стал медленно тонуть. Горевшая вокруг линкоров вода кишмя кишела людьми: одни, сильно обожженные, но еще державшиеся на поверхности, отчаянно барахтаясь, плыли к берегу; другие же сгорели заживо — их обуглившиеся тела покачивались на волнах.

Тем временем чудом уцелевшие корабли начали спешно перестраиваться, чтобы как можно скорее выйти из полосы огня и при этом не

угодить под бомбежку. В самом начале воздушного налета танкеру «Неошо», стоявшему в нефтеналивном доке Форд-Айленда, удалось быстро сняться со швартовов, и теперь он, осторожно лавируя, шел к выходу из гавани. Моряки на уцелевших кораблях и те, что бултыхались в воде, сумев-таки выбраться из огненного плена, с ужасом наблюдали, как танкер, под завязку загруженный топливом, нестерпимо медленно продвигался вперед, ловко маневрируя и стараясь увернуться от бомб, в то время как его борта со всех сторон лизали языки пламени. Капитан «Неошо» прекрасно понимал: взорвись танкер еще в нефтеналивном доке, последствия были бы такими, что даже трудно вообразить. И тогда он, мгновенно оценив положение, приказал немедленно обрубить топорами швартовы и готовиться к скорейшему выходу из гавани. Но тут моряки с других кораблей увидели, как на «Неошо» устремился японский бомбардировщик. Самолет принялся кружить над танкером, как стервятник над курятником. Все, кто наблюдал эту сцену со стороны, уже было попрощались с жизнью. Но зенитные орудия, установленные на палубе танкера, открыв огонь, вскоре сбили японца, и тот с ревом рухнул в полыхающие воды гавани. После чего «Неошо», прибавив оборотов, двинулся дальше — к выходу из гавани.

А потом наступило то, что историки называют «затишьем». Впрочем, тишина эта, по правде говоря, была относительной, потому как на самом деле — хотя японские самолеты первого эшелона, отбомбившись, в основном убрали восvojaи — некоторые бомбардировщики все еще продолжали кружить над Перл-Харбором и сбрасывать бомбы. Так что американским морякам на кораблях и на берегу вовсе не казалось, будто наступило затишье, тем более что зенитные орудия — корабельные и береговые — вели огонь по воздушным целям, не смолкая ни на минуту. Через некоторое время из густых клубов дыма, нависших над акваторией гавани, появились большие белые катера с красными крестами по бортам и на крыше; рассекая языки пламени на покрытой толстым слоем мазута водной поверхности, они на полной скорости шли к полыхавшим, словно гигантские костры, кораблям. Катера были спущены на воду с госпитального судна «Солас». Они долго стояли борт к борту у горевших линкоров с наветренной стороны. Когда в воздухе показывался японский самолет и, пронсясь на бреющем полете, почти в упор расстреливал санитарные катера, моряки на охваченных огнем линкорах разбегались врассыпную и падали плашмя на палубу, а санитары, покуда матросы-спасатели удерживали катера возле кораблей кто багром, кто даже просто руками, продолжали принимать к себе на борт раненых и обожженных. Очень скоро белые как снег катера покрылись копотью и сделались черными как уголь. Приняв на борт пострадавших, они переправляли их на «Солас», а после возвращались за следующими — снова и снова. И так до

бесконечности. В то время как совсем рядом рвались бомбы, поднимая в воздух столбы воды, санитарные челноки, заваливаясь то на один борт, то на другой и глубоко зарываясь носом в волну, непрестанно сновали туда-сюда, несмотря на смертельный риск перевернуться. Как явствует из отчетов, многие легко раненные моряки, получив на госпитальном судне первую медицинскую помощь, требовали доставить их обратно на корабли, к своим боевым постам. Именно в период так называемого относительного затишья затонула вторая японская «карманная» подлодка, которая ухитрилась подойти к линкору «Кертис» почти вплотную. Однако через две-три минуты ее потопили. В 8 часов 40 минут бомбардировка возобновилась с еще более устрашающей силой. Три бомбы прямым попаданием угодили в зарядные погреба миноносца «Шоу», стоявшего в плавучем доке в южной части гавани. Из трюмов миноносца вырвался столб огня с яйцевидной формы верхушкой, достигавшей в высоту добрую сотню метров; взрыв оказался такой чудовищной силы, что поднятая им волна едва не перевернула корабли, стоявшие неподалеку от «Шоу». Вслед за тем всю акваторию гавани вновь заволокло густыми клубами черного дыма, а с воздуха тем временем продолжали градом сыпаться многотонные бомбы. Оставшиеся в живых моряки с «Оклахомы», которые нашли спасение на одном борту опрокинувшегося линкора, повскакивали на ноги и, отчаянно размахивая руками, стали подавать сигналы своим товарищам на «Неваде». Этому линкору, стоявшему чуть поодаль от остальных кораблей, удалось вовремя сняться с якоря, и теперь он уверенно продвигался к выходу из гавани мимо объятых пламенем, полузатопленных корпусов своих собратьев. Японские летчики, увидев, что «Невада» вот-вот выйдет в открытое море, направили свои машины наперез линкору и принялись бомбить фарватер. Однако «Невада» неумолимо рвалась вперед, лавируя между столбами воды от рвущихся бомб, точно между деревьями в лесу. Но вот в линкор попала одна бомба, потом — еще пять. Его палубу тут же окутала пелена дыма и огня. И линкор повело влево. Но это был всего лишь ловкий маневр: корма «Невады» начала медленно погружаться в воду, и командир намеренно решил выбросить корабль на мель, чтобы не перегородить фарватер. Вскоре линкор ткнулся носом в берег неподалеку от арсенала, и выход из гавани таким образом остался открытым. А тем временем адмирал Киммел, которого в конце налета слегка ранило в грудь, бессильно наблюдал со своего командного пункта, как гибнет его флот. Крен «Оклахомы» уже составлял 150 градусов — корабль не перевернулся вверх килем лишь потому, что верхушкой мачты уперся в илистую отмель. В плену на затонувшем таким образом линкоре оказались четыреста человек команды, и среди них — корабельный капеллан Алойзиус Херман Шмитт, который погиб вот при каких обстоятельствах.

Когда начался воздушный налет, Алойзиус Шмитт часов около восьми был у себя в каюте — готовился к утреннему богослужению. Он уже оделся и положил в карман молитвенник. Каюта его располагалась по правому борту, и капеллану было хорошо видно в иллюминатор, как занимался новый солнечный день. И тут вдруг тревожно взвыли сирены; они продолжали реветь даже тогда, когда корабль поразили сразу же несколько авиационных торпед, отчего тот, дрогнув всем корпусом, дал резкий крен на левый борт. Все вещи со стола в каюте капеллана попадали на пол, и отец Шмитт увидел, как иллюминатор повело вверх. Затем к нему в каюту вбежали матросы, и предупредили, что корабль переворачивается. Матросы думали спастись, выбравшись наружу через иллюминатор в каюте Шмитта, и предложили капеллану не мешкая лезть первым. Но тот отклонил их предложение, заявив, что первым не полезет. В это время по всей гавани громыхали взрывы, да и на самой «Оклахоме» стоял страшный грохот и все ходило ходуном, точно при сильнейшем землетрясении. Покуда матросы, оказавшиеся в каюте Алойзиуса Шмитта, один за другим протискивались в иллюминатор, корабль заваливался на левый борт все круче и круче. Упавшие со стола предметы откатились к противоположной дверной переборке, по которой у же можно было ступать, как по полу. А иллюминатор уже глядел почти вертикально вверх, будто расположен он был не сбоку, а на потолке. Вскоре за иллюминаторным проемом скрылись ноги последнего матроса. Капеллан встал на перевернутый под прямым углом стол и тоже полез в иллюминатор. Матросы, ползавшие по правому борту, словно по палубе, подхватили преподобного отца кто под руки, кто под мышки, но вытащить его наружу целиком не смогли — что-то явно мешало. Смекнув, в чем дело, Алойзиус Шмитт крикнул матросам, что мешает, наверное, молитвенник, который у него в кармане, и, стало быть, ему нужно спуститься обратно в каюту, чтобы вытащить молитвенник. Матросы, отпустив руки Шмитта, предупредили, чтобы он поторапливался, потому что корабль, хоть и медленнее, чем сначала, продолжал, тем не менее, переворачиваться. Оказавшись снова в своей каюте, преподобный Шмитт достал из кармана молитвенник и уже было протянул руку вверх, чтобы передать его матросам снаружи, но в эту минуту сквозь оглушительный грохот он слышал крики, доносившиеся откуда-то снизу — из коридора за переборкой каюты. Алойзиус Шмитт рванул на себя лежавшую у его ног дверь, которая теперь больше напоминала продолговатую крышку люка, и окликнул людей внизу. И те, цепляясь за края дверного проема, полезли к нему в каюту. Шмитт велел им выбираться дальше через иллюминатор, но эти матросы, как и их предыдущие товарищи, потребовали, чтобы капеллан лез первым, на что преподобный отец опять-таки ответил отказом. А между тем корабль продолжал неумолимо переворачиваться. Иллюминатор, оказавшись уже с противопо-

ложной стороны, начал медленно опускаться вниз, подобно падающей звезде. Пока матросы из второй группы, подгоняя друг друга, выбирались наружу, в каюту капеллана проникли другие моряки — они тоже предложили Шмитту лезть в иллюминатор первым, однако святой отец и на сей раз остался непреклонен. «Оклахома», казалось, и в самом деле вот-вот перевернется вверх килем. Кроме Шмитта, в его каюте остались еще двое. К тому времени пол и потолок каюты окончательно поменялись местами. Матрос, которому предстояло лезть в иллюминатор последним, безмолвно стоял и бросал на Шмитта полные тревоги взгляды. Шмитт попытался ободрить его, сказав, что они еще успеют выбраться. Предпоследний матрос протиснулся в иллюминатор без особого труда, поскольку тот находился сбоку. Людей снаружи уже не было видно — слышались только их голоса. Вот в иллюминаторном проеме скрылись ноги последнего матроса — его, должно быть, вытащили за руку товарищи снаружи, перебравшиеся на более безопасное место. Наконец Алойзиус Шмитт, ухватившись за медные закраины иллюминатора, приблизился лицом к зиявшему проему. Прямо за иллюминатором, почти на его уровне, он увидел воду — она подступала с той стороны, которая когда-то была верхним краем иллюминатора. А еще отец Шмитт увидел над поверхностью моря красшек синего неба в клубах черного дыма. Потом корабль качнуло — и небо, и морская гладь вдруг разом куда-то исчезли: шальной поток воды с невероятной силой отбросил бедного Алойзиуса Шмитта назад. И все...

По получении радиограммы от главнокомандующего Тихоокеанским флотом: «Воздушный налет Перл-Харбор к учениям никакого отношения не имеет» — вице-адмирал Хэлси тотчас приказал одной из авиационных групп «Энтерпрайза» вылететь на разведку к западной оконечности острова Оаху. А уже во время налета японкой авиации адмирал Киммел направил оперативной авиагруппе авианосца «Лексингтон», крейсировавшего примерно в 400 милях к югу от острова Мидуэй*, следующую радиограмму: «Перехватить и уничтожить самолеты противника. Полагаем, от Перл-Харбора они взяли курс на Джалутит**. Повторяю: перехватить и уничтожить!» Точно такую же радиограмму получили и на «Энтерпрайзе», после чего с авианосца в воздух поднялась вторая авиагруппа, куда вошли самолеты-торпедоносцы, истребители и самолеты-разведчики с дымовыми приборами на борту. Разведчикам в случае обнаружения японских авианосцев над-

* Мидуэй — коралловый атолл в Тихом океане; входит в северо-западную группу Гавайских островов.

** Джалутит — атолл на юге архипелага Маршалловы острова.

лежало устроить над поверхностью океана дымовую завесу, с тем чтобы «свои» самолеты-торпедоносцы могли атаковать их с близкого расстояния. Однако в предполагаемом районе противник обнаружен не был. Японские самолеты, отбомбившись, направились обратно не на запад, а на север, — их засекла РЛС дальнего обнаружения на Оаху, о чем адмирал Киммел узнал лишь спустя двое суток.

К вечеру 7 декабря, когда солнце уже клонилось к закату, самолеты «Энтерпрайза» так ничего и не обнаружили — кругом, насколько хватало глаз, простирался пустынный океан. И обсем авиагруппам пришлось ложиться на обратный курс — на авианосец. Первая группа улетела немедленно. Самолеты же из второй группы кружили над морем до тех пор, пока у них не стало подходить к концу топливо. После чего командир группы передал на другие машины приказ срочно возвращаться — учитывая еще и тот факт, что ночь в тропиках наступает почти мгновенно. На обратном пути небо внезапно затянуло тучами, и вскоре стало совсем темно, хоть глаз выколи. Летчики приближались к авианосцу, ведомые по радио, поскольку различить корабль в кромешной тьме было очень непросто. А молодые пилоты, которым еще ни разу не приходилось садить самолет ночью, вообще его не видели. Командир авиационной боевой части «Энтерпрайза», стоя на полетной палубе, заводил летчиков на посадку по коротковолновому телефону, всячески подбадривая их и указывая на словах, как следует действовать. И те по сигналу с борта осторожно снижались до заданной высоты, описывали несколько кругов над авианосцем и, сориентировавшись в пространстве, в строгом порядке — один за другим по команде заходили на посадку. Операция осложнялась еще и тем, что с целью маскировки от японских подводных лодок все сигнальные огни на посадочной палубе авианосца были погашены — и летчикам оставалось ориентироваться только по едва различимым в ночной мгле огонькам специальных светящихся палочек, которыми делал отмашки руководитель посадки. Кроме того, сложность заключалась и в том, что на самолетах-торпедоносцах, к примеру, оставались подвешенные к брюху неиспользованные торпеды, весившие по доброй тысяче килограммов каждая. Таким образом, получалось, что в ту ночь самолеты военно-морской авиации Соединенных Штатов впервые отрабатывали заход на посадку с боевыми торпедами на борту, а не с учебными. Тем не менее, невзирая на непроглядную темень и чисто технические трудности, все самолеты-торпедоносцы довольно удачно совершили посадку на палубу «Энтерпрайза», что называется вслепую.

Что же касается истребителей сопровождения, входивших в состав обеих авиационных групп «Энтерпрайза», им было приказано садиться в Перл-Харборе — для поддержки тамошнего авиаотряда. Истребители вошли в воздушное пространство Оаху часов около девяти вечера, однако летчики не узнали остров: там и в это время все еще было

в огне и дыму. Им даже показалось, что это не Оаху, а Кауаи — другой остров в Гавайском архипелаге, покрытый полями сахарного тростника, на которых в период сбора урожая частенько палят костры. В конце концов летчики поняли, что не ошиблись: впереди по курсу действительно лежал Оаху, — и уверенно направили свои машины в сторону Перл-Харбора. На полете они передали свои позывные на местную аэродромную радиостанцию, и диспетчеры наземной службы стали по радио заводить их на посадку.

На Форд-Айленде стоял удушающий запах гари: воняло жженой плотью, сгоревшим топливом и маслом. У кромки взлетного поля суетились пожарники, пытаясь сбить пламя с более или менее уцелевших построек; большинство же строений тушить не было надобности — они выгорели дотла, и теперь от них остались одни лишь уродливые тлеющие каркасы. Летчикам, по их желанию, предоставили места для отдыха — в помещениях, отведенных для офицеров и членов их семей, которые теперь пустовали, поскольку офицерские семьи были спешно эвакуированы. По дороге к дому отдыха кто-то из пилотов заметил на земле скрюченное тело — труп сбитого японского летчика. В жилых помещениях, как, впрочем, и в других, не осталось ни одного целого окна — все стекла были выбиты. Больше того: в стенах и потолках зияли пробоины и трещины, а под ногами хрустели битые предметы и куски обвалившейся штукатурки. Освещение подавалось по кабелю, пропущенному через один из проломов и подсоединенному к аварийному электрогенератору. Съестных припасов не осталось — кроме разве что консервированных грейпфрутов. В зиявшие проемы виднелись полыхающие вдалеке пожарница, отовсюду веяло смрадом.

Руины, окутанные дымом и зловонием, ожидали моряков «Энтерпрайза» и на другой день вечером, когда авианосец бросил якорь у Форд-Айленда. Если бы японцы, не дай Бог, захватили Перл-Харбор, «Энтерпрайзу» уже никогда не было бы суждено вернуться в Штаты: ему попросту не хватило бы топлива. Вот он и зашел вечером 8 декабря в Перл-Харбор, чтобы пополнить запасы горючего. Солнце уже начало заваливаться за горизонт, стояла облачность, но видимость в открытом море была хорошая, зато по всей акватории Перл-Харбора стлалась пелена дыма, а водная поверхность была покрыта толстым слоем грязной пены. Когда «Энтерпрайз» приближался ко входу в гавань, на его верхнюю палубу высыпали все свободные от вахты моряки. Когда же авианосец вошел в фарватер, солдаты из местного гарнизона, охранявшие укрепления по обе стороны прохода, встречали моряков молча и бросали на них потухшие взгляды, в которых читалось только одно — смертельная усталость. И лишь некоторые из охранников удивленно пожимали плечами и с укоризной кричали морякам вслед: «Эй, на авианосце! Где же вы раньше-то были?» — перемежая

возгласы досады и отчаяния отборными ругательствами. Вдали, за бронированными башнями укреплений, из которых выглядывали головы защитников Перл-Харбора, виднелись дымившиеся остовы ангаров и пепелища, оставшиеся на том месте, где совсем недавно стояли склады горючего, а чуть поодаль, на перепаханном бомбами аэродромном поле, — разбросанные в разные стороны, искореженные обломки того, что некогда представляло собой несокрушимые «летающие крепости».

Матросы, служившие на «Энтерпрайзе», были большей частью народ молодой — никто из них, как говорится, еще не нюхал пороха и никогда не видел того, во что может превратиться корабль, которого война коснулась своей грозной десницей. И первым таким кораблем; представшим перед их взорами, был линкор «Невада», выброшенный на мель неподалеку от входа в гавань, справа от фарватера. Корма линкора целиком исчезла в грязной, мутной воде, а верхняя палуба представляла собой огромную бесформенную грудку металла. По обоим бортам «Невады» стояли ошвартованные лихтеры и баржи. На самом линкоре, разбившись на группы, трудились люди. Они приостановили работу лишь ненадолго — чтобы посмотреть на проходящий мимо авианосец. Матросы на «Неваде» и «Энтерпрайзе» встретили друг друга без единого приветственного окрика.

Авианосец вошел в Перл-Харбор в сумерки. Моросил мелкий дождь, и гавань, в считанные часы превратившаяся в кладбище перекореженных бомбами и торпедами кораблей, выглядела поистине зловеще: один ее вид мог кого угодно ввергнуть в ужас. «Калифорния» также прочно сидела на мели, уйдя почти целиком под воду, — на поверхности торчали только макушки орудийных башен и часть палубных надстроек. Остальные линкоры, до налета стоявшие на якоре парно в ряд — чем и не преминули воспользоваться японцы, — теперь больше походили на поверженных, изуродованных гигантских чудовищ. «Аризона» все еще горела и дымилась. На перевернувшейся «Оклахоме» работали спасательные команды; в наступившей темноте освещением им служили языки пламени, лизавшие корпус «Аризоны», которые отбрасывали на водную поверхность яркие пляшущие блики. Спасатели, орудуя газовыми резаками, проделывали в корпусе «Оклахомы» отверстия и вытаскивали наружу моряков, оказавшихся замурованными в полузатопленном линкоре, точно в склепе. Таким способом удалось спасти тридцать два человека. Остальные же моряки «Оклахомы» — больше четырех сотен человек — погибли, так и не сумев выбраться наружу: многие из них, когда началась бомбежка, находились в глубоких внутренних отсеках корабля, и теперь, даже если бы они были живы и кричали, взывая о помощи, снаружи их все равно никто бы не услышал. Когда же несчастные наконец поняли, что спасения им ждать неоткуда, они стали писать мелом на переборках последние послания своим живым товарищам. Позднее, когда «Окла-

хому» подняли на поверхность, выяснилось, что моряки, замурованные во внутренних отсеках затонувшего линкора, продержались аж до 25 декабря — еще целых восемнадцать дней.

Наконец «Энтерпрайз» подошел к месту своей якорной стоянки у острова Форд, и моряки уже с близкого расстояния могли наблюдать зрелище, от которого в жилах у них застыла кровь.

Описанные выше события — со слов их непосредственных участников и очевидцев, позволяют предположить, что американские моряки, летчики и солдаты воспылали лютой ненавистью к японцам, которые буквально в одночасье сделались их злейшими врагами. С другой стороны, правда и то, что американцы вообще недолго любили японцев — по разным причинам. Однако после Перл-Харбора граждане Соединенных Штатов были твердо убеждены: все они оказались невинными жертвами вероломного нападения. И эта убежденность породила в сердцах американцев — особенно тех, кто своими собственными глазами видел ужасающие последствия налета, в том числе своих заживо сгоревших товарищей, — не только слепую ярость, но и необоримое, жгучее чувство мести. Мы не преследуем цели давать какие-либо оценки случившемуся — все и без того ясно как день. Наша задача — постараться понять истину, как применительно к чувствам, так и фактам. Чувства и переживания тех же моряков «Энтерпрайза» уже стали частью истории, равно как взрывы бомб и орудийная канонада. Вместе с тем, однако, мы просто не вправе обойти вниманием обстоятельства, породившие эти самые чувства.

«Бушидо», или кодекс чести самураев, высоко чтит верность данному слову. И японские солдаты и моряки ссылаются на него постоянно и по всякому поводу. Но как и любой другой кодекс рыцарской чести, «бушидо» бессилен перед националистической идеей, якобы оправдывающей чувство патриотизма. «Бушидо» безотказно действовал в далекую феодальную эпоху. В нашем же веке — во времена крупномасштабных межнациональных конфликтов — он оказался чуждым архаичным, а потому — совершенно бесполезным.

В ночь с 6 на 7 декабря японский посол в Вашингтоне получил от своего правительства ноту, адресованную американскому Государственному департаменту. Впрочем, даже не ноту, а своего рода ультиматум, причем составленный довольно витиевато и туманно. И в последней его фразе, судя по всему, содержался намек на объявление военных действий. Японскому послу было предписано передать документ по назначению 7 декабря ровно в 13 часов по вашингтонскому времени, что соответствовало 7 часам 30 минутам местного, то есть гавайского времени. Словом, японцы хотели как бы оправдаться перед историей: мы, дескать, напали на Перл-Харбор в 7 часов 55 минут, а войну

объявили в 7 часов 30 минут. А между тем японские авианосцы снялись с Курильских островов и взяли курс на Перл-Харбор еще утром 26 ноября. И днем 6 декабря, когда флотилия находилась в 800 милях к северу от Гавайев, главнокомандующий японскими авианосными силами адмирал Нагумо получил из Токио шифрограмму: «Начинайте восхождение на вершину Нитаки». То был условный сигнал начала налета. А точный день и час нанесения удара были установлены заблаговременно. В самом деле, в генеральном плане ведения боевых действий, составленном главнокомандующим японскими ВМС адмиралом Ямамото и переданном соответственно всем старшим морским командирам, среди прочего имелась следующая фраза: «В случае, если переговоры между Соединенными Штатами и Японией завершатся подписанием мирного соглашения до назначенного дня, всем кораблям ВМФ Японии надлежит вернуться на свои базы». Ни для кого не секрет и то, что даже в мирное время главнокомандующие армиями и флотами всех стран разрабатывают стратегические и тактические планы ведения наступательных боевых действий, включающие в себя все возможные варианты: день «Д-2», день «Д-1», день «Д»* и час «Ч»**. Это входит в их служебные обязанности.

Однако, как явствует из документов, обнаруженных на борту японского линкора «Наши», потопленного 5 ноября 1944 года на рейде Манилы, а также из показаний японских военнопленных, окончательный приказ к началу нанесения бомбового удара был отдан из Токио 6 декабря. Никакого контрприказа, отменяющего предыдущий, не последовало. Ноту японского правительства должны были получить в Вашингтоне 7 декабря в 13 часов (в 7 часов 30 минут по гавайскому времени). А первые бомбы посыпались на Перл-Харбор в 7 часов 55 минут.

Таким образом, единственное, что сработало безукоризненно четко, так это военная машина. Что же касается механизма дипломатического, в нем явно что-то заело, причем дважды.

Американская военная разведка перехватила ноту-ультиматум японского правительства в ночь на 7 декабря. В 8 часов утра ее расшифровали и переслали начальнику Генерального штаба генералу Маршаллу. Но генерала не оказалось на месте, и было решено ждать его возвращения. Шифровку генерал Маршалл получил только в 11 часов 30 минут. А без десяти двенадцать он передал ее в Перл-Харбор. Разведсообщение шло очень медленно — в Гонолулу его получили лишь

* Так обозначается день начала боевых действий — в зависимости от степени готовности.

** Час начала боевых действий, или наступления.

в 7 часов 33 минуты по местному времени: ведь пометки «сверхсрочно» на нем почему-то не значилось. Однако было уже поздно, когда шифровку передали военно-морскому командованию Перл-Харбора, содержащаяся в ней предупреждение оказалось совершенно бесполезным.

Так что поначалу злой рок войны сработал на руку японцам. Но вместе с тем и против них. И вот почему.

Чтобы расшифровать путаную нота-ультиматум, дешифровальщикам японского посольства в Вашингтоне потребовалось куда больше времени, нежели американским контрразведчикам. К тому же японский посол потратил определенное время на то, чтобы получить аудиенцию у госсекретаря Корделла Халла, у которого и без того дел было невпроворот. Другими словами, нота-ультиматум была передана американскому правительству только в 14 часов 20 минут. А к тому времени Перл-Харбор уже пережил первый удар японских бомбардировщиков. Корделл Халл, узнав о случившемся, не выразил, однако, никакого протеста полномочным представителям Японии. Он ограничился лишь тем, что внимательно прочитал документ, принял его содержание к сведению, высказал недоумение по поводу заключенных в нем формулировок и спровадил представителей японского посольства восвояси. Те же в свою очередь могли знать о том, что произошло в Перл-Харборе, а могли и не знать, но, во всяком случае, они наверняка догадывались. Как бы то ни было, японские полпреды покинули американского госсекретаря в некотором смутении, что, впрочем, и понятно.

Стоит ли нам теперь спрашивать себя вместе с контр-адмиралом Барджотом, автором знаменитых исследований по истории войны в Тихом океане, «чем бы закончилось дело в случае, если бы грозный американский флот под командованием вице-адмирала Хэлси столкнулся в море с флотом адмирала Нагумо»? Ведь боевой приказ № 1, во исполнение которого, как мы помним, американским летчикам предписывалось «бомбить, торпедировать и обстреливать из бортового оружия всякое судно, способное нести угрозу эскадре», был подписан 28 ноября. Но как бы там ни было, с точки зрения истории, важным и бесспорным остается один факт: японская авиация совершила налет на Перл-Харбор до того, как Япония официально объявила войну Соединенным Штатам. Что же касается моряков «Энтерпрайза», для них, как и для всех американцев, налет японских бомбардировщиков на Перл-Харбор был самым настоящим вероломством. И не случайно в дальнейшем американо-японская война носила исключительно ожесточенный, беспощадный характер, хотя поначалу, после бомбардировки, когда гроза поутихла и положение в Перл-Харборе более или менее нормализовалось, тела сбитых японских летчиков были преданы земле с высокими воинскими почестями. К тому же американские мо-

ряки и летчики по достоинству оценили профессиональные качества и мастерство японских пилотов. Но это только сначала. Потом же американцы возненавидели японцев лютой ненавистью и уже помышляли лишь об одном — жестоком возмездии.

II

ОТВЕТНЫЙ УДАР

В этой книге я решил обойтись без карт, схем и прочей графики: читатель, как правило, не очень-то любит все это рассматривать. Но разве я вправе винить его в том? Читателю куда больше по душе вообразить себя на месте героя повествования, особенно если герой сражается с оружием в руках. Тогда он становится сродни небезызвестному стендалевскому персонажу из «Пармской обители» Фабрицио дель Донго: тот, читая, к примеру, описания битвы при Ватерлоо, видел все как будто глазами ее непосредственного участника — фрагментарно, но на удивление широко и ярко. Зато моряки «Энтерпрайза», в отличие от нас с вами и героя Стендаля, каждый день слушали радио и скрупулезно изучали карты Тихого океана, прищипленные к переборкам в жилых отсеках авианосца. Последуем же и мы их примеру. Только что перед нашим взором предстала удручающая картина — разгромленный Перл-Харбор и почти полностью уничтоженный американский линейный флот. А между тем в одиннадцати тысячах миль к западу два британских линкора — «Рипал», водоизмещением 32 000 тонн, и «Принц Уэльский», водоизмещением 35 000 тонн, величественно следовали вдоль северного берега Малаккского полуострова — курсом на Куантан*, «где, предположительно, высадились японские войска». Погода стояла пасмурная, по морю шла крупная зыбь. Японская авиация нанесла удар 10 декабря в 12 часов 45 минут. В результате налета «Рипал» и «Принц Уэльский» за какие-нибудь тридцать пять минут пошли ко дну. В тот же день — 10 декабря японцы захватили атолл Уэйк и высадились на острове Лусон, что в Филиппинском архипелаге, а 16 декабря — на Борнео. 17 декабря оказался отрезанным от остального мира Гонконг, главный порт Азии и один из крупнейших в мире, — Гонконг, являвший собой олицетворение незыблемой мощи великой британской империи, обрамленный, точно ожерельем, несравненными по красоте лужайками для гольфа, голубыми бассейнами, ипподромами... Гонконг, ошетилившийся бездонными жерла-

* Куантан — город на восточном побережье Малайзии.

ми дальнoбойных орудий и считавшийся сам, пожалуй, неприступной из крепостей. Во время бомбардировок были разрушены водонапорные башни и выведена из строя городская система водоснабжения, пожары охватили Европейский квартал, ну а в довершение ко всему была уничтожена добрая половина местного гарнизона. Войска генерала Ямашиты, обходя стороной шоссе и железнодорожные магистрали, оккупировали полуостров Малакка, продираясь сквозь труднопроходимые, а то и вовсе непролазные джунгли, кишачие змеями и крокодилами. Так, 19 декабря японцы уже вторглись в Пенанг и выдвинулись к Сингапуру. И Сингапур, снискавший славу «Дальневосточного Гибралтара» или «Главного форпоста Южно-Китайского моря» и защищенный похлеще Гонконга — куда более мощными пушками и торпедными установками, — а потому считавшийся неприступным со стороны моря, был буквально заполонен, точно саранчой, «доблестными» покорителями джунглей и сдался 25 февраля. Гонконг же капитулировал 25 декабря — многие сцены той позорной капитуляции японцы засняли на киноплёнку. На ней видно, как под задымленным тропическим небом, меж обращенных в руины зданий идут группой британские генералы и штабные офицеры с осунувшимися, скорбными лицами, в шортах и рубашках-безрукавках цвета хаки, — гордость англосаксонской нации. А во главе группы чинно и важно, словно древние самураи, вышагивают японские военачальники — коренастые, в причудливо выгнутых фуражках, непомерно больших башмаках, увенчанных гетрами; они обмениваются между собой короткими фразами и жестами. Следом за ними военнопленные английские генералы вместе с почетным эскортом из представителей японского генералитета входят в какое-то строение, проходят дальше в полупустую комнату, где из предметов мебели уцелели разве что столы и стулья, и рассаживаются. Потом один из японских офицеров встает и зачитывает какой-то документ: голоса офицера не слышно — видно только, как быстро и живо шевелятся его губы. Затем он кладет бумагу на стол, и ее поочередно подписывают: сперва — англичане, а после — японцы. Потом все снова встает и выходит на залитую ярким солнцем улицу — все кончено. Слава и доблесть белого человека, похоже, посрамлены в Азии на веки вечные.

В это время «Энтерпрайз» находился в открытом море. После сокрушительного налета на Перл-Харбор три авианосца, в том числе «Энтерпрайз», каждый в сопровождении своего «экрана» патрулировали воды к западу от Гавайского архипелага. Вице-адмирал Уильям С. Пай, исполнявший обязанности главнокомандующего Тихоокеанским флотом — вернее тем, что от него осталось — до тех пор, пока на этот пост не назначили Честера У. Нимица, который сменил на этом посту Киммела, делал все возможное, чтобы предупредить очередной воздушный налет неприятеля, а может, кто его знает, и крупномасштаб-

ное вторжение. Однако уже 21 декабря «Энтерпрайз» взял курс на запад, и тогда командир авианосца обратился к экипажу с такими словами: «Мы направляемся к атоллу Уэйк. Нам приказано освободить тамошний гарнизон». Таким образом, авианосцу надлежало вернуться к тому самому одинокому коралловому атоллу, затерянному посреди Тихого океана, куда тремя неделями раньше он доставил двенадцать летчиков. Члены экипажа «Энтерпрайза» всегда помнили о своих товарищах-летчиках — и слова командира о том, что им предстоит идти на помощь Уэйку, они восприняли с нескрываемой радостью. Вот уже несколько месяцев кряду американцы возводили на Уэйке укрепления. Но как и чем можно защитить булавочную головку? Как бы там ни было, местный гарнизон «укрепился» настолько, насколько позволяла крохотная площадь атолла, составлявшая всего-навсего пару квадратных километров. И на этом-то жалком клочке суши ютилось все островное население. Однако после бомбежек оказались разрушенными продовольственные склады и лавчонки, да и запасы пресной воды неумолимо истощались. Но, невзирая ни на что, Уэйк держался стойко, и «Энтерпрайз» сопровождал конвой поддержки. 22 декабря связь с Уэйком прервалась. 23 декабря конвоем оставалось до цели сутки хода — а Уэйк по-прежнему молчал. Вице-адмирал Хэлси приказал всем судам конвоя прибавить оборотов. Матросы, не знавшие ни времени выхода в эфир радиостанции Уэйка, ни ее частот, не догадывались и о том, отчего атолл не отвечает. По их расчетам, «Энтерпрайз» вместе с конвоем должен был подойти к Уэйку 24 декабря — на Рождество. Так что было самое время готовить подарки. В тот же день, 23 декабря, американское радио передало безрадостное известие: защитники Уэйка капитулировали. Тогда конвоем получил приказ изменить курс и двигаться к острову Мидуэй: теперь речь уже шла о том, чтобы срочно укреплять подступы к главным островам Гавайского архипелага во избежание перл-харборской трагедии.

После того как «Энтерпрайз» в составе оперативного соединения из других кораблей выполнил задание по прикрытию высадки войск и выгрузке техники на Мидуэй, авианосцу предстояло сопровождать океанские конвои в Австралию. И все это время моряки «Энтерпрайза» денно и ночью слушали радио, которое постоянно передавало одну плохую новость за другой. Так, например, 31 декабря экипаж узнал, что японцы захватили американскую военно-морскую базу Кавита на Филиппинах, а 2 января 1942 года неприятельские танки уже грохотали по улицам Манилы. Вторжение на Филиппины длилось весь январь. Американские войска просто чудом успели покинуть эти и другие острова Юго-Восточной Азии, к которым уже подходили корабли под японским флагом. А Токийское радио меж тем неустанно бросало в эфир на английском языке одну и ту же издевательскую фразу: «Куда же подевался непобедимый американский флот?»

«Пока положение дел на Дальнем Востоке обострялось с каждым днем и японцы владели преимуществом и инициативой практически во всей западной части Тихого океана, американский Тихоокеанский флот под командованием адмирала Нимица готовился к крупномасштабному наступлению, — писал позднее адмирал Кинг. — И местом нанесения главного удара были выбраны Маршалловы острова и острова Гилберта. Осуществление этой важнейшей стратегической операции было поручено вице-адмиралу Хэлси, который возглавил эскадру, куда вошли авианосцы «Энтерпрайз» и «Йорктаун», тяжелые крейсера «Честер», «Луисвилл», «Нортхемптон» и «Солт-Лейк-Сити», легкий крейсер «Сент-Луис» и десять эсминцев».

Американские адмиралы по большей части разительно отличаются от своих заокеанских коллег — главнокомандующих военно-морскими силами европейских стран. Они больше походят на бейсболистов. И то верно: по выходе в море многие из них нахлобучивают бейсбольные кепки с гигантскими козырьками. Носят они рубашки цвета хаки с открытым воротничком, украшенным адмиральскими звездами, — пожалуй, это и есть их единственный знак различия. В холод тот же вице-адмирал Хэлси, к примеру, облачался в летнюю кожаную куртку на шерстяной подкладке; в дождь он надевал штормовку с капюшоном, на воротнике которой, с обеих сторон, посверкивали адмиральские звезды, а на спине красовались три большие буквы: ADM (адмирал). На правом плече у нашего вице-адмирала была наколота татуировка в виде якоря — неизгладимый знак принадлежности к одному великому морскому братству. Да и вообще человек он был весьма колоритный.

В январе 1942 года вице-адмиралу Уильяму Фредерику Хэлси исполнилось шестьдесят. Ростом он был метр семьдесят и весил семьдесят семь килограммов. У него было широкое лицо, массивный, как у боксера, подбородок и короткая шея. По ширине лба он мог бы тягаться с самим Сократом, а по живости выражения лица и широко расставленных глаз — уж и не знаю с кем. Словом, Уильям Хэлси обладал видной наружности и, в общем, производил впечатление человека решительного, энергичного и общительного. В молодости он играл в футбол за Виргинский университет и изрядно отличился на этом поприще — прежде всего как стремительный и упорный нападающий, за что товарищи по команде прозвали его Быком, так что стремление атаковать, безусловно, было заложено в характере Хэлси с юности. Порой оно проявлялось и в жизни. Тем более что, как известно, в повседневной жизни человек зачастую соответствует — или, по крайней мере, старается соответствовать — образу, каким его наделили другие.

Уильям Хэлси долго командовал эскадренными миноносцами. Но даже в мирное время, на учениях, он отдавал предпочтение наступа-

тельными — атакующим действиям. В многочисленном американском военно-морском флоте, к тому же ни в чем не знающем недостатка, память или ободрать корпус эсминца в процессе резкого и крутого маневра — штука вовсе не зазорная, не то что во французском ВМФ, для которого спуск на воду небольшого суденышка уже грандиозное событие. Во время первой мировой войны Уильям Хэлси получил «Военно-морской крест»* — «за выполнение важной и сложной боевой задачи», а также «за отвагу и решительность, проявленные при ведении затянувшихся наступательных и оборонительных боевых действий». Когда ему исполнилось пятьдесят два года, он, устав, как видно, от беспрестанного торчания на капитанском мостике эсминца, устремил свой взор в поднебесную высь, доступную разве только летчикам. «За авиацией будущее, — говаривал он. — И в скором времени главную роль в военно-морских сражениях будут играть самолеты. Так что пора бы и мне научиться летать». Сказано — сделано. И вот наш доблестный морской волк поступил в училище военно-морской авиации в Пенсаколе, штат Флорида. Однако по возрасту и зрению место в кресле пилота ему было заказано. Не беда — его вполне устроил диплом штурмана. Впрочем, благодаря редкостному упорству и настойчивости новоиспеченному штурману в конце концов удалось получить и заветный диплом пилота, и это — в пятьдесят три-то года! Диплом летчика был нужен будущему адмиралу скорее для морального удовлетворения. Хэлси так ни разу и не сел за штурвал современного боевого самолета; не довелось ему и взмыть в небо с палубы авианосца. Зато его познаний и опыта в морской авиации, а также репутации решительного сторонника широкого применения авиации на море оказалось вполне достаточно, чтобы ему поручили командование авианосцем «Саратога». Потом Хэлси назначили начальником того самого Пенсаколского училища, где он некогда постигал премудрости летнего мастерства. А следом за тем он возглавил авианосное соединение «Энтерпрайз» — «Йорктаун», после того как оба авианосца сошли со ступеней. И тут на тебе — война с Японией. И Хэлси, по прозвищу Бык, снова ринулся в атаку — только на сей раз во главе не миноносной эскадры, а крупного авианосного соединения.

Уильяму Хэлси вскоре предстояло стать прообразом эдакого лихого военачальника с «яркой и привлекательной наружностью», столь обожаемой военными корреспондентами. Надо заметить, что помимо боксерской внешности и поистине бычьего норова, за Хэлси водилась еще одна довольно характерная особенность: вице-адмирал имел привычку смачно ругаться. А по отношению к врагу он и вовсе был непреклонен — клял его на чем свет стоит каждый божий день, причем

* Высшая награда ВМС США.

без всякой жалости: «Надо уничтожить этих растреклятых японцев, попросту стереть в порошок, и как можно больше!» Однако в результате серьезного кожного заболевания ему пришлось отбыть в Соединенные Штаты и пролежать на госпитальной койке целых пять месяцев — с мая по сентябрь 1942 года. Так что к командованию он вернулся лишь в августе 1944 года. А годом раньше, будучи в Окленде — в Новой Зеландии, Хэлси выступил вот с каким заявлением: «В самом начале войны я думал, что один наш стоит трех японцев. Отныне же я позволю себе увеличить соотношение: один американец — за пару десятков японцев. К тому же японцы для меня все равно что обезьяны. Я обзываю японцев «обезьянами» только потому, что не могу назвать их словом, которое так и вертится у меня на языке». Некоторое время спустя — уже в Нумеа* — он предрек во всеуслышание, что война в Тихом океане закончится в 1943 году парадным шествием союзных войск по улицам Токио. В конце того же 1943 года Хэлси по-прежнему находился в Нумеа, за своим рабочим столом. Ему не хватило сил преодолеть 3500 морских миль, разделяющих остров Гуадалканал и Токио. Единственное, что он смог, и то ценой невероятных усилий, так это ступить на берег острова Бугенвиль, лежащего в 300 милях к северо-западу от опаленного войной Гуадалканала.

Журналисты высоко ценили раскованность Уильяма Хэлси в общении, которая иной раз разряжала официоз и поднимала настроение и в высших эшелонах американского командования. Однако Нимицу порой даже приходилось защищать своего подчиненного — в таких случаях он оценивал его только с самой лучшей стороны: «Он профессионал до мозга костей и характер у него агрессивный, как у заправского вояки. В действиях он не терпит ни безрассудной поспешности, ни излишней сдержанности. В нем прекрасно сочетаются такие редкие для человека военного качества, как благоразумие, дерзость и отвага. Любую операцию он просчитывает на несколько ходов вперед, стараясь учесть все до мелочей, чтобы не допустить ни малейшего риска». Последнюю оценку, данную Нимицем Уильяму Хэлси, позднее вспомнили. «В битве у Лейте**», — писал один американский историк, — Хэлси пошел-таки на риск, вследствие чего погибли сотни американских моряков». После той знаменательной битвы Хэлси пришлось

* Столица острова Новая Каледония, расположенного в Меланезии — юго-западной части Тихого океана и входящего в состав заморских владений Франции.

** Лейте — остров в Филиппинском архипелаге. В период с 24 по 26 октября 1944 года у южного берега острова состоялась знаменитая битва, в результате которой американцы уничтожили большую часть японского флота.

принимать у себя и утешать родных и близких погибших, на его голову со всех сторон сыпались обвинительные письма... Все это, понятно, доставляло ему мало радости. Кстати, упомянутый выше историк назвал главу, посвященную вице-адмиралу Хэлси, отнюдь не двусмысленно: «Портрет убийцы».

Между тем бесспорно и другое: Ульям Хэлси был самым популярным из американских адмиралов. Причем не только среди рядовых американцев (тут уж изрядно потрудились военные корреспонденты), но и среди моряков — невзирая на литературные излишества тех же военных корреспондентов. Хэлси был «кумиром всех моряков, — писали газеты, — которые по большей части его в глаза не видели, ничего о нем не знали и даже не могли сказать, чем он, собственно, командует, не говоря уже о том, чтобы назвать хотя бы одну из одержанных им побед». Так родилась легенда, оказавшаяся на поверку более стойкой, нежели ее герой. Когда его попрекали скоропалительным пророчеством, высказанным публично в 1943 году, Хэлси отвечал: «То был пропагандистский ход — так сказать, для поднятия боевого духа». Что верно, то верно: порой было довольно одного лишь его слова или даже безмолвного присутствия, чтобы у моряков тотчас же поднялся боевой дух. И вот вам тому пример. 15 сентября 1942 года адмирал Нимиц прибыл на борт «Энтерпрайза», стоявшего тогда в Перл-Харборе, с тем чтобы вручить награды его экипажу. А перед тем он узнал о гибели авианосца «Уосп». И чтобы хоть как-то смягчить трагическую весть, он обратился к морякам с такими словами: — «Я приготовил вам сюрприз. Скоро придет вице-адмирал Хэлси».

Моряки встретили слова Нимица громогласными ура! Так-то вот: всякий раз, когда Хэлси появлялся на каком-нибудь смотре или параде, его везде и всюду встречали громоподобными приветствиями. Из всех представителей верховного командования Тихоокеанским флотом, пожалуй, только он один снискал себе столь ярко выраженные симпатии. И что удивительно, вице-адмирал всегда принимал подобные знаки внимания близко к сердцу: стоило доблестному Быку, не очень-то отличавшемуся изысканностью манер, услышать в свой адрес бурные возгласы приветствия, как он едва сдерживался, чтобы не прослезиться. В конце войны он заявил, что желает оседлать ретивого, белой масти скакуна, принадлежавшего японскому императору. Но, к счастью, не успел: ему пришлось поспешить на борт линкора «Миссури» — он как раз бросил якорь в Токийском заливе, — чтобы участвовать в торжественной церемонии подписания акта капитуляции Японии. Таков, в общих чертах, истинный портрет отважного героя Тихоокеанской войны, вице-адмирала Уильяма Фредерика Хэлси. А в тот день — в конце января 1942 года — по выходе из Перл-Харбора он, во главе небольшой эскадры, состоявшей из чудом уцелевших кораб-

лей некогда самой крупной в мире тихоокеанской флотилии, устремился навстречу неизвестности». Тогда в его распоряжении не осталось ни одного крейсера для прикрытия эскадренных авианосцев. Среди многочисленных очевидцев, наблюдавших за выходом эскадры в океан, лишь единицы знали, что вице-адмиралу приказано атаковать неприятеля в открытом море. И эти посвященные с ужасом думали, что будет, если эскадра Хэлси столкнется с японской линейной флотилией, оснащенной 406-миллиметровыми орудиями. «В довершение ко всему, — писал Флетчер Пратт, — никто не знал, как поведут себя наши моряки, привыкшие к комфорту, повстречавшись с японцами — истинными аскетами, не помышлявшими ни о чем ином, кроме как о славе и шепотке рриса».

В 1945—1946 годах в европейских кинотеатрах показывали цветной документальный фильм под громким названием «Воитель», снимавшийся на борту американского авианосца. Фильм этот, помнится, произвел на зрителей ошеломляющее впечатление. Прежде всего людей потрясали сцены на камбузе и в просторных столовых авианосца, где на столах были расставлены в бесконечные ровные ряды сотни тарелок с яичницей-глазуньей и сочным бифштексом, а рядом стояли тарелки поменьше, и на каждой — по большому куску яблочного пирога. При виде эдакого изобилия у многих зрителей, совсем недавно переживших ужасы оккупации — голод и холод, — изо рта текли слюнки, а на глаза наворачивались слезы. Дальше, по ходу фильма, искусственно вызванное чувство голода уступало место любопытству и восхищению, поскольку выяснялось, что на борту американского авианосца ни в чем не было недостатка: громадный корабль был оснащен всем необходимым для нормальной, даже комфортной жизни, равно как и для ведения боевых действий. Чисто подсознательно аудитория изумлялась американской роскоши, в которой, казалось зрителю, купался не только авианосец — герой фильма, но и весь флот Соединенных Штатов вкуже с армией.

Разумеется, тот фильм — чего там греха таить — носил пропагандистский характер. Ну а чтобы своими собственными глазами увидеть, как оно там на самом деле — на борту американского авианосца, нужно прослужить на нем матросом хотя бы короткое время. Кроме того, существует немало документальных письменных свидетельств о жизни и быте моряков на авианосцах и фотографий — все это можно свободно почитать и посмотреть, чтобы составить себе более или менее ясное представление. Но как бы там ни было, настоящая жизнь на американском авианосце существенно отличается от той, что была показана в красочном фильме «Воитель».

Давайте же познакомимся с этой жизнью поближе. Итак, возьмем самые впечатляющие, со зрительской точки зрения, сцены фильма —

на камбузе и в столовых. Бачковые (наряд по камбузу) разносят по столам тарелки, которые так и ломаются под тяжестью наложенных в них блюд. На самом же деле — ничего подобного. Каждый матрос сам подходит к раздаточной — она расположена там же, в одном из жилых отсеков корабля, — заказывает раздатчику (как правило — негру) желаемые блюда, расставляет их на подносе, берет столовые приборы, наливает себе в кружку кофе из бачка и затем идет к любому столу, где есть свободное место, — словом, как в обычной гражданской столовой. В зависимости от боевого расписания экипаж авианосца питается три раза в день, причем на каждый прием пищи отводится два часа. Таким образом, моряки могут поесть в любое время — в пределах этих двух часов. Кто хочет, может попросить добавки — ради Бога, сколько душе угодно. И в этом заключается еще одно важное отличие американских армии и ВМФ от, например, французских. И тут остается лишь догадываться, во что превратились бы наши солдаты и моряки, случись в армии и ВМС Франции ввести либеральные американские порядки. Ведь для нас, французов, еда — целый ритуал, величайшее таинство, не то что для американцев или большинства других народов. В этом смысле преимущество американских матросов заключается в том, что они прекращают есть, как только чувствуют, что утопили голод. В процессе еды они потягивают воду или кофе. Впрочем, бачки с горячим кофе расставлены на американских кораблях чуть ли не на каждом шагу — пей не хочу. Слава Богу, военно-морскому командованию Соединенных Штатов не пришлось в голову разливать матросам спиртные напитки, иначе... Ну а ежели такая шальная мысль все же была, то военачальники вовремя от нее отказались — и, право слово, поступили мудро. Так что алкоголь на американских военных кораблях, заметим, не в чести, и это распространяется как на рядовых членов экипажа, так и на офицеров. Наряду с бесплатным кофе, каждый из них волен купить в столовой любой другой безалкогольный напиток — например, разных сортов содовую или лимонад, а кто пожелает — мороженое. Единственно — ни грамма спиртного. Помимо того, в киосках, при тех же столовых моряки могут приобрести кое-что из обмундирования, предметов туалета, подарки родным, близким и любимым девушкам; сигареты, комплекты настольных игр, радиоприемники — в общем, все, что только может пожелать моряк, у которого в кармане водятся денежки. Мне доводилось слышать, будто одно время там можно было купить — правда, из-под полы — даже японские флаги, якобы добытые в боях за освобождение тихоокеанских островов, и прочие искусно подделанные военные трофеи. Впрочем, командиры кораблей довольно скоро пресекли такого рода торговлю. Ну а самым ходовым товаром в военные годы, известное дело, были портативные радиоприемники. Радио было неотъемлемой частью жизни на корабле: оно стало своего рода дозволенным и даже

рекомендованным способом отдохновения от повседневных забот и, если можно так выразиться, тяжкого бремени неизвестности. Моряки знай себе покручивали ручки настройки, стараясь поймать ту или иную любимую волну; многие настраивались на Токийское радио, вещавшее также на английском языке. Правда, перед тем как включить приемник, надо было удостовериться, нет ли где поблизости создающего помехи источника магнитного поля, — и тут моряки целиком полагались на корабельных специалистов, благо на борту существовала целая радиослужба. Кроме того, экипаж авианосца имел возможность смотреть кино — его крутили несколько раз в неделю на ангарной палубе (она располагалась под полетной палубой). Вот когда была потеха! Моряки подсмеивались над патриотическими фильмами (нелюбовью к так называемому художественно-патриотическому кино, впрочем, отличались матросы и солдаты почти всех стран мира, невзирая на тщетные старания правительства внедрять его чуть ли не повсеместно), отдавая безусловное предпочтение кинокомедиям. Наибольшим же успехом пользовались документальные киноленты, снимавшиеся на различных кораблях и в самой что ни на есть настоящей боевой обстановке: моряки нередко узнавали на экране своих друзей и товарищей, а случалось — и самих себя. Такие фильмы любили смотреть особенно те, чьи места по боевому расписанию находились в чреве авианосца, откуда нельзя было увидеть то, что творится на открытых палубах и в море. Не самое последнее место в жизни моряков занимала и религия. Среди американцев атеисты вообще редкость, а среди моряков и подавно. Так что на богослужениях, проходивших в специальном помещении, обычно присутствовали все свободные от вахт и нарядов члены экипажа — и католики, и протестанты. Многие не считали для себя зазорным исповедоваться — особенно перед боем.

На зрителей «Воителя», ко всему прочему, произвела неизгладимое впечатление и вольность в выборе обмундирования. Так, глядя на всех этих бравых парней, одетых кто во что горазд, только не в униформу, узнать в них военных моряков можно было едва ли. Герои фильма предпочитали рядиться в броскую спортивную форму, дабы выглядеть на экране, как говорится, на все сто. И, надо признаться, им это удалось на славу. Но что бы там ни было, на борту настоящего, а не «бутафорского» авианосца, когда он выходил в море, члены экипажа и правда одевались в униформу разного цвета — в зависимости от специальности. Таким образом было легко определить, кто есть кто. К тому же обмундирование отличалось отменным качеством, было удобно и вполне соответствовало роду занятий и сезону. Потом, оно состояло из стольких элементов, что во французском языке попросту не хватит слов, чтобы дать каждому из них свое название. Матросы обыкновенно носили комбинезоны — либо синие, либо цвета хаки, фуфайки и просторные бушлаты — по их цвету можно было опреде-

лить специальность матроса. Впрочем, впереди у нас еще будет возможность разобраться в богатой палитре американского военно-морского обмундирования — когда мы с вами поднимемся на полетную палубу авианосца. Морские пехотинцы носили форму только одного цвета — хаки, офицеры — брюки и рубашки того же цвета. К завтраку они повязывали черные галстуки, а к обеду старались являться во всем белом. В дневное время большинство матросов и офицеров ходили в шортах, а в свободные от вахты часы всем членам экипажа дозволялось появляться на открытых палубах в так называемых пляжных костюмах, а проще говоря — в одних лишь шортах. Больше того: всем, кто работал во внутренних отсеках корабля, в свободное время даже настоятельно рекомендовали почаще выходить на свет божий. Единственное, от чего их предостерегали, так это от продолжительного пребывания под палящим солнцем — во избежание ожогов и солнечного удара. Тем более что в уставе корабельной службы было черным по белому написано: «Преступником следует считать всякого члена экипажа, который по собственной халатности оказался неспособным к несению повседневной службы и ведению боевых действий».

Наконец, зрителей фильма не оставила равнодушной дисциплина, царящая на борту авианосца, — точнее говоря, характер взаимоотношений между офицерами и подчиненными. С точки зрения любого европейца, военной дисциплины, как таковой, там не наблюдалось вовсе. Было такое впечатление, будто действие фильма происходит не на боевом корабле, а на каком-нибудь заводе или, того хлеще — стадионе, где спортсмены и тренеры суетятся и гомонят, точно перед выступлением на ответственных соревнованиях. В общем, все то же самое: чтобы освоиться во взаимоотношениях между членами экипажа американского авианосца, необходимо какое-то время прослужить на его борту. Но в одном можно быть уверенным безусловно: отношения между уорент-офицерами, старшинами и матросами были далеки от того, что принято называть «муштрой», введенной еще Фридрихом II* и сохранившейся в вооруженных силах иных европейских стран и в наши дни. Бесспорно, однако, и то, что за серьезные провинности в американском флоте всегда наказывали весьма сурово; кроме всего прочего, в определенных обстоятельствах — во время учений, смотров, парадов и других официальных церемоний — субординация между старшими и низшими по званию соблюдалась исключительно четко и строго. Зато в повседневной жизни, в смысле — во время обычной службы, эти отношения и впрямь выглядели скорее спортивными, нежели военными, — ни малейшей строгости. Таким образом, демократизм можно считать основополагающим принципом в военно-мор-

* Фридрих II Великий (1712—1786) — прусский король.

ском флоте Соединенных Штатов. И ярче всего, на мой взгляд, этот принцип проявляется в том, что американские офицеры и матросы, образно выражаясь, едят из одного котелка. «Рацион питания у офицеров должен соответствовать рациону питания матросов. В случае крайней необходимости он понижается одинаково как у матросов, так и у офицеров» — это положение военно-морского устава соблюдалось неуслышительно. Хотя человеку невоенному оно может показаться несущественным, на самом деле это далеко не так: на практике подобный принцип распределения довольствия оказывается самым что ни на есть существенным. Матрос, знающий, что адмирал или командир корабля получает ту же пищу, какую выдают и ему, относится к своим обязанностям и переносит тяготы службы совсем не так, как тот же матрос, который знает, что в отличие от него офицерский стол ломится от обилия и разнообразия яств. Я позволил себе остановиться на этом подробно отнюдь не в целях пресловутой пропаганды или оттого, что восхищаюсь американскими порядками, а только ради того, чтобы констатировать факт, говорящий сам за себя.

Кстати сказать, с вышеизложенным принципом флотского демократизма непосредственно связано и то, что американские моряки, как правило, имели четкое представление обо всех операциях, в которых предстояло участвовать их кораблю. Так, например, во время боевых действий кто-то из вахтенных офицеров непременно докладывал с мостика оперативную обстановку по громкой корабельной связи — чтобы его слышали во всех отсеках корабля. (Скоро и мы с вами станем слушателями таких, с позволения сказать, прямых репортажей с мостика.) А вот на военных судах европейских стран матросы не знали о боевой обстановке практически ничего — то же самое можно сказать и о большинстве офицеров. Зачастую перемены курсов и направлений корабля служили предметом жарких споров и всяческих кривотолков. (Нередко неприятель оказывался куда более осведомленным насчет боевого задания, полученного кораблем, нежели его экипаж.) Нет, на американском авианосце, за редким-редким исключением, все обстояло совсем по-другому: едва он успевал сняться с якоря, как командир по громкой связи обращался с личным приветствием ко всему экипажу и докладывал, куда держит курс корабль. И морякам такая открытость, конечно же, была по душе. Да и вообще, американское военноморское командование считало, что морякам просто необходимо знать, куда и зачем направляется их корабль. И не случайно, после того как в конце января 1942 года «Энтерпрайз» покинул Перл-Харбор, командир авианосца лично доложил экипажу о том, что авианосцу предстоит стать флагманским кораблем при проведении первой наступательной операции против японских ВМС и ВВС и в этой связи ему предписано следовать к Маршалловым островам. Внимательно выслушав сообщение командира, матросы тотчас же кинулись к картам Тихого океа-

на. Офицеры военно-морской разведки раздали пилотам авиационные карты, фотопланы с увеличенными изображениями островных целей и объектов атаки, а также географические справочники с описанием Маршалловых островов. Летчики получали столь подробную документацию перед началом любой операции. Иногда им предоставлялась возможность познакомиться с рельефными макетами местности, на которых так же ясно и четко обозначались подлежащие уничтожению объекты и цели. Однако Маршалловы острова вот уже два десятка лет как принадлежали Японии. А получить от японцев какие бы то ни было разведанные — задача крайне затруднительная, ведь для японца любой иностранец — шпион. (Впрочем, и сами японцы, оказавшись за границей, страдали ярко выраженной склонностью к шпионажу.) Таким образом американцы располагали устаревшими картами Маршалловых островов — во многом спорными и сомнительными. Зато в справочниках имелось немало полезных сведений как о самих островах, так и о их жителях. Словом, при подготовке к боевым действиям справочники сослужили американским морякам и летчикам добрую службу.

Маршалловы острова и острова Гилберта представляют собой группы атоллов. На земле вряд ли можно сыскать клочок суши, более похожий на отороченное жемчугом изумрудное ожерелье, чем атолл, — к тому же, если глядеть на него с высоты птичьего полета, да еще при ярком тропическом свете, атоллы, как известно, образуются из скелетов полипов, или мадрепоровых кораллов, состоящих из известняка. Коралловые образования обычно формируются на вершинах подводных хребтов и поднимаются из глубин океана к его поверхности, преодолевая на своем пути многокилометровую водную толщу. На открытом же воздухе коралл погибает. Под действием солнечных лучей известняк разрушается, превращаясь в мелкое крошево и образуя благоприятную среду, на которое морские течения, ветры и дожди наносят песок, почву и семена различных растений. Семена произрастают и со временем дают обильные всходы. Так вот и рождается ожерелье, отороченное изумрудным цветом зелени, золотом песка и жемчугом белопенного прибоя. А посреди этого великолепия — бирюзовая гладь. Иначе говоря, изумрудное кольцо растительности обрамляет лагуну — своего рода миниатюрное внутреннее море, мелкое, спокойное и переливающееся всеми цветами радуги. Чем еще можно дополнить чарующее первозданное великолепие атолла? Разве что пышными цветами — черными, белыми, красными. И вдруг над этим, казалось бы, незыблемым, вечным чудом нависает смерть!

Атоллы могут быть совсем крохотными — как, например, Уэйк, почти идеально круглыми и огромными. Практически все атоллы Маршалловых островов и островов Гилберта представляют собой идеаль-

ные естественные полигоны, образованные множеством мелких островков и рифов, как бы прикрывающих вход в лагуну, которая соединяется с океаном узким проходом. Так что лагуна еще и превосходное место для якорных стоянок кораблей — как, например, на атолле Кваджалейн, самом крупном в мире, достигающем 100 километров в длину и 50 — в ширину.

К этим-то атоллам, на которых, точно на удобном плацдарме, закрепились японцы, и продвигалась со скоростью 25 узлов американская эскадра — «Энтерпрайз» и корабли сопровождения.

Как было сказано выше, в дневное время авианосец следует под двойным авиационным прикрытием: верхним — на случай появления самолетов противника, и нижним — на случай обнаружения неприятельских подводных лодок. Другими словами, летному составу приходится подниматься в воздух и садиться на палубу авианосца по сто раз на дню. И зрелище это не похоже ни на одно другое.

Перед заходом на посадку самолеты описывают в воздухе, над авианосцем, посадочные круги. Если бы мы с вами поднялись на один из мостиков островной надстройки («островка») «Энтерпрайза», то прямо под ногами увидели бы просторную ровную площадку 246 метров в длину и 25 метров в ширину, которая движется наподобие ленты эскалатора, причем со скоростью около 50 километров в час, над самой поверхностью моря, и что немаловажно — против ветра. Все, что происходит на полетной палубе авианосца во время взлета и посадки, видится словно через гигантское колышющееся полупрозрачное газовое облако, которое оказывает весьма ошутимое горизонтальное давление. Так что передвигаться по палубе можно только согнувшись едва ли не в три погибели — постоянно преодолевая шальное сопротивление газовых струй, образующих один сплошной поток. Впрочем, пока на полетной палубе все тихо. И вдруг тишину взрывает резкий голос: «К посадке товсь!» Так по палубному громкоговорителю передается предварительная команда с поста управления полетами. А через мгновение-другое звучит новая команда: «Произвести посадку!» По закрепленному наверху «островка» фалу тут же выбирается красный флажок и на его место взмывает белый. Затем от посадочного круга отделяется первый самолет и начинает заходить на полетную палубу с кормы авианосца. Перед тем на сцену, каковую являет собой полетная палуба, выходит первый актер — офицер, руководящий посадкой самолетов, или, попросту, руководитель посадки. Он встает на узкую площадку, выступающую наружу по левому борту и как бы нависающую над морем, и глядит в сторону кормы — навстречу приближающемуся самолету.

Офицер заводит самолет, делая ему четкие отмашки яркими сигнальными ракетками, которые он держит по одной в каждой руке, в строгом соответствии с сигнальным кодом. Эти ракетки напоминают большие теннисные, только с усеченной ручкой; к сетке, туго стягива-

ющей обруч изнутри, прикреплены короткие пестрые ленты — они колышутся на ветру, и заметить их летчику большого труда не составляет. Руководитель посадки так быстро и ловко жестикулирует ракетками, что больше походит на циркового жонглера. Или, если угодно, матadora, заманивающего «Быка» в нужном направлении с помощью «мулеты», с той лишь разницей, что его задача — сохранить жизнь того, кого он «заманивает» столь характерным образом. В самом деле, в доведенных до автоматизма действиях руководителя посадки искусства больше, чем техники: ибо главную роль тут играет человеческий фактор, а не технический, который, впрочем, варьируется в зависимости от обстоятельств. Что же касается технической стороны дела, то ею прежде всего озабочены летчики. Существует определенная техника, или технология, захода на посадку и самой посадки, и каждый летчик обязан следовать ей неукоснительно. Однако не последнюю роль здесь играет также человеческий фактор — вернее, характер, равно как и обстоятельства, тем более что на море они частенько меняются. Так, летчик, у которого на исходе горючее или взвинчены нервы — особенно после боя, — заходит на посадку совсем не так, как после обычного разведывательного полета. Некоторые пилоты могут быть ранены, а у других может быть повреждена в бою машина. И руководитель посадки должен чувствовать это с первого же взгляда, притом на расстоянии. Тем более что с палубы ему не видно, насколько серьезно ранен летчик; не сразу определить вот так, навскидку, и характер повреждения машины, зато манеру захода угадать нетрудно. Так что руководитель должен просчитать все заранее — и уже в зависимости от этого заводить летчика. Бывает, что пилот не может сесть с первого захода. Тогда самолет с ураганным ревом пронесется над самой палубой, взмывает ввысь, описывает в воздухе контрольный круг и идет на новый заход. И руководителю приходится вести его снова и снова — до тех пор, пока он наконец не сядет. Глядя на эти хитроумные маневры, стороннему наблюдателю может показаться, будто руководитель посадки дергает за гигантские незримые нити, к которым с другого конца привязаны, словно игрушечные, самолеты, — ну в точности, как в театре марионеток. Так что, хотите или нет, все это действительно напоминает высокое искусство. В ночное же время руководитель посадки вместо ракеток пользуется светящимися палочками. Да и сложность и риск ночных маневров соответственно увеличиваются — думаю, это понятно без лишних слов. Вот почему многие офицеры, руководившие посадкой самолетов во время Тихоокеанской войны, прославились на весь американский флот.

Когда самолет, следуя заданным коридором, оказывается уже над палубой, руководитель дает отмашку: «двигатель — стоп!». Летчик тут же убирает газ, шасси самолета касаются палубы и машина пробегает по ней небольшое расстояние, прежде чем зацепится хвостовым крю-

ком за упругий трос, натянутый поперек палубы. Мгновенное торможение — и полная остановка. После того как от самолета отцепят тормозной крюк, начинается второе отделение спектакля. По обе стороны взлетно-посадочной полосы откуда ни возьмись возникают какие-то люди, разодетые во все пестрое, и что есть духу бегут напрямик к совершившему посадку самолету. Они торопятся оттащить его на носовую палубу либо к самолето-подъемнику (на авианосце их три — каждый размером с теннисный корт, и пол его приходится вровень с полетной палубой), чтобы осмотреть и дозаправить, — словом, привести в надлежащий вид. Одеты эти люди в кожаные куртки поверх трикотажных фуфаяк, на головах — цветастые шлемы: у сигнальщиков и регулировщиков — желтые; стопорщиков — зеленые; заряжающих и дозаправляющих — ярко-красные; такелажников — синие; пожарных — белые; механиков, «самых главных начальников по самолетам» — коричневые. Так вот, покуда вся эта разношерстная братия суется на полетной палубе, выполняя свою работу, на сцену выходит офицер-регулировщик — он управляет перемещением самолетов, совершивших посадку. Полетная палуба разделена на несколько зон, и на каждой — по регулировщику, который руководит передвижением машины, заведенной в подконтрольную ему зону. Он отдает знаками соответствующие команды приданной в его распоряжение бригаде технического обслуживания. Стоя во всем ярко-желтом спиной к ветру, согнувшись под напором газовых струй, регулировщик делает руками (у него нет ни сигнальных ракеток, ни палочек), быстрые и четкие отмашки — и жесты его такие же ловкие и артистичные, как у руководителя посадки. В это же время к самолету устремляется офицер в хаки, в руках у него грифельная табличка, на которой мелом начертан короткий вопрос: «Цель?». Он показывает табличку летчику, чтобы узнать, видел ли тот неприятеля. «Нет», — качает головой в ответ пилот, пока его машину оттаскивают в сторону. А между тем к заходу на посадку готовится следующий самолет.

Перед взлетом все самолеты выстраиваются на кормовой палубе авианосца. На сей раз маневром управляет другой офицер — руководитель взлета. Его пост там же — на полетной палубе, напротив «островка»; в руках у него один-единственный инструмент — либо белая сигнальная палочка, либо флажок в шашечку. Вот на взлетную полосу вырубивает первый самолет. Руководитель взлета делает отмашку — «дать газ!». Затем окидывает быстрым взглядом полетную палубу, дабы убедиться, что она свободна, и вскидывает сигнальную палочку одним концом вверх — «на взлет!». Самолет в мгновение ока набирает скорость — отрывается от палубы — убирает шасси. Авианосец остается далеко позади — внизу. Пока первый самолет разгоняется в направлении носовой палубы, на взлетную полосу вырубивает следующий. У самолетов-торпедоносцев крылья складываются над кабиной пилота —

как у колеоптера, или самолета вертикального взлета и посадки. Пилоты, выводя эти машины на взлетную полосу, одновременно расправляют крылья — те раскладываются в автоматическом режиме, без помощи техников-механиков.

Маневрирование самолета на палубе сопряжено с большим риском — даже в обычных условиях, когда молчит сирена, подающая сигнал тревоги. Между тем от пилота требуются расторопность и точность в каждом действии — машину на взлет он выводит быстро, под оглушительный рев двигателей и в самой гуще воздушного потока, несущегося над палубой со скоростью выше шестидесяти километров в час (крейсерская скорость корабля плюс скорость ветра). А тут еще винты. Раскручиваясь все быстрее, они создают дополнительную турбулентность. Но, как говорится, не велика беда! При ярком солнечном свете взлеты и посадки являют собой поистине завораживающее зрелище. В нем сочетаются и классический балет, и ритуальные языческие пляски, и полифония звуков. Как ни странно, маневры эти не производят впечатления некоего предбоевого действия: ведь у большого искусства цели исключительно мирные. Впрочем, все это лирика — сейчас же самое время вернуться к главной цели нашего рассказа.

В свое время операцию по захвату Маршалловых островов и островов Гилберта, а также дальнейшие боевые действия представляли общественности не иначе, как «великие рейды» американского Тихоокеанского флота. На самом же деле, если вспомнить численность задействованных в той и последующих операциях сил, то рейды эти представляются весьма скромными — хотя бы потому, что в походе на Маршалловы острова и острова Гилберта участвовали всего-навсего семнадцать боевых кораблей, тогда как позднее, у острова Ио*, их было уже восемь сотен, а у Окинавы — аж тысяча четыреста. Те первые рейды американцы проводили прежде всего затем, чтобы нанести удары по противнику там, где это было удобнее всего — по принципу «где тонко, там и рвется», — а во-вторых — с целью помешать японцам перекрыть жизненно важную морскую линию, связывавшую Соединенные Штаты с Австралией: «Случись японцам блокировать этот путь, Северная, Центральная и Южная Америка была бы отрезана от союзных государств в Тихоокеанском регионе, — признавались американские военные и историки. — Американский флот в таком случае

* Ио — небольшой островок в архипелаге Кадзан, принадлежащем Японии; в феврале 1945 года в результате ожесточенных боев американские ВМС и ВВС захватили его у японцев, оборонявшихся «до последнего»; в дальнейшем использовался американцами как военно-морская и воздушная база для налетов на Японию.

оказался бы практически в роли пленника, и Соединенным Штатам была бы уготовлена незавидная участь боксера, загнанного в угол ринга». Думаю, нам вряд ли удастся описать здесь во всех подробностях боевые операции, в которых участвовали сотни и сотни кораблей, да и незачем: ведь для этого потребовалось бы провести весьма трудоемкое исследование и уложить его в не один десяток томов, к тому же цель у нас с вами совсем другая. Да и потом, сами моряки и летчики «Энтерпрайза» имели об упомянутых операциях довольно ограниченное представление, хотя они принимали в них самое непосредственное участие. Зато в так называемых «малых рейдах» «Энтерпрайз» всегда был главной фигурой — мозгом и сердцем всех боевых операций.

Эскадра, направленная к Маршаллам и островам Гилберта, была поделена на две ударные группы. В первую вошли: авианосец «Энтерпрайз», а также 3 тяжелых крейсера и 6 эсминцев прикрытия; во вторую — авианосец «Йорктаун» вместе с 1 тяжелым крейсером, 1 легким и 4 эсминцами прикрытия. Флагманский флаг развевался на «Энтерпрайзе», поскольку на его борту находился вице-адмирал Хэлси, командующий эскадрой. Второй ударной группой командовал с борту «Йорктауна» контр-адмирал Фрэнк Дж. Флетчер. Эскадра должна была нанести удар по атоллам, входящим в архипелаг Маршалловых островов: островкам Рой и Кваджалейн — в составе атолла Кваджалейн; атоллам Вотье, Джалуит, Мили и Тароа — самому крупному островку в составе атолла Малоэлап. В соседнем архипелаге — Гилберта, лежащем к югу от Маршаллов, предписывалось нанести удар по атоллу Макин. Все перечисленные цели следовало атаковать с воздуха, а Вотье и Тароа было приказано, кроме того, обстрелять из корабельных орудий. Основная ударная группа (во главе с «Энтерпрайзом») должна была уничтожить наиболее укрепленные цели — на Рое, Кваджалейне, Вотье и Тароа, а вторая — все остальные. Расстояние между атоллами Вотье и Макин составляет порядка 400 морских миль, то есть около 740 километров; а между Тароа и Кваджалейном — 150 миль (277 километров). Все это необходимо иметь в виду для того, чтобы получить более или менее ясное представление о масштабах операции. Иными словами, ударные группы должны были действовать на значительном удалении друг от друга — вне пределов видимости. И днем 31 января их пути разошлись — каждая группа взяла курс к намеченным целям. Согласно тактическому плану, обоим авианосцам предстояло выйти в определенные квадраты не позднее 1 февраля, с тем чтобы самолеты могли нанести удары по целям в тот же день ранним утром — за четверть часа до восхода солнца.

«Энтерпрайз» с каждым часом все глубже продвигался в зону, контролируемую японцами. Погода стояла ясная, солнечная. Хотя море было пустынно, ударная группа шла, соблюдая режим радиомолчания.

Высоко в небе виднелись только редкие перистые облака — истребителей прикрытия видно не было. Надвигался вечер. И вдруг сзади по курсу, над самой линией горизонта, показался какой-то самолет.

Расстояние до неопознанного самолета составляло порядка 35 миль, но истребители наблюдения верхнего эшелона тут же его заметили, а некоторое время спустя — и моряки, находившиеся на верхней палубе авианосца. Это был японский бомбардировщик — он летел почти перпендикулярно курсу американских кораблей. На спокойном море широкую кильватерную струю за ударной группой, должно быть, было видно еще издали. Моряки неотрывно следили за японцем. А «Энтерпрайз» между тем уже находился в 215 милях от атолла Вотье. Если японец действительно разглядел кильватерную струю, значит, скоро можно было ожидать и целую эскадрилью с Маршалловых островов.

Вице-адмирал Хэлси мог бы, конечно, поднять в воздух несколько самолетов, и они вмиг сбили бы неприятельского наблюдателя. Но зачем? Японец не только не решился бы атаковать американцев в одиночку, не сообщив на базу об их приближении к Маршалловым островам, он не отважился бы даже подлететь к кораблям поближе. Так что Хэлси ничего не оставалось, как просто стоять и следить за ним в бинокль. Японец же продолжал лететь прежним курсом и дальше. Может, он не заметил кильватерную струю? Или попросту не обратил на нее внимания, поскольку, как и все японцы, верно, не мог себе даже представить, что американцы, потерпев сокрушительное поражение, решатся направить жалкие остатки своего флота в глубокий тыл неприятеля? Как бы там ни было, Хэлси вскоре опустил бинокль, так и не отдав никакого приказа. Тем более что некоторое время спустя японец исчез из вида, а следом за ним скрылось и солнце.

«Энтерпрайз» чуть развернулся и стал против ветра, чтобы самолеты воздушного прикрытия могли беспрепятственно совершить посадку, после чего снова лег на прежний курс — к атоллу Вотье. Затем в небе показалась полная луна — в ее ярко-серебристом свете с палубы авианосца были четко различимы все корабли сопровождения. Группа двигалась со скоростью 25 узлов, и на поверхности моря, цвет которого менялся от золотисто-желтого до темно-зеленого — в зависимости от того, куда глядели глаза, — были хорошо видны светлые кильватерные струи за кормой кораблей и белые пенящиеся волны, рассекаемые форштевнями.

Ночью ударная группа вице-адмирала Хэлси разделилась на две подгруппы. Первой, которую возглавил контр-адмирал Реймонд А. Спрюзнс и куда вошли тяжелые крейсера «Нортхэмптон» и «Солт-Лейк-Сити», а также один эсминец, надлежало обстрелять атолл Вотье, подойдя к нему с той стороны, откуда японцы никак не ожидали бы удара, — другими словами, со стороны Японии. А тяжелый крей-

сер «Честер» в сопровождении двух эсминцев выдвинулся к атоллу Тароа. Так что поддерживать «Энтерпрайз» остались только три миноносца.

1 февраля в 1 час 50 минут на «Энтерпрайзе» стали готовиться к операции: для начала вызвали наряды по камбузу и старших вестовых офицерской кают-компании и столовых. И те принялись бойко сервировать завтрак, какой подавали только в особых случаях: на столах появились бифштекс, яичница с ветчиной, картофель фри, кофе. В 3 часа сигналом громкого боя вызвали летчиков и технический персонал по обслуживанию самолетов. И через каких-нибудь четверть часа они уже сидели за завтраком. Впрочем, потом некоторые пилоты признавались, что так к нему и не притронулись. Оно и понятно: ведь большинство из них даже не нюхали пороха.

В 3 часа 35 минут механики с техниками разошлись кто по ангарам, кто по полетной палубе, а летчики тем временем собрались в просторном помещении ожидания вылета — оно располагалось непосредственно под полетной палубой и было оборудовано кондиционерами, — и расселись по расставленным в несколько рядов, как в кинозале, мягким кожаным креслам. Прямо перед летчиками, на переборке, висела карта в виде светящегося табло с заранее проложенными курсами вроде штурманской прокладки. Пилоты, уже успевшие облачиться в летную форму, получали последние предполетные инструкции. Но вот снова грянул сигнал громкого боя — и весь летный состав авианосца устремился на полетную палубу, к местам по боевому расписанию.

Луна пока еще висела высоко в небе на западе. Авианосец шел на предельной скорости, чтобы облегчить самолетам взлет, поскольку сила ветра была нулевая. Летчики направились к своим машинам, стоявшим на корме, и заняли места в кабинах. Перед самолетами, жавшимися крылом к крылу, точно встревоженные птицы, в лунном сиянии простиралась длинная взлетная полоса. В следующее мгновение из громкоговорителя послышалась команда: «От винта!.. Включить двигатели!» И вот сбившаяся в кучу стая стальных птиц взревела всей мощью своих семидесяти моторов, прогревая их перед взлетом. Вслед за этим палубный громкоговоритель извергнул очередную громоподобную команду: «К взлету товсь!.. Взлет!» И на взлетную полосу стал выруливать первый самолет. Посреди полосы — напротив «островка», в руке руководителя взлета закрутилась мельницей светящаяся сигнальная палочка. Из сопла самолета вырвался сноп ярко-синего пламени. Сигнальная палочка взметнулась вверх — самолет, набирая скорость, покотил по зашитой лунным светом полосе. Вот хвост машины повело резко ввысь — она воспарила над морем. А в это время по взлетной полосе, изрыгая синий огонь, уже мчался другой самолет.

В общей сложности в ту ночь с борта «Энтерпрайза» взлетели следующие самолеты. Сначала — 36 «дугласов»-«донтлесов», двухместных бомбардировщиков-монопланов с размахом крыла 12,35 метра, оснащенных двигателем мощностью 950 лошадиных сил и специальными закрылками, чтобы гасить скорость пикирования; их вооружение составляли 2 носовых пулемета и 1 хвостовой; кроме того, каждый из них нес на борту одну бомбу весом 500 фунтов и две стофунтовых. За ними последовали 9 «дугласов»-«дивастейторов», трехместных торпедоносцев-монопланов с размахом крыла 15,25 метра, оснащенных двигателем мощностью 850 лошадиных сил, который позволял развивать скорость до 370 километров в час и обеспечивал полет продолжительностью 5 часов; в тот день вместо торпеды каждый из них нес на своем борту по три пятисотфунтовых бомбы. Потом в воздух поднялся еще один «донтлес». Таким образом вышеперечисленные самолеты сформировали первую авиационную группу — ей предстояло нанести удар по островам Рой и Кваджалейн в атолле Кваджалейн. Покуда они кружили над авианосцем, выстраиваясь в боевой порядок, курсом на Тароа вылетели 6 истребителей «грумманов»-«уайлдкэтов», одноместных монопланов с размахом крыла 11,45 метра, оснащенных двигателем мощностью 1200 лошадиных сил, который позволял развивать скорость 575 километров в час и обеспечивал полет продолжительностью 3 часа 45 минут; каждый нес на борту по одной стофунтовой бомбе. Сегодня эти машины кажутся тяжеловесными тихоходами. К примеру, «уайлдкэт» весил около 4-х тонн, «дивастейтор» — 3,2 тонны, а «донтлес» — 3,3 тонны. Однако столь «весомые характеристики» объяснялись высокими требованиями — фюзеляжи самолетов палубной авиации, в отличие от наземной, должны были отличаться повышенной прочностью, чтобы выдерживать перегрузки при посадке и резком торможении. Впрочем, в дальнейшем военно-морская авиация Соединенных Штатов пополнилась более легкими и скоростными машинами: «Уайлдкэт», к примеру, заменили истребителем «грумманом»-«хеллкэтом», с двигателем мощностью 2000 лошадиных сил и достигавшем скорости порядка 740 километров в час; к тому же «хэллкэты» были вооружены шестью 50-миллиметровыми крыльевыми автоматическими пушками. А на смену «дивастейтору» пришел торпедоносец «грумман»-«эвенджер», трехместный моноплан со свыше полоторатыхесильным двигателем и куда более мощным вооружением, состоявшим из 2-х синхронных пулеметов, позволявших вести огонь через воздушный винт, 2-х автоматических 50-миллиметровых пушек, смонтированных во вращающийся фонарь кабины стрелка на верхней части фюзеляжа, и одной 30-миллиметровой автоматической хвостовой пушки. Ну и, наконец, «донтлес» освободил место «кертису»-«хеллдайверу», вооруженному почти так же, как и его предшественник, правда, с более мощным двигателем — 1700 лошадиных сил.

Один из истребителей, которым предстояло отправиться на Тароа, при взлете потерпел аварию: чуть отклонившись от указательной линии, он, так и не сумев подняться в воздух, всей тяжестью рухнул в море. «Энтерпрайз», шедший на предельной скорости, не успел развернуться, чтобы подобрать летчика; опоздал на помощь и эсминец, двигавшийся впереди остальных кораблей сопровождения и позади авианосца. К сожалению, летчик не смог выбраться из кабины и пошел ко дну вместе с самолетом.

На западе уже зашла луна. Восточный горизонт расцветился первыми проблесками утренней зари, осветившей низко сидящий корпус эсминца, продолжавшего прочесывать участок моря, где только что случилась авария. А между тем с «Энтерпрайза» взлетели еще шесть истребителей и взяли курс на атолл Вотье. Вскоре наступил рассвет нового дня.

С тех пор как последний самолет покинул борт «Энтерпрайза», прошло минут десять. Наконец моряки, собравшиеся на коре авианосца, оторвали глаза от эсминца, который не прекращал вести поиски упавшего в море самолета; на облачном горизонте показался атолл Вотье. Многие уверяли, будто заметили среди облаков, прямо над Вотье, кружащие самолеты. А кое-кто даже видел, как над островом поднялась и потянулась в небо сначала одна струйка дыма, затем другая. Потом послышались глухие раскаты взрывов — заговорили орудия крейсеров. Внезапно моряки все как один обернулись в сторону палубного громкоговорителя, откуда вдруг стали доноситься голоса и крики летчиков, передававшиеся синхронно по системе дальней радиосвязи. И всем показалось, будто авианосец попал в самую гущу боя, происшедшего где-то между небом и землей.

Трудно сказать, кому впервые пришло в голову ретранслировать радиосообщения между самолетами через корабельные громкоговорители. Имя этого умельца, к сожалению, не запечатлелось в анналах истории. Но как бы там ни было, с психологической точки зрения, это было одно из величайших изобретений, сделанных в годы второй мировой войны. Иногда воздушные бои разворачивались на значительном удалении от авианосца, однако, невзирая на расстояние, экипаж всякий раз оказывался как бы в центре драматических событий. Иными словами, это напоминало трансляцию по радио напряженнейшего футбольного матча. Хотя в действительности все обстояло куда более трагично — много трагичнее, нежели, к примеру, изнурительный поединок боксеров, схлестнувшихся, что называется, не на живот, а на смерть.

Во время воздушного боя, а иной раз до или после него, летчики общаются между собой по радиотелефонному каналу ближней связи. Подробно излагать порядок ее работы, к примеру, во время разведы-

вательных полетов, довольно скучно и утомительно. Другое дело — когда замечен неприятель. В принципе летчики переговариваются по специальному коду. За каждым самолетом закреплено женское имя. Например: «Эй, Агнесса, на связи Лили. В квадрате 280 засек японца, дистанция — три тысячи». Поимо опознавательного кода летчики используют профессиональный жаргон, совершенно непонятный человеку непосвященному. Зато в пылу сражения пилоты напрочь забывают про всякие коды — и называет все, в том числе самих себя, своими именами: «У ну-ка, отвали, Джо, эта штуковина — моя, сейчас я ей дам прикурить!..» Кроме того, на «Энтерпрайзе» слышали отборную брань и проклятия, а еще — свист и треск пулеметных очередей, насквозь прошивающих фюзеляжи самолетов, и грохот взрывов. То был, с позволения сказать, прямой репортаж из поднебесья над Кваджалейном.

Моряки стояли на верхней палубе «Энтерпрайза» и слушали затаив дыхание. Действительно странно — видеть, как «свои» бомбят Вотье, и слышать, как то же самое происходит и на Кваджалейне. Механики и котельные машинисты, стоявшие вахту в машинном и котельном отделениях, тоже все прекрасно слышали. На современном боевом корабле у них по большому счету работы не так уж много — знай себе поглядывай на стрелки шкал и циферблатов манометров, следя за уровнем масла да время от времени подкручивай маховики и разные вентили. Американские моряки были неплохо подкованы по части радио, тем более что во время войны оно стало неотъемлемой частью их жизни. И механики с котельными машинистами слушали его, можно сказать, без отрыва от производства. За перипетиями воздушного боя над Кваджалейном следили и на камбузе, и на раздаточных, и в столовых. Коки, старшие вестовые и бачковые громко вскрикивали и раздражались хохотом, когда угадывали, что «свои» сбили очередного «желтопузого»... и разом смолкали, если не слышали переговоров между «своими» же и вместо родной речи из репродуктора доносились раскаты жаркого боя. Но самыми, пожалуй, внимательными слушателями были матросы из группы живучести и пожарной команды — им только и оставалось, что сидеть, облачась в огнеупорные комбинезоны и каски, делавшие их больше похожими на роботов, в глубоком чреве авианосца — у себя в полумрачных водонепроницаемых отсеках, ждать сигналов тревоги да слушать то, что происходило в двух сотнях километров от них.

У меня перед глазами лежит фотография атолла Вотье, снятая с борта разведывательного самолета через некоторое время после начала бомбардировки — когда в небо только-только потянулись редкие еще струйки дыма. По форме этот атолл напоминает банан — правда, изогнутый чуть ли не кольцом. На снимке четко видна лагуна, а в ней —

пирс и места якорных стоянок японских кораблей. Атолл сплошь покрыт густой растительностью — пальмами, кустарником и травой. Хорошо различимы и бетонные взлетно-посадочные полосы местного аэродрома. Строений практически не заметно. Должно быть, жизнь на атоллах, где японцы понастроили военных баз, была и правда несладкой. Каждая из них больше походила на муравейник, затерявшийся посреди бескрайней синевы океана, а обитатели его были сродни безропотным рабам, ворочавшим беспрерывно песок и бетон. К тому же японцы, страдавшие патологической шпиономанией, держали своих рабочих — а ими в основном были корейцы — в черном теле, с таким расчетом, чтобы ни один из них не вернулся на Большую землю и умер прямо там, не сходя с рабочего места.

Первая шестерка истребителей, отправившаяся к Вотье, должна была отвлечь на себя внимание противника, пока крейсера будут обстреливать атолл с моря. Неожиданный маневр удался на славу. Подлетев к Вотье, истребители расстреляли из пулеметов восемь или девять японских противолодочных кораблей, стоявших на якоре в лагуне, и аэродром. Японцы в растерянности заметались кто куда. Пока японские летчики тщетно пытались поднять в воздух хотя бы несколько «зеро», американские истребители, сделав очередной заход, снова принялись расстреливать аэродром из пулеметов. Наконец японские зенитчики с грехом пополам зарядили свои орудия и стали было наводить их на цели, но тут вдруг земля под ногами артиллеристов вздрогнула — это дали первый залп только-только подошедшие к Вотье американские крейсера. В небо над атоллом тут же взметнулись столбы дыма. Все береговые батареи системы ПВО были разбиты, а стоявшие в лагуне корабли — потоплены. Позднее, уже на следующее утро, с «Энтерпрайза» поднялись восемь бомбардировщиков «донтлес», с тем чтобы довершить разгром. Но крушить, по сути, уже было нечего. И тогда они принялись бомбить все, что еще осталось торчать на поверхности острова. Во время налета были сбиты четыре «зеро», которым все же удалось взлететь. Американские же летчики в бою над Вотье не понесли ни одной потери. В целом воздушное сражение за Маршалловы острова американцы провели довольно быстро и легко. В задачу американской авианосной эскадры входили лишь бомбардировка и обстрел японских баз с воздуха и моря — о высадке десанта речи пока не было. Судя по радиотелефонным сообщениям между авиационным командным пунктом «Энтерпрайза» и командирами авиагрупп, налет проходил по следующему тактическому плану:

1. Капитан Джим Грэй, командир авиационной группы из 5 истребителей, вылетевших к Тароа, доложил, что его подразделение вышло на цель, — она оказалась на поверку куда более значительной, чем

можно было предположить на основании предварительных разведанных. Иначе говоря, это была полностью укомплектованная авиабаза с топливными хранилищами, крупными аэродромными сооружениями и несколькими взлетно-посадочными полосами. На аэродромном поле, насколько было видно с воздуха, насчитывалось 14 двухмоторных бомбардировщиков и 14 истребителей. Американским летчиком удалось накрыть базу стофунтовыми бомбами, невзирая на то что со стороны моря их пытался атаковать японский воздушный патруль. Грэй сбил два «зеро». Кроме того, были уничтожены неприятельские самолеты, дислоцировавшиеся на аэродроме.

2. 6 часов 45 минут. Грэй передал на борт «Энтерпрайза»: «Вижу крейсер «Честер». К нам направляется его ближний самолет-разведчик». От авиационного отряда из 46 самолетов, вылетевших к атоллу Кваджалейн, никаких донесений пока не поступило.

3. В небе над Вотье появилась группа из 6 истребителей без бомб на борту и принялась обстреливать атолл из пулеметов.

4. 6 часов 58 минут. На «Энтерпрайз» поступил доклад от капитана Говарда Л. Янга, командовавшего отрядом из 46 самолетов, отправившихся к атоллу Кваджалейн. При подлете к цели отряд разделился на две группы: 36 «донтлесов» взяли курс на остров Рой, расположенный в северной части атолла, а 9 «дугласов»-торпедоносцев с бомбами на борту зашли с юга и направились к острову Кваджалейн, лежавшему в ста километрах южнее Роя. Атолл Кваджалейн представлял собой довольно крупную цель: в лагуне стояли на якоре 2 крейсера, 1 миноносец, 2 гидросамолета, 3 танкера, 5 подводных лодок, ошвартованных у плавбазы, большое почтово-пассажирское судно, переоборудованное в войсковой транспорт, и несколько сухогрузов. 9 «дугласов» начали бомбардировку.

5. 7 часов ровно. 37 «донтлесов» атаковали Рой. К сожалению, во время первого захода из-за тумана они не заметили цель и пролетели мимо. Однако тут же развернулись и пошли на второй заход. Японцы не замедлили этим воспользоваться и через несколько минут подняли в воздух свои истребители. Завязался бой — и японцы били капитана Холлстеда Хоппинга, командира группы «Рой». Другие самолеты из его группы на бреющем полете нанесли удар по аэродрому, невзирая на ответные залпы зенитных орудий противника. В результате была уничтожена большая часть японских бомбардировщиков, так и не успевших взлететь, — в воздух поднялось лишь несколько машин.

6. Капитан Говард Л. Янг, находившийся в небе над Кваджалейном, обратился по бортовому телефону к капитан-лейтенанту Уильяму Р. Холлингуорту из группы «Рой»: «Прихвати с собой 18 «донтлесов» — и давай скорее сюда!»

7. Остров Рой сотрясся от грандиозного взрыва — на воздух взлетел склад боеприпасов, а заодно — все, что располагалось по сосед-

ству. Вслед за этим авиагруппа Холлингуорта устремилась на юг — к острову Кваджалейн.

8. После успешного удара по Рою часть американских самолетов легла на обратный курс и под преследованием японских истребителей направилась к «Энтерпрайзу». По пути американцы сбили один «зеро» и два неприятельских же бомбардировщика. На Рою полыхали всюю топливные хранилища, ничего не осталось и от тамошней радиостанции и большинства других строений.

9. 7 часов 10 минут. Говард Л. Янг доложил на «Энтерпрайз»: «На якорных стоянках близ Кваджалейна вижу несколько целей — самый раз для крупнокалиберных бомб».

10. 7 часов 11 минут. «Дугласы» из группы «Кваджалейн» развернулись и направились на «Энтерпрайз». За каких-нибудь тринадцать минут, что длился налет, они уничтожили: 9 сухогрузов, 2 четырехмоторных гидросамолета и береговые постройки.

11. 7 часов 13 минут. У истребителей, атаковавших Тароа, было на исходе горючее — и все они взяли курс на «Энтерпрайз».

12. 7 часов 15 минут. Крейсер «Честер» начал обстреливать Тароа из корабельных орудий. Истребители, нанешие удар по Вотье, отправились обратно на «Энтерпрайз».

13. 7 часов 19 минут. К Кваджалейну подлетели 18 «донтлесов» под командованием Холлингуорта и начали бомбить атолл с пикирования. В ответ загрохотали неприятельские зенитки — но все без толку. В один японский легкий крейсер противовоздушной обороны ПВО, только недавно спущенный на воду, угодили две пятисотфунтовые бомбы. А одна из подбитых подводных лодок затонула так быстро, что едва не опрокинула плавбазу, у которой была ошвартована. Другая подлодка взорвалась и разлетелась буквально на куски. Следом за ней пошел ко дну расколовшийся пополам эсминец. А на борту огромного транспорта вспыхнул пожар.

14. В ответ на донесение Янга («На якорных стоянках близ Кваджалейна вижу несколько целей — самый раз для крупнокалиберных бомб») Хэlsi отдал приказ поднять в воздух 9 «дугласов»-торпедоносцев, заряженных, правда, не бомбами, а торпедами — по одной на каждом борту. И торпедоносцы под командованием капитан-лейтенанта Лэнса У. Мэсси тут же вылетели в указанный квадрат.

15. 7 часов 30 минут. Группа Холлингуорта закончила бомбардировку Кваджалейна и взяла курс на «Энтерпрайз».

16. 7 часов 40 минут. Крейсер «Честер» завершил обстрел атолла Тароа.

17. 8 часов 20 минут. В небе над Кваджалейном показались 9 торпедоносцев из группы Мэсси. Они решили нанести удар с малой высоты, но им наперерез тотчас же устремились истребители неприятеля. Мэсси приказал трем торпедоносцам атаковать легкий японский крей-

сер, который было направился к выходу из лагуны. Остальная шестерка, пронесаясь над лагуной змейкой, сбросила торпеды и улетела восточнее. В общем, налет на Кваджалейн оказался довольно эффективным: 2 подлодки и 1 эсминец затонули, 1 крейсер получил серьезные повреждения, 1 крупный транспорт был выведен из строя, 3 больших танкера, а также несколько сухогрузов, 2 малых транспорта и 2 больших гидросамолета были уничтожены полностью. На берегу в результате прямого попадания трех пятисотфунтовых бомб были разрушены склады, хранилища и другие постройки.

18. «Энтерпрайз» покинули 9 «донтлесов» и взяли курс на Тароа.

19. Группа Холлингворта, покинув воздушное пространство Кваджалейна и пролетая над Тароа, заметила, что неприятель уже снял противовоздушное прикрытие, полагая, будто налет закончился. Но не тут-то было. По приказу командира американские самолеты перестроились в боевой порядок и начали бомбометание с пикирования. Так, одним неожиданным ударом группа Холлингворта уничтожила все японские самолеты, так и оставшиеся стоять на земле, топливные хранилища и множество хозяйственных построек. И после того, как на воздух взлетел последний резервуар с топливом, она взяла курс на «Энтерпрайз».

20. 8 часов 52 минуты. Крейсера «Нортхэмптон» и «Солт-Лейк-Сити» завершили обстрел атолла Вотье.

21. Закончив третью бомбардировку Тароа, на борт «Энтерпрайза» благополучно вернулись 9 «донтлесов», упомянутых в пункте 18.

22. Некоторое время спустя еще одна восьмерка «донтлесов» завершила разгром Вотье.

А теперь, дав волю воображению, мы с вами сможем легко себе представить, как во время налета действовал тот или иной летчик. Благо в свое время были опубликованы многочисленные рассказы пилотов бомбардировщиков, участвовавших в той знаменательной операции, и сохранились документальные хроники, снимавшиеся прямо с борта самолетов. На этих кинолентах отлично видно, как разрываются угодившие в цель авиационные бомбы: взрывы очень похожи на мгновенно распускающиеся громадные цветы или вырывающиеся из-под земли гигантские гейзеры. Что же касается, к примеру, пилота истребителя, то в пылу шальной, головокружительной гонки с преследованием неприятеля он на самом деле мало что видит: разве только цель да сплошные ленты трассирующих пуль, перекрывающих небо смертоносной сетью-ловушкой. Пилот пикирующего бомбардировщика, заходящего на цель, видит летящую на него с бешеной скоростью зыбкую землю (или морскую гладь)... на выходе из пике он уже не видит ничего — результаты бомбометания наблюдает хвостовой стрелок. А во время пикирования, наоборот, хвостовой стрелок лишь чувствует, как его буквально вдавливает спиной в кресло, затем земля у

него перед глазами будто взмывает ввысь, дальше — взрыв. Пожалуй, только экипажам самолетов-торпедоносцев волей-неволей приходится дольше других оставаться в самой гуще жарких событий — главным образом оттого, что их машины не отличаются высокой скоростью. Потом, торпедометание происходит с горизонтального полета и очень малой высоты. Так что зачастую летчики-торпедоносцы четко различают, как прямо по курсу на них глядят пустыми глазницами жерла корабельных орудий, которые вдруг изрыгаются огнем и свинцом. Обычно торпедоносцы действуют под прикрытием истребителей сопровождения. И когда вице-адмирал Хэлси, как мы помним, приказал поднять в воздух девять из них и направить к Кваджалейну, ни словом не обмолвившись о прикрытии, лица многих офицеров из его окружения помрачнели. Но, к счастью, в тот раз торпедоносцам улыбнулась удача: хотя их и жалили свинцом истребители противника, они довольно лихо маневрировали и, что называется, вышли сухими из воды. К тому же японские истребители на Кваджалейне оказались далеко не асами — не в пример своим собратьям, атаковавшим Перл-Харбор. Так что торпедоносцы блестяще выполнили свою задачу и благополучно вернулись на борт «Энтерпрайза» — лишь некоторые из них получили кое-какие повреждения. Таким образом, в результате налета на Маршалловы острова американцы потеряли в общей сложности 5 самолетов, включая истребитель, упавший в море при взлете, и 11 летчиков — четверо пилотов отделались ранениями разной степени. Во время обстрела Тароа пострадал крейсер «Честер»: его атаковали сразу несколько японских пикирующих бомбардировщиков. И хотя в цель попала только одна бомба, при взрыве 8 моряков погибли и 34 были ранены.

Между тем второй ударной группе — той, что командовал контр-адмирал Флетчер, повезло меньше, и пострадала она не столько от японцев — те не оказали практически никакого сопротивления, — сколько от непогоды. Так, на полпути к намеченным целям самолеты «Йорктауне» попали в жесточайший грозовой шторм, сопровождавшийся сплошными ливнями. Авиационная группа разделилась на несколько звеньев, которые поддерживали между собой более или менее сносную радиотелефонную связь. Вслед за тем группа вошла в полосу затишья. А на подлете к Джалуту она снова угодила в шторм, оказавшийся куда более сильным, нежели предыдущий. Дело в том, что над Тихим океаном — в зонах, прилегающих к экватору, нередко образуются грозовые и ураганные фронты, и предсказать их появление и направление более или менее точно просто невозможно. Так что авиационной группе «Йорктауна» вновь пришлось разделиться на звенья. Часть самолетов снизилась аж до пятнадцатиметровой высоты и шла на бреющем полете, едва не срывая крыльями пену с вершук громадных волн; другие машины, напротив, поднялись ввысь на 4000 метров;

третьи же упорно продвигались сквозь грозовой фронт — при полном отсутствии видимости. В результате шесть торпедоносцев пропали без вести. Наконец, прямо по курсу показалась намеченная группа атолов — и все цели были уничтожены согласно разработанному тактическому плану. Разгромленные объекты оказались менее значительными по сравнению с теми, что атаковали самолеты «Энтерпрайза».

Тем временем «Энтерпрайз» все утро крейсировал неподалеку от Вотье. В 12 часов, когда к авианосцу присоединились крейсера и эсминцы сопровождения и когда вернулись все самолеты, первая ударная группа легла на обратный курс — на Гавайи. На борту «Энтерпрайза» царил всеобщее ликование по поводу столь легко одержанной победы. Еще бы: ведь для американских моряков и летчиков разгром японцев на Маршалловых островах был своего рода реваншем за бесславное поражение в Перл-Харборе.

В 13 часов справа по курсу эскадры, на двухкилометровой высоте, из-за облаков показались пять японских бомбардировщиков, летевших клином. Корабли прикрытия встретили их мощным артиллерийским огнем. Морякам на «Энтерпрайзе» казалось, что от неприятельских самолетов вот-вот ничего не останется. Однако те, несмотря ни на что, продолжали лететь буквально напролом, не обращая никакого внимания на грохот рвущихся в небе снарядов. Впрочем, пальба оказалась малоэффективной: в пылу настоящего боя артиллеристы как будто напрочь забыли все премудрости, каким научились во время учений. Кроме того, своей не умолкающей ни на минуту стрельбой они мешали взлететь истребителям прикрытия, чтобы достать неприятельские самолеты с воздуха. И тут вдруг палуба «Энтерпрайза» резко накренилась — авианосец начал маневрировать, переходя то на один галс, то на другой; примеру флагмана последовали и корабли сопровождения. Вскоре моторы неприятельских бомбардировщиков ревели уже прямо над головой. И моряки на «Энтерпрайзе» увидели сверкающие, точно игрушечные шарики, бомбы, которые, казалось, сыпались прямо на них. Через мгновение-другое вокруг авианосца взметнулись водяные столбы высотой метров сорок-пятьдесят.

К счастью, первые пятнадцать бомб одна за другой упали в море. Но осколками одной из них, разорвавшейся у самого борта «Энтерпрайза», смертельно ранило боцмана и перебило топливный трубопровод, вследствие чего на авианосце вспыхнул пожар, который благодаря сноровке и слаженным действиям пожарной команды удалось, однако, быстро потушить.

Сбросив все бомбы, японские самолеты пронесли в каких-нибудь пятистах метрах над авианосцем. Потом вдруг головной бомбардировщик круто взял влево и, выражая змейкой, начал пикировать на корму авианосца, открыв при этом огонь из всех пулеметов. Он снижался с ужасающей быстротой, словно обрушившаяся прямо с неба

каменная глыба, несмотря на рвущийся ему навстречу град снарядов. В тот день американцы впервые стали свидетелями того, как атакует «самолет-самоубийца», пилотируемый летчиком-смертником — камикадзе.

У нас еще будет время поговорить о камикадзе подробнее, тем более что легенды о них ходили уже в самом начале войны. А что до «самолетов-самоубийц», то на самом деле они появились — вернее, получили широкое распространение — лишь к концу войны. Вначале же их можно было по пальцам пересчитать. Как правило, такой самолет поднимался в воздух, чтобы уже никогда не вернуться на базу он был под завязку напичкан взрывчаткой — и обрушивался на цель всей своей смертоносной массой. В японских ВВС даже существовали специальные «эскадрильи-самоубийцы», но созданы они были опять-таки в конце войны. Так что поначалу пилот выбирал участь камикадзе, так сказать, по собственному усмотрению — в основном из чисто фанатических побуждений. Хотя чаще всего он становился самоубийцей поневоле: видя, что машина получила серьезные повреждения, и понимая, что до базы ему не дотянуть, летчик предпочитал направить самолет прямо на цель, чтобы уничтожить ее любой ценой.

Итак, неприятельский самолет-бомбил, казалось, того и гляди рухнет на палубу «Энтерпрайза». Но в последнюю секунду бомбардировщик, изрешеченный пулеметными очередями и снарядами, резко отвело в сторону — задев фюзеляжем корпус авианосца, ближе к корме, он потерял крыло, обдав при этом палубу потоком горячего из расплющившегося топливного бака, и с оглушительным скрежетом рухнул в море, тотчас же отправившись ко дну. Слава Богу, что капитан Мюррэй, командир «Энтерпрайза», вовремя скомандовал развернуть корабль, иначе пиши пропало. Единственной неприятностью столь поразительной, невиданной доселе атаки было то, что камикадзе, падая, зацепил крылом — тем самым, что отвалилось при ударе о кормовой борт авианосца, — американский самолет, стоявший в ряду самым крайним, и помял его фюзеляж. Хотя пожара за этим не последовало, впечатление от увиденного оказалось ошеломляющим. Причем настолько, что даже после того, как остальные японские бомбардировщики убрались прочь, матросы-артиллеристы на «Энтерпрайзе» словно замороженные еще долго палили им вдогонку, расстреливая пустынное небо: им повсюду мерещились «самолеты-самоубийцы»...

Вслед за тем ударная группа продолжила свой путь дальше. Внезапно, часов около двух пополудни, из облаков вдалеке вынырнул японский поплавковый гидросамолет. Но истребители прикрытия сбили его еще до того, как он успел приблизиться к кораблям. И снова восстановилась тишина — на море и в воздухе. Корабли шли на восток-северо-восток со скоростью 25 узлов. Тень от кораблей быстро скользила по сверкающей в лучах закатного солнца поверхности моря. И

вдруг сзади по курсу, на высоте 5000 метров, истребители верхнего эшелона прикрытия засекли два больших японских бомбардировщика. И вновь нервы у моряков натянулись как струны.

Артиллеристы кинулись наводить орудия на цели, но японцы пока держались на почтительном расстоянии и маневрировали так, чтобы солнце было точно за ними. А после начали быстро приближаться, ловко лавируя между облаками. Моряки на «Энтерпрайзе» отчетливо видели, как истребители прикрытия пытались перехватить японцев, — но тщетно. Несмотря на огромные размеры, бомбардировщики оказались высокоманевренными и скоростными. Они надвигались на ударную группу очень уверенно, нацеливаясь главным образом на «Энтерпрайз». Американские корабли, все до одного, открыли по японцам ураганный огонь из всех бортовых орудий, но снаряды летели мимо целей. Тогда командир звена истребителей прикрытия, которые только что безуспешно пытались перехватить неприятельские самолеты, решил корректировать стрельбу корабельных зенитных установок по радио: «Недолет... — поправлял он артиллеристов с воздуха. — Бери еще выше, метров на девяносто. Так... Так... Порядок!» Но снаряды, похоже, не хотели брать японцев, и те подлетали все ближе. И вот, наконец, из хвостовой части одного бомбардировщика вырвался длинный шлейф дыма, однако же подбитый японец продолжал лететь вперед, прячась за своего товарища. Вслед за тем оба бомбардировщика сбросили по паре бомб, но те упали слишком далеко от цели. Потом японцы резко устремились вверх — под прикрытые облаков. Корабельные артиллеристы получили приказ прекратить огонь — в бой вступили истребители-перехватчики, находившиеся как раз над облаками; быстро перестроившись, они тут же атаковали японцев. Моряки, выспавшие на верхнюю палубу «Энтерпрайза», наблюдали, затаив дыхание, за тем, как истребители кружили меж облаков, точно осы. В это же время из палубных громкоговорителей слышались голоса летчиков. Люди в воздухе кричали, указывая друг другу то одно направление, то другое, а их пулеметы строчили без удержку. Вскоре из облака вынырнул японский бомбардировщик — тот, что был подбит незадолго до этого; за хвостом у него по-прежнему тянулся длинный дымовой шлейф, только еще более густой и черный. Теперь японец больше походил на тяжелораненого стервятника, который вот-вот издохнет. Морякам сразу же стало ясно — долго он не протянет, да и перехватчики уже не обращали на него никакого внимания. Так что весь удар пришелся на второго японца. Через какое-то время грохот пулеметов слышался уже совсем близко, а следом за ним — рев пикирующего самолета, который продолжал лететь наперекор бешеному шквалу пулеметных очередей. И вдруг громкоговорители едва не взорвались от исступленного крика командира звена перехватчиков капитан-лейтенанта К.У. Макклански: «Бах-бах-бах!..» — брошенного вдогонку япон-

цу. И тут моряки увидели, как из-за огромного кучевого облака вынырнул медленно кружащийся волчком, разваливающийся на куски самолет, и среди этих искореженных обломков были четко видны тела двух японских летчиков.

Между тем солнце почти коснулось линии горизонта на западе. А немного спустя истребители прикрытия, целые и невредимые, благополучно вернулись на «Энтерпрайз». Через трое суток, 4 февраля, ударная группа с победой вернулась в Перл-Харбор. Но ее опередило специальное радиосообщение об успешном выполнении боевого задания. И солдаты, которые меньше месяца тому назад бросали в моряков авианосца, чудом избежавшего яростного налета, одни лишь гневные упреки и проклятия, теперь встречали их громоподобными приветственными возгласами, рвавшимися сплошной лавиной с крыш береговых укрепсооружений. А с причалов Форд-Айленда, куда направлялся «Энтерпрайз», авианосцу-победителю радостно махали сотни все еще перебинтованных рук. Успех первого рейда был отмечен и всеми американскими газетами: ведь надо же было вернуть отчаявшемуся народу утраченную было надежду.

К тому времени японцы уже захватили Малайзию, вторглись на Борнео, Новую Гвинею и Соломоновы острова и начали готовиться к крупномасштабному походу на Австралию. В ответ американское военно-морское командование решило во что бы то ни стало отбить у японцев остров Уэйк — маленький, но очень важный стратегический плацдарм, удобный для подготовки к дальнейшим наступательным действиям по всей западной акватории Тихого океана, — о чем вице-адмирал Хэлси, которому поручили возглавить рейд к Уэйку, был уведомлен 11 февраля. И спустя десять дней — 21 февраля 1942 года по приказу Хэлси вверенная его командованию эскадра, которая, пока суд да дело, практиковалась в стрельбе, взяла курс на Уэйк. Удар был нанесен ранним утром 24 февраля. На море стояла кромешная тьма — почти как ночью. «Энтерпрайз», не сбавляя хода, прорывался вперед сквозь ураганный западный ветер и налетавший шквалами ливень. Вокруг запущенных винтов самолетов клубился влажный пар, перекрывавший пилотам передний и боковой обзор; в довершение ко всему в свете вырывавшегося из выхлопных сопел пламени винты сверкали точно яркие зеркальные диски и слепили летчикам глаза. Нет, взлетать в таких условиях было практически невыносимо. Однако время поджимало, поскольку крейсера, которые должны были обстреливать Уэйк с моря, получили приказ сперва дожидаться бомбовой атаки с воздуха и лишь потом открывать огонь. И невзирая на шторм, несколько пикирующих бомбардировщиков все же рискнули взлететь. Одному из них не повезло — рухнул за борт. На эсминцах сопровождения пришлось включить прожекторы

и направить их в то место, куда упал самолет. Пилота успели выловить, а стрелка — нет. Бомбардировщики, которые смогли подняться в воздух, попросту кружили над авианосцем, сиюсь одолеть сильный встречный ветер и рискуя столкнуться в темноте еще до того, как им удалось бы перестроиться в боевой порядок. В такой критической обстановке раздосадованному Хэлси ничего не оставалось, как отложить атаку на полчаса.

А командиры американских крейсеров, подошедших к Уэйку, видя, что ничего не происходит, и опасаясь, что их вот-вот обнаружат японцы, отдали приказ открыть огонь, не дожидаясь поддержки с воздуха. Вскоре стало чуть светлее, видимость улучшилась — и самолеты смогли наконец благополучно взлететь. На подлете к Уэйку летчики заметили, что весь остров охвачен огнем и дымом от рвущихся снарядов. Японских истребителей в воздухе видно не было, а зенитные орудия противника били робко и мимо цели. Так что атолл Уэйк, за который американцы недавно заплатили японцам слишком дорогую цену, был сплошь перепахан бомбами и снарядами за каких-нибудь сорок минут. Окрыленное столь молниеносной победой, американское военноморское командование решило закрепить успех и отдало приказ атаковать остров Маркус. Вице-адмирал узнал об этом в море, когда его эскадра возвращалась с Уэйка в Перл-Харбор. Весть о предстоящем походе воодушевила моряков. Маркус — это крохотный островок, всего лишь 8 километров в окружности, расположенный в 700 милях к северо-западу от Уэйка и 975 милях к юго-востоку от Японии, что было немаловажно. С 1880 года остров считался японской территорией и назывался Минамитори-сима, что в переводе означает Южный Птичий остров. По сведениям американской военной разведки, на Маркусе были оборудованы аэродром, радиомаяк и метеостанция, имевшие для японцев первостепенное значение, потому как остров был последним защитным рубежом на подступах к Японии со стороны океана. Удар по Маркусу был нанесен 4 марта до восхода солнца. Самолеты — 31 бомбардировщик и 6 истребителей — поднялись в воздух при лунном свете, когда «Энтерпрайз» находился в 125 милях от цели. Японцы не были готовы к столь внезапному удару — впрочем, оно и неудивительно, если учесть географическое положение Маркуса, — и спали безмятежным сном, в том числе и зенитчики из службы ПВО. Бомбы обрушились на остров лавиной, и топливные хранилища вспыхнули и взлетели на воздух еще до того, как успели открыть огонь береговые зенитные орудия. Ни один японский истребитель так и не смог оторваться от земли. Местная радиостанция забила было тревогу, тщетно пытаясь вызвать на связь Токио, но ее тут же накрыла одна из американских бомб. В 7 часов 05 минут, когда налет завершился, командир авиационной группы приказал самолетам возвращаться на «Энтерпрайз», в ответ он услышал голос одного из летчиков: «Дейл на

связи. Моя машина горит. Попробую сесть на восточном берегу острова. В остальном — полный порядок». Один из самолетов действительно пошел на снижение — он был охвачен огнем и дымился. Другой летчик, лейтенант Бест, кинулся на выручку своему товарищу и начал описывать круги над самой поверхностью в том месте, куда рухнул горевший самолет. Вскоре Бест увидел летчика Харта Дейла Хилтона и его бортового стрелка Джека Лиминга: спешно выбравшись из самолета, они возились с ярко-желтым спасательным плотиком, пытались спустить его на воду. Удостоверившись, что с летчиками все в порядке, Бест помахал им из кабины рукой, чтобы как-то приободрить. Хилтон с Лимингом, взглянув на небо, вытянули вперед кулаки с поднятыми вверх большими пальцами — в знак того, что с ними и в самом деле все в порядке. Потом дружно налегли на весла и начали грести, стараясь поскорее убраться от острова, превратившегося в один гигантский костер. А до ближайшей дружественной земли между тем было 2400 километров...

Характеризуя в общих чертах первый этап американо-японской войны, можно сказать, что, атаковав Маршаллы, острова Гилберта, Уэйк и Маркус, американцы как бы воспроизвели в миниатюре бомбовый удар, который японцы нанесли по Перл-Харбору. Впрочем, лиха беда начало: следующая операция, более чем предыдущие, показала необоримое желание военно-морского командования Соединенных Штатов сделать все возможное, чтобы поднять дух американского народа. Небезынтересно отметить, что подготовительный этап и дальнейший ход этой операции были под стать захватывающему сюжету детективного романа.

В феврале месяце в армейских бомбардировочных частях и соединениях распространили специальный циркуляр: среди пилотов искали «добровольцев для выполнения ответственного и опасного задания». Из многочисленного количества добровольцев отобрали чуть больше ста кандидатов и переправили на одну из военно-воздушных баз во Флориде, где их встретил лейтенант морской авиации Генри Л. Миллер. Командир авиабазы представил его новоприбывшим так: «Это ваш инструктор. Вы обязаны подчиняться ему во всем. И без лишних вопросов».

Перво-наперво Миллер обучил своих подопечных приземляться по-новому — медленно, осторожно и с коротким пробегом торможения. На отработку этой премудрой технологии ушло несколько дней. Затем он научил их взлетать с маленькой площадки — для этого потребовался куда больший срок. Американский B-25, принадлежавший к классу легких бомбардировщиков, весил в полете добрых одиннадцать тонн. И когда Миллер в первый раз показал ученикам взлетную дистанцию, те только покачали головой: дело, дескать, невозможное. И все же спустя время они научились взлетать и со сверхкоротких

дистанций. После этого их перевели вместе с инструктором на соседний аэродром. Тамошняя бетонная взлетная полоса была испещрена поперечными белыми линиями, ограничивающими разбег при взлете еще больше. Теперь взлетная полоса казалась и правда до смешного короткой. «И тем не менее, ребята, здесь мы будем учиться и взлетать, и приземляться, — сказал Миллер. И, улыбнувшись, прибавил: — Главное в нашем деле не дрейфить». А начальник аэродрома с загадочным видом предупредил: «И еще, не вздумайте часом сболтнуть кому-нибудь про вот эти самые белые полосы». И все началось сначала: взлет — посадка, взлет — посадка... — и так до бесконечности. Через некоторое время летчики уже могли свободно поднимать в воздух свои Б-25, при полной боевой нагрузке, на скорости 100 километров в час (вместо 145, составивших их последнее достижение), и с дистанции в три раза короче общеустановленной. Инструктор, оставшийся вполне довольным своими подопечными, поздравил их с успехами и еще раз попросил держать язык за зубами касательно всего того, что они видели, слышали и чему обучились. В апреле прошедших сверхсекретную летную подготовку пилотов направили служить дальше в военно-морскую авиацию, а точнее — на авианосец «Хорнет», чему они после всего, что с ними было, ничуть не удивились. Капитан I ранга Марк А. Митчер, командир авианосца, в свою очередь тоже не выразил ни малейшего удивления по поводу их прибытия. Дело в том, что два месяца назад на борту «Хорнета» уже проводились взлетно-посадочные испытания двух Б-25 — и пилотировали бомбардировщики летчики военно-морской авиации. Так что теперь, как говорится, их полку прибыло. Но суть предстоящего боевого задания пока хранилась в строгой тайне.

Для Б-25 на полетной палубе авианосца приготовили отдельную площадку, потеснив другие самолеты, — и у многих из них крылья свисали прямо над водой. На другой день «Хорнет» снялся из Сан-Франциско. А по выходе из гавани к нему присоединились корабли сопровождения — тяжелый крейсер «Венсенн» и легкий «Нашвилл». Тогда-то капитан Митчер и вскрыл запечатанный конверт с предписаниями от высшего военно-морского командования. И вот некоторое время спустя корабельные громкоговорители передали сигнал боцманской дудки, за которым последовало традиционное обращение: «Внимание всему экипажу!...» — после чего прозвучал твердый голос капитана Митчера:

— Нам поручено выполнить ответственной боевое задание, о котором только можно мечтать. «Хорнету» предписано доставить полковника Дулиттла и вверенных его командованию пилотов через весь Тихий океан почти к самым японским берегам. И оттуда, с расстояния в несколько сотен миль, им надлежит взять курс на Японию и осуществить бомбовый удар по Токио.

Экипаж авианосца ответил капитану громоподобными криками «ура!», которые были слышны даже на кораблях сопровождения. Им сообщили о приказе сигналом прожектора — в ответ прозвучали те же приветственные возгласы. Было очевидно: задание подготовить и провести бомбардировку Токио всем пришлось по душе. Однако, несмотря на всеобщее ликование, капитан Митчер терзался сомнениями — насколько оправдан удар, пусть даже успешный, по Токио силами лишь шестнадцати бомбардировщиков, если при этом возникнет прямая угроза не только для «Хорнета», только недавно спущенного на воду, но и «Энтерпрайза»: ведь по ходу операции именно его самолетам предстояло вести разведку и обеспечивать прикрытие как бомбардировщиков «Хорнета», так и обоих авианосцев, не считая кораблей сопровождения и двух танкеров. В то время на вооружении ВМС Соединенных Штатов состояло всего лишь шесть авианосцев — из них к Тихоокеанскому флоту были предписаны только три или четыре. Направив объединенную авианосную эскадру «Хорнет» — «Энтерпрайз» в рейд к берегам Японии с последующим нанесением бомбового удара по Токио, американское военно-морское командование решило таким образом отвлечь внимание японцев от судоходной линии Соединенные Штаты — Австралия, с тем чтобы они перебросили часть своих военно-воздушных соединений для защиты своих территорий, подверженных угрозе нападения со стороны американцев и их союзников. Однако ни Митчер, ни большинство других офицеров американских ВМС ничего не знали о стратегических планах своего высшего командования. Они полагали, что предстоящий рейд — всего лишь очередной тактический ход, предусматривающий одну цель: упрочить моральный дух американского народа.

1 апреля 1942 года «Энтерпрайз» снялся из Перл-Харбора и вместе с кораблями сопровождения взял курс норд-вест — но куда именно, экипаж не знал. У Мидуэя эскадра замедлила ход и в течение нескольких дней продолжала крейсировать к северу от острова. Иначе говоря, авианосец ходил галсами — то на юг, то на север, то на запад, то на восток. И все это время моряки недоумевали — дескать, ну сколько можно! Да и потом, бесцельное блуждание по пустынному океану настроения, понятно, никому не прибавляло. К тому же было холодно, шел дождь и на море штормило. Но вот морякам представилась первая возможность развлечься — наблюдая за тем, как происходит дозаправка топливом в открытом океане. Однажды утром к «Энтерпрайзу» подошел танкер-дозаправщик в сопровождении двух эсминцев — все как положено. И с танкера завели на авианосец топливные шланги — расстояние между кораблями при этом сократилось до пятнадцати метров, невзирая на сильное волнение. Затем из громкоговорителей последовала команда: «Прекратить курение!» И сигареты разом погасли. А некоторое время спустя прозвучала новая команда: «Можно курить!»

И вскоре танкер будто растворился в пелене дождя, оставив авианосец бесцельно блуждать в пустынном океане.

14 апреля в условленное место randevу прибыл «Хорнет». Моряки и летчики «Энтерпрайза» встречали его широко раскрытыми глазами: слишком велико было их удивление при виде бомбардировщиков, громоздившихся на его полетной палубе. Интересно, как они собираются взлетать, да еще при полной боевой загрузке, не говоря уже о том, чтобы садиться? А может, их надо просто доставить на какую-нибудь базу? Но на какую именно? В общем, моряки и летчики «Энтерпрайза», не мудрствуя лукаво, порешили, что эскадре, вероятнее всего, предстоит взять курс к Алеутским островам*, а что до крылатых громадин на борту «Хорнета», их, должно быть, потом переправят на «одну из секретных баз в Стбири». На другой день по громкоговорителям «Энтерпрайза» объявили, что на борту «Хорнета» находятся шестнадцать бомбардировщиков Б-25 (как будто раньше их никто не заметил) вместе с экипажами, которым поручено «специальное боевое задание». Но зачем было темнить и молчать до последнего, тем более если экипажи ударной группы, прибывшей из Сан-Франциско, обо всем уже знали? Ничего не поделаешь — стало быть, того требовали обстоятельства. 17 апреля объединенная эскадра дозаправилась топливом и той же ночью на всех парах устремилась на запад. И только на следующий день вице-адмирал Хэлси наконец объявил экипажам кораблей группы «Энтерпрайз», что «эскадре выпала большая честь первой нанести удар по Японии». И снова над океаном гроыхнуло многоголосое восторженное «ура!», а сам Хэлси стоял на адмиральском мостике и широко улыбался. Что и говорить, ему такое задание пришлось по душе больше, чем кому-либо другому: ведь прежде о подобном он мог только мечтать.

Между тем на борту «Хорнета» пилоты бомбардировщиков Б-25 проходили предполетный инструктаж — под руководством все того же лейтенанта Миллера. Впрочем, был у них еще один наставник — капитан-лейтенант Стивен Джурика, бывший помощник военно-морского атташе в Токио. Целые дни напролет летчики проводили, склонясь над картами Японии и Китая: американское верховное командование прекрасно сознавало, что приказать авианосцам дожидаться возвращения Б-25 с задания в непосредственной близости от японских берегов — чистое безрассудство. Поэтому после взлета бомбардировщиков авианосцам предписывалось тотчас же ложиться на обратный курс, а ударной авиагруппе — садиться на территории Китая, если, разумеется, операция пройдет без сучка без задоринки. И так,

* Алеутские о-ва — архипелаг в северной части Тихого океана, территория США.

согласно оперативно-тактическому плану, эскадра должна была подойти как можно ближе к восточному побережью острова Хонсю, главного острова японского архипелага. Затем в ночь с 18 на 19 апреля командующему авиационным соединением полковнику Дулиттлу надлежало первым подняться в воздух, с тем чтобы, сбросив зажигательные бомбы в определенных точках на японской территории, отметить направление полета для бомбардировщиков, которым предстояло взлететь через два часа. Операцию предполагалось провести ночью.

18 апреля на рассвете поднялся шторм: по морю катили громадные свинцовые валы, дул шквальный ветер. Эскадра находилась пока еще в 700 милях к востоку от маяка на мысе Инубо, расположенного на одной широте с Токио, как вдруг вперёдсмотрящий на крейсере «Венсенн» заметил в десяти милях прямо по курсу японский сторожевик. Смачно выругавшись, Хэлси приказал срочно изменить курс, в надежде, что японец, быть может, еще не успел засечь приближающуюся эскадру. С «Энтерпрайза» тут же взмыли в небо несколько истребителей — им предстояло действовать в режиме полного радиомолчания. По возвращении на борт летчики доложили, что в японских прибрежных водах полно кораблей: в основном это рыболовецкие суда, длина корпуса каждого — метров тридцать; на всех имеется слабое артиллерийское вооружение, но радио, похоже, нет ни на одном. О том, что японцы могли не заметить американские самолеты, нечего было и думать. Что же делать? Тогда Хэлси отдал новый приказ — ложиться на прежний курс, к мысу Инубо: каждый километр, пройденный вперед эскадрой, сэкономил бомбардировщикам пять литров топлива.

Один из японских сторожевиков, первым заметивший крейсер «Нашвилл», двинулся ему навстречу, открыв огонь из своей единственной маленькой пушки. Крейсер дал ответный залп по японцу, но тот продолжал идти вперед и стрелял без перерыва. После третьего залпа крейсера сторожевик разнесло на куски. А следом за ним та же участь постигла и два других сторожевика — американцы успели выловить из воды только четырех японских моряков, остальные же утонули. Теперь-то уж не возникало никаких сомнений: присутствие американской эскадры в территориальных водах Японии было раскрыто. Так что ждать ночи для нанесения удара по главной цели с воздуха не имело ни малейшего смысла.

Оба авианосца, включив прожекторы, обменялись сигналами готовности. На борту «Хорнета» полковник Дулиттл спустился с мостика в помещение для дежурных летчиков и сказал: «Ну, ребята, пора». На полетной палубе уже всюду трудились механики: они заполняли основные и запасные топливные баки на бомбардировщиках Б-25. Потом летчики запустили моторы, чтобы прогреть двигатели. Погода стояла

на редкость отвратительная. С «Энтерпрайза» было хорошо видно, как нос «Хорнета» то зарывался в серую пенную волну, то вздымался над ней, точно норовистый конь.

Первым в воздух поднялся полковник Дулиттл, показав остальным летчикам пример, как виртуозно можно взлететь даже в сильный шторм. Его самолет взмыл почти вертикально, как лифт, и начал набирать высоту, описывая круги над авианосцем. Второй бомбардировщик тоже взлетел мастерски, но через несколько секунд он вдруг резко потерял высоту и едва не коснулся крыльями гребной волны. Моряки на «Энтерпрайзе», наблюдавшие эту сцену с верхней палубы, все как один затаили дыхание. Но, слава Богу, обошлось: второй Б-25 снова набрал высоту и, рыская в воздушных потоках, подобно скачущему кенгуру, стал постепенно удаляться от того злополучного места, где едва не рухнул в штормовое море. Остальные бомбардировщики взлетели вполне сносно. Когда же от полетной палубы «Хорнета» оторвался последний Б-25, эскадра, набрав обороты, отошла на восток. По пути американские крейсера потопили еще два японских сторожевика. А тем временем где-то далеко-далеко над океаном в поисках американской эскадры рыскали бомбардировщики противника. Но они ее так и не обнаружили.

Между тем моряки на «Энтерпрайзе», прирав к карманным радиоприемникам, жадно ловили сообщения Токийского радио на английском языке. Самые наивные никак не могли дождаться, когда же дикторы наконец объявят: «Наша столица только что подверглась бомбардировке» — или когда радиовещание вообще резко прекратится. Однако сегодня, как и накануне, диктор, словно заезженная пластинка, твердил одну и ту же сакраментальную фразу: «Кругом повсюду цветут сакуры, даря всем нам покой безмятежного очарования...» — как бы восхваляя неуязвимость Японии. Когда диктор приготовился в очередной раз произнести эти слова, в небе над Токио показались идущие на бреющем полете американские бомбардировщики. Впрочем, подробности того, как проходил налет на японскую столицу, американцам стали известны лишь много позже — со слов одного из участников этого налета, летчика Теда Лоусона, который назвал свой рассказ «Тридцать мгновений над Токио». Бомбы посыпались на город прямо среди бела дня — ровно в полдень, когда японские рабочие и служащие покидали на обеденный перерыв заводы, фабрики и конторы. Американские самолеты пронеслись над самыми крышами домов; летчики хорошо видели, как заметались по улицам застигнутые врасплох токийцы — мужчины и женщины. Пламя пожаров уничтожило многие «военные и промышленные» объекты. Из восьмидесяти американских летчиков, участвовавших в том налете, один был убит, двое пропали без вести, восемь попали в плен, пятеро совершили посадку на советской территории, где их интернировали, остальные же шесть-

десять четыре человека сели на территории Китая — в Штаты они вернулись не скоро. После бомбардировки Токио американцы воспряли духом как никогда: за дерзкий налет на Перл-Харбор японцы заплатили с лихвой. Но, как бы там ни было, повторный удар по Токио удалось нанести только в апреле 1944 года: слишком большое расстояние отделяло Японию от Соединенных Штатов — новый рейд обошелся бы втридорога, к тому же он был сопряжен с большими опасностями и риском. Что же касается того — первого налета на Токио, американские граждане узнали о нем в тот же вечер из сообщений пилотов Б-25, приземлившихся в Китае (двенадцать часов спустя после взлета). И еще: эта весть стала известна в Соединенных Штатах одновременно с другой, не менее радостной новостью — о сдаче японцами островов Батан, что в северной части Филиппинского архипелага. Хотя капитуляция произошла 9 апреля, столь знаменательный факт почему-то до поры до времени «держали в секрете».

III

ЦЕЛЬ — МИДУЭЙ

8 мая 1942 года милях в пятистах от северо-восточного побережья Австралии по штормовому океану продвигался курсом ост американский авианосец с серьезными повреждениями на борту. Его верхняя палуба была искорежена, посреди нее зияла огромная пробоина, а все вокруг несло на себе следы недавнего пожара; на палубе, расположенной ниже, стояли в ряд сорок гробов в окружении почетного караула с оружием в руках; корабельный лазарет был битком забит ранеными. Это был авианосец «Йорктаун». Он покидал воды Кораллового моря, где только что закончилось первое крупное сражение Тихоокеанской войны. Во время того сражения («Энтерпрайз» участия в нем не принимал) надводные корабли даже не произвели друг в друга ни единого выстрела. И тем не менее японцы потеряли один авианосец и несколько транспортов, попытавшихся было высадить десант на северном побережье Австралии. Американцы тоже лишились одного авианосца — «Лексингтона», а «Йорктаун», как мы уже знаем, отделался серьезными повреждениями. Таковы были последствия действий американской и японской авиации. Теперь же «Йорктаун» возвращался в Перл-Харбор — моряки надеялись подольше отстояться там на ремонте. А может статься и так, что авианосец вместе с ними отправят в Соединенные Штаты на капитальный ремонт.

Итак, 27 мая «Йорктаун» ошвартовался в Перл-Харборе, но уже через трое суток, 30 мая, снова вышел в море — только курсом не на

Соединенные Штаты, как рассчитывал экипаж, а к новому месту рандеву кораблей тихоокеанской эскадры. Ремонт на борту авианосца был произведен буквально на скорую руку — с такой поспешностью, какой прежде не видывали ни на одной американской судовой верфи. Не успел «Йорктаун» войти в гавань, как его со всех сторон облепили плашкоуты* с бригадами ремонтных рабочих — они взяли авианосец в прямом смысле на abordаж и тут же принялись за дело. Так что к месту швартовки он шел под оглушительный грохот пневматических молотков, не смолкавший ни на минуту в течение трех с половиной дней и трех ночей. Бригады трудились посменно, причем смены менялись довольно часто, с тем чтобы можно было поддерживать сверхскоростной, безостановочный рабочий ритм. Последние плавучие краны с лихтерами отчалили от авианосца лишь после того, как он сам отвалил от причальной стенки. Словом, «Йорктаун» будто заново родился — и был готов не только к выходу в море, но и участию в боевых действиях.

А между тем никаких боевых действий в открытом море не велось, и в поле зрения американской эскадры не было замечено ни одного неприятельского корабля. Больше того: во всех оперативных секторах Тихого океана царил небывалое затишье. Да и сами американцы вроде бы не готовили ни одну тактическую операцию. Тогда зачем такая спешка?

Причиной тому, оказывается, были сведения, полученные американской военно-морской разведкой. В самом деле, на горизонте не наблюдалось ни одного японского корабля, однако вместе с тем военному командованию Соединенных Штатов стало доподлинно известно, что от берегов Японии отошел неприятельский флот, а также его приблизительный состав и цель. Он держал курс на Мидуэй.

Смею предположить, что рассказ о том, как американцам удалось раздобыть эти сверхсекретные сведения, был бы не менее захватывающим, чем описание морской битвы, ставшей их прямым результатом. К сожалению, о действиях американских контрразведчиков, получивших те сведения, ничего — или почти ничего — не известно. Однако представить себе механизм этих действий можно вполне. Как обычно добывались подобные сведения? Разумеется, через своих тайных агентов или тех, кого завербовывали из числа иностранцев. А может, через самих японцев? Что, если среди потомков самураев, воспитанных в суровых традициях верности долгу и чести, нашелся предатель?.. В общем, нам с вами остается лишь предполагать, располагает же всем только он — злой гений войны.

* Плашкоут — самоходное грузовое судно, используемое обычно для перевозки грузов на верхней палубе, а иногда — людей.

Что же касается Мидуэя, этот остров привлек пристальное внимание командования Соединенных Штатов главным образом потому, что с некоторых пор от экипажей американских разведывательных подводных лодок и самолетов стали поступать донесения, согласно которым у берегов Японии происходит невиданная доселе концентрация неприятельских ВМС и ВВС, из чего явствовало, что японцы, вероятно, готовятся к большой наступательной операции. Но по какой цели намеревались они нанести основной удар? Когда? И какими силами? В конце концов американцам удалось узнать и это — из расшифрованных текстов японских секретных теле- и радиোগрамм. И только-то? Неужели в этих текстах и правда содержалась настолько точная и достоверная информация, что ее вполне хватило, чтобы убедить американское командование в том, что новый удар будет нанесен именно в данной точке, а не в другой? Как бы там ни было, 7 июня — сразу же по окончании битвы на Мидуэй, газеты «Чикаго Трибюн», «Вашингтон Таймс Геральд» и «Нью-Йорк Дейли Ньюс» опубликовали сообщения, согласно которым командование американских ВМС якобы знало и численный состав неприятельского флота, и даже тот день, когда тот покинул Японию. Кстати, незадолго до нападения на Мидуэй японцы провели диверсионную операцию в Датч-Харборе, что на острове Уналашка, входящем в состав Алеутского архипелага. Однако уверенность высшего военного командования Соединенных Штатов в истинности намерений японцев была такова, что, хотя в водах Мидуэя покуда еще не был замечен ни один неприятельский корабль, американская тихоокеанская эскадра имела четкое предписание как можно скорее выдвигаться напрямиком к Мидуэю.

«Битва за Мидуэй представляла собой сложнейшую со всех точек зрения боевую операцию, причем настолько, что я вряд ли смог бы описать ее подробно, хотя располагаю не только всеми деталями, но и соответствующим разрешением свыше», — писал в 1942 году американский военный корреспондент Юджин Бернс. То же самое, впрочем, можно сказать и про любое другое воздушно-морское сражение. Лично я твердо убежден: ни одному, даже самому просвещенному военно-морскому историку, самым скрупулезным образом изучившему все документы, хранящиеся в Морском архиве Соединенных Штатов, было бы не под силу с точностью описать сражение за Мидуэй от начала до конца. К тому же по большей части документы эти изобилуют всевозможными неточностями — как по точности во времени, так и по составу и перемещению сил или отдельных соединений противника; что, в общем-то, неудивительно. Не следует забывать, что многие документы составлялись по донесениям, полученным от людей, «которые видели противника считанные секунды, когда пролетали мимо него на скорости 500 километров в час, и под встречным огнем». А в

экстремальных условиях человек, как известно, воспринимает действительность совсем не так, как в обычных — сосредоточившись на главном, он упускает из виду детали, — тем более, если действительность эта трехмерна, не говоря уже о четвертом измерении — времени. Вместе с тем, однако, битва за Мидуэй имеет не такое уж важное значение (в сравнении с последующими сражениями Тихоокеанской войны), чтобы уделить ей пристальное внимание в общем и при этом не остановиться на некоторых примечательных, в полном смысле завораживающих частностях, исчисляемых не то что часами — минутами.

Атолл Мидуэй, как явствует из его названия*, лежит посреди Тихого океана, на 28-м градусе северной широты, в 5500 километрах к западу от Сан-Франциско и в более чем 2000 километрах западнее Гавайев. После того как японцы захватили Уэйк, наученные горьким опытом американцы спешно принялись укреплять Мидуэй, свой новый западный форпост. Но превратить крохотный атолл в мощный плацдарм за каких-нибудь несколько недель — дело, понятно, невозможное, к тому же если учесть, что каждый снаряд, каждый мешок с цементом приходилось доставлять из метрополии, расположенной на расстоянии, значительно превышающем то, которое разделяет, к примеру, Париж и Нью-Йорк. И уже из первых разведдонесений о масштабах подготовки японцев к новой наступательной операции становилось ясно, что Мидуэй будет потерян, если к нему не стянуть все военно-морские и воздушные силы, дислоцированные в Тихом океане. Вот почему поспешно отремонтированный «Йорктаун» получил приказ снова выйти в море, и как можно скорее.

А ведь авианосец, если проследить его путь из Кораллового моря до Перл-Харбора, прошел почти весь Тихий океан — в восточном направлении, покрыв при этом расстояние свыше 5000 морских миль, то есть более 9000 километров. И вот 2 июня 1942 года две ударные авианосные группы встретились в условленном квадрате к северо-востоку от Мидуэя. В состав новоприбывшей группы — во главе с «Йорктауном», — которой командовал контр-адмирал Флетчер, входили 2 тяжелых крейсера и 5 эсминцев; вторая группа, возглавляемая контр-адмиралом Спрюэнсом, состояла из авианосцев «Энтерпрайз» и «Хорнет», 5 тяжелых, 1 легкого крейсеров и 9 эсминцев. Чуть позже к эскадре присоединились 35 подводных лодок. Таким образом сформировалась целая эскадра — и возглавил ее Флетчер, а командование авианосным соединением принял Спрюэнс. Точно так же командование американскими эскадрами нередко распределялось между двумя адмиралами и впредь — в течение всей войны. Иногда интересы выс-

* Буквально — расположенный на полпути.

шего порядка требовали смены начальства даже во время одной операции: все зависело от того, на какие силы возлагалась главная задача — морские или воздушные. Тем не менее, по общему мнению, в сражении за Мидуэй американской эскадрой командовал все же контр-адмирал Спрюэнс. Что же касается вице-адмирала Уильяма Хэлси, как раз тогда он находился на излечении в Соединенных Штатах. Спрюэнсу, как и Хэлси, было шестьдесят. Однако, несмотря на одинаковый возраст, характерами они разительно отличались друг от друга. Спрюэнс, к примеру, никогда не позволял себе действовать нахрапом или идти напролом, как Хэлси, не говоря уже о том, чтобы сквернословить по всякому поводу. И не случайно Спрюэнса прозвали на флоте «человеком-роботом». Во всех своих действиях он руководствовался бесстрастным, холодным расчетом и принципом целесообразности. И все это читалось у него на лице. Спрюэнс твердо решил стать адмиралом, когда ему исполнилось только восемь лет. Он не занимался спортом, зато любил совершать длинные пешие прогулки.

На Мидуэе офицеры из местного гарнизона уже знали о японской угрозе и с нетерпением ожидали прибытия «своей» эскадры — только от нее, пожалуй, и зависело их спасение. А пока личный состав гарнизона укреплял береговые батареи и ставил на песчаных пляжах противотанковые мины. На острове базировалась эскадрилья из 24 истребителей «брюстер» — но к тому времени этот тип боевых самолетов уже несколько устарел. Доставка же на Мидуэй современных машин была сопряжена с немалыми трудностями: совершить самостоятельный перелет с Гавайев на Мидуэй они не могли — не хватило бы горючего; стало быть, переправить их можно было только на борту авианосцев — но тем и без того дел хватало. Так что, за неимением другого выхода, на остров было решено направить несколько легких и тяжелых армейских бомбардировщиков. Словом, в состав военно-воздушных сил, сосредоточенных на Мидуэе, вошли: 23 истребителя «Брюстер»; 34 пикирующих бомбардировщика «донтлес», или, как их еще называли, «виндикейтор» («защитники»); 6 торпедоносцев «кертис-эвенджер»; 4 армейских легких бомбардировщика Б-26, весивших 12 тонн; 17 «боингов» Б-17 — по 20 тонн веса каждый и с дальностью полета 5000 километров, — которые еще называли «летающими крепостями»; и, наконец, 30 больших лодочных гидросамолетов, или летающих лодок «каталин», которые летчики в шутку прозвали «службой-доставки-почты-по-воздуху-и-возвращения-по-воде».

Патрульные самолеты взлетали с Мидуэя по сто раз на дню, поскольку военно-морская разведка сообщила, что с северо-запада к атолу приближается японская флотилия: 4 авианосца, 4 линкора, 7 крейсеров и 22 эсминца. Однако пока, судя по всему, она была вне пределов видимости. Единственное, что могли разглядеть американские летчи-

ки с большой высоты, так это облачность: она простиралась над океаном как раз милях в трехстах к северо-западу от Мидуэя. Так, дни шли за днями, дозорные самолеты отправлялись патрулировать воды Мидуэя с неба, но те оставались по-прежнему пустынными.

С борта высотного самолета морская гладь казалась неоглядной, точно зашпаклеванной цементным раствором, твердой поверхностью, ровной, гладкой и незыблемой. И вот 3 июня лейтенант Рид, пилотирующий «каталину» в семистах милях к северо-западу от Мидуэя, заметил вдали на застывшей глади океана вытянувшиеся в длинную линию крохотные темные объекты размерами не больше муравьев. Вид тотчас же связался по радио с базой. Пилоты разведывательных самолетов в зависимости от обстоятельств либо соблюдали в полете режим радиомолчания (чтобы противник не догадался, что его обнаружили) и докладывали о результатах наблюдения по возвращении на базу, либо выходили на так называемую экстренную связь. Пилоты «каталин» предпочитали связываться с базой с воздуха, потому что никогда не надеялись на благополучное возвращение. Как-то раз, к слову сказать, один из них, обнаружив неприятеля и передав его координаты по радио, закончил сообщение такими словами: «Прошу известить моих родственников — может статься, домой больше не вернусь».

Флотилия, которую заметил Рид, состояла из крейсеров, транспортов и эсминцев — в общей сложности одиннадцати кораблей. Авианосцев с ними не было. По получении сообщения Рида с авиабазы Мидуэя в воздух поднялись 9 бомбардировщиков Б-17 («летающих крепостей»). К вечеру они уже были над японской эскадрой, находившейся пока еще в тысяче километров от острова. В небе не было видно ни одного неприятельского самолета — японцы, похоже, совершенно не ожидали, что их будут атаковать с воздуха на таком удалении от берега. Воспользовавшись замешательством японцев, даже не успевших расчехлить корабельные орудия, американские летчики сбросили все бомбы — и, как им показалось, поразили несколько целей. По возвращении на базу они доложили, что подбили по меньшей мере два линкора. Когда же они сообщили о своих успехах морским офицерам и те принялись выспрашивать у них подробности, выяснилось, что на самом деле после бомбардировки загорелись только один крейсер и один транспорт, — остальные корабли получили лишь незначительные повреждения. Таким образом было очевидно, что японцы вполне могут следовать дальше — курсом на Мидуэй.

Между островом Мидуэй и Перл-Харбором, где размещался главный штаб американского Тихоокеанского флота, действовала постоянная прямая радиосвязь. И адмирал Честер Нимиц, главнокомандующий тихоокеанскими ВМС, находясь на Гавайях, непрерывно следил за продвижением неприятельской эскадры. «Разумеется, — размышлял адмирал, — это далеко не весь японский флот. Где же авианосцы

и линкоры?...» Пока что воздушная разведка их не обнаружила. Внимательно разглядывая карту и анализируя сложившуюся обстановку и расстановку сил, Нимиц понимал, что две американские ударные авианосные группы, крейсировавшие в северо-восточных водах Мидуэя, находятся слишком далеко от того квадрата, где была замечена японская эскадра, и не смогут послать туда свои самолеты. Достать неприятеля можно было только самолетами с Мидуэя. Но и тут возникли сложности: вражеская эскадра пока что находилась за пределами радиуса действия военно-морских пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев. А между тем наступили сумерки. Кроме того, пилоты армейских бомбардировщиков не обладали достаточным опытом ведения боевых действий на море в ночное время. Словом, рассчитывать оставалось только на большие лодочные гидросамолеты — «каталины». И командующий военно-воздушной группировкой Мидуэя решил использовать именно их — самых тихоходных и наиболее уязвимых. «Но ночная мгла будет им надежным прикрытием», — решил он. Каждая «каталина» должна была нести на борту одну торпеду.

Между тем гидросамолеты целый день напролет патрулировали в воздушном пространстве Мидуэя и только-только вернулись на базу. И среди них надо было отобрать те, что могли подняться в воздух еще раз, и притом немедленно. Таким образом, к взлету оказались готовы только четыре «каталины» — их тут же принялись закачивать горючим. Из числа летчиков, добровольно вызвавшихся отправиться в ночной полет, отобрали наименее уставших. И вот некоторое время спустя защитники Мидуэя услышали, как взревели моторы скрытых ночной мглой четырех крылатых «левиафанов» и как они с гулким рокотом оторвались от безмятежной глади лагуны, подняв волну, с шуршанием накатившую на песчаный берег. Вскоре взошла луна — и озарила бледным сиянием черное небо, посеребрив барашки кучевых облаков, причудливо громоздившихся над будто уснувшим тихим сном океаном. Гул моторов удаляющихся гидросамолетов был слышен еще какое-то время, а потом он словно растворился во тьме.

Ночная атакующая группа медленно продвигалась вперед на бреющем полете над морем. В лунном сиянии поверхность океана казалась еще более гладкой, незыблемой и пустынной, чем в свете дня. Летчики соблюдали полнейшее молчание. На борту каждой «каталины» находилось по семь человек экипажа. Авиагруппой командовал лейтенант Уильям Ричард.

В 1 час 20 минут штурман-наблюдатель из экипажа Ричарда передал командиру по бортовому телефону: «Вижу цель». Скоро и сам Ричард заметил неприятельскую эскадру: она шла двумя растянувшимися вдаль колоннами, образованными большими черными кораблями, которые окружали суда поменьше; и за каждым кораблем тянулась пенная кильватерная струя, похожая на длинный трепещущий рыбий

хвост. Ричард набрал высоту и сделал вираж, решив сначала удостовериться, что его группа следует за ним в полном составе. И увидел позади только один гидросамолет. Некоторое время он кружил на той же высоте, надеясь, что остальные вот-вот к нему присоединятся. Но на хвосте у него по-прежнему маячил все тот же одинокий самолет. Наконец, отчаявшись дождаться своих, Ричард направил машину на арьергард одной из неприятельских колонн и, перейдя в планирующий полет, взял на мушку самый крупный корабль — по крайней мере летчику показалось, что он был выше других. Сперва он даже подумал, что это один из японских авианосцев, настигших в конце концов свою эскадру. Однако он обознался. Тем не менее в лунном свете корабль уже стал отчетливо виден прямо по курсу и чуть внизу — гидросамолет приближался к нему на полной скорости. Это было грузовое судно. Его надстройка походила на бесформенную глыбу металлолома, как, впрочем, на всех японских сухогрузах. Но как бы то ни было, уж теперь-то Ричард знал наверняка: он нацелился на транспорт. Вот уже на верхней его палубе были различимы громадные крышки трюмных люков; летчик мог бы разглядеть и силуэты японских моряков, если бы они в тот момент находились на верхней палубе. И вдруг со стороны носа и кормы сухогруза навстречу самолету вырвались трассирующие пулеметные очереди — но, к счастью, все пули, точно огненные пчелы, пролетели мимо. Вслед за тем длиннющие сверкающие свинцовые ленты потянулись в затянутое ночной мглой небо и с других кораблей — Ричард заметил это своим опытным глазом, привыкшим в считанные мгновения охватывать все, что происходит вокруг. Как ни странно, летчик успел обратить внимание и на то, что из трубы сухогруза тонкой струйкой вился дымок, — совсем как в мирное время. «Внутри корабль, должно быть, битком набит желтопузыми коротышками, — рассуждал про себя Ричард. — Сидят себе там и щебечут на своем тарабарском языке. И поди еще разбери, что они щебечут... Надо же, в какую далищу их занесло! До Японии-то отсюда, считай, две тысячи миль будет, а то и больше... Да и нас тоже! Мидуэй не самый ближний свет, до Сан-Франциско никак не меньше трех тысяч миль...» Однако рассуждать дальше было некогда — Ричард выпустил торпеду. Завалился на одно крыло и, петляя, змейкой пошел вверх. Через несколько мгновений японский сухогруз уже лизали языки пламени, а над ними в небо явился гигантский клубящийся столб дыма. Но Ричарду было не до того, чтобы оценивать результаты торпедной атаки, — эту возможность он охотно предоставил второму пилоту и хвостовому стрелку.

И вдруг ночное небо пронзил ослепительный луч прожектора, а следом за ним — другой. Порыскав какое-то время во тьме, оба луча пересеклись, высветив огромное блестящее брюхо второго гидросамолета. Но тот внезапно ушел вниз — и с бреющего полета, под прикры-

тием крошечной мглы выпустил торпеду. Однако с корабля-цели вовремя заметили ее фосфоресцирующий шлейф — последовал ловкий маневр — торпеда прошла мимо. Впрочем, и «каталине», невзирая на ее неповоротливость, удалось увернуться от залпов корабельных зенитных орудий японцев — через мгновение-другое она уже снова пристроилась в хвост к головному гидросамолету. Единственное, что неотступно преследовало ее все это время, так это неугасимые лучи прожекторов. Но вот они метнулись в сторону и принялись беспорядочно шарить в поднебесном мраке.

Третья «каталина» тоже, покружив какое-то время над эскадрой, в конце концов выбрала себе цель. Гидросамолет подлетел как раз тогда, когда корабли противника перестраивались в боевой порядок. Выпустив торпеду, «каталина» пронеслась над ближайшей колонной эскадры, едва не задев брюхом верхушки палубных надстроек. Однако летчикам не случилось увидеть, поразила торпеда цель или нет: «каталину» встретили градом трассирующих пуль — в ответ же она успела послать только несколько пулеметных очередей. Вслед за тем ей, как и двум другим, удалось укрыться за пеленой мрака. Как бы там ни было, ее подстерегала еще одна напасть: отбившись от группы, она долго рыскала во тьме, прежде чем наконец вышла на своих, и сожгла все запасы горючего. Так что ей ничего не оставалось, как приводниться. Но и тут, слава Богу, все обошлось: через четверо суток экипаж гидросамолета подняли на борт американского эсминца. Четвертый гидросамолет, отбившийся от группы, так ее и не обнаружил — и был вынужден лечь на обратный курс; до Мидуэя он дотянул уже на рассвете, причем едва-едва, потому как горючее у него было на исходе. В общем, по мнению защитников Мидуэя, «каталинам» крупно повезло — удача была явно на их стороне. С другой стороны, было совершенно очевидно, что хотя главные ударные силы неприятельской эскадры обнаружить пока не удалось, она, тем не менее, неумолимо приближается к своей цели — атоллу Мидуэй. И теперь ее уже ничем не остановить.

4 июня, через час после восхода солнца, лейтенант Говард Эди, командир экипажа патрульной «каталины», на подлете к кромке облачности, простиравшейся в 350 километрах к северо-западу от Мидуэя (за ночь облака заметно приблизились к атоллу), несмотря на плотную завесу дождя, засек «чужой» гидросамолет: тот летел на очень малой высоте — почти над волнами. Заглянув в летный справочник с фотографиями самолетов разных типов, который протянул ему второй пилот, Эди тут же опознал «чужака»: это был «Каваниси-94» — гидросамолет катапультного взлета. Вот уже можно было отчетливо разглядеть носовые части поплавков, торчавших у него из-под крыльев, которыми он едва не касался серой взъерошенной поверхности океана. Японец летел в юго-восточном направлении. «Каталина» вырвалась

из-за дождевой завесы, и в следующее мгновение перед ней — чуть слева по курсу возникла стальная громада японского крейсера. Летчики четко различали четыре главные оружейные башни на носу крейсера, а на корме виднелись две катапульты: одна была отведена в сторону, из чего следовало, что сработала она совсем недавно. Эди на миг задумался, силясь вспомнить, успел ли он радировать на базу или нет. Точно — не успел. «Каталина» нырнула в облако — крейсер исчез из вида. Через несколько минут в лицо пилотам ударил спящий солнечный свет. И вдруг они разом вскрикнули: там, внизу, прямо под ними, длинной вереницей шла неприятельская эскадра. И вереница эта тянулась до самого горизонта.

Левой рукой Эди мгновенно перевел переключатель радиопередатчика дальней связи в режим «передача—прием», и чуть наклонясь к микрофону, стал передавать экстренное сообщение, стараясь выговаривать слова как можно более четко: «На связи Дафна... На связи Дафна... В квадрате... (он назвал порядковый номер соответствующего квадрата на штурманской карте) вижу корабли противника, курс — 135. Два линкора. Один крейсер и несколько эсминцев. Точное число доложу позже... На связи Дафна... На связи Дафна... В квадрате... вижу корабли противника...»

Минутой позже лейтенант Уильям А. Чейз, командир другой «каталины», патрулировавшей воды Мидуэя к юго-востоку от того места, где мы оставили Говарда Эди с его экипажем, засек целый авиационный полк: он летел в таком плотном боевом порядке, что больше походил на авиагруппу. Американский летчик даже навскидку определил, что эскадрилья состоит из двухсот бомбардировщиков, если не больше, не считая истребителей прикрытия. Неприятельская эскадрилья взлетела с двух авианосцев, о которых успел доложить по радио Говард Эди. Лейтенант Чейз не проговорил, а прокричал свое сообщение в микрофон приемопередатчика. Минуту спустя на Мидуэе разом взревели все сирены боевой тревоги. Это было в шесть часов утра.

В воздух успели подняться все дислоцированные на Мидуэе самолеты (правда, их было не так уж много). Первыми на перехват японской эскадрилье устремились «брюстеры», остальные же самолеты вылетели навстречу неприятельской эскадре. Первые авиабомбы накрыли атолл в 6 часов 30 минут. Японская эскадрилья атаковала Мидуэй с севера в несколько эшелонов — по 60—80 самолетов в каждом. Всего же в небе над атоллom, как потом сообщил кто-то из наземных наблюдателей, их насчитывалось 100—180. Японские летчики были полны сил и решимости — они действовали столь же напористо и ловко, как и те, что атаковали Перл-Харбор. Вначале бомбардировщики, шедшие на трехкилометровой высоте и в горизонтальном полете, сбросили по одной крупнокалиберной бомбе; затем, под прикрытием «зеро», они

зашли на второй круг, снизились, вошли в пикирование — и сбросили уже по две легкие бомбы каждый, ведя при этом прицельный огонь из всех бортовых орудий. А в воздушном пространстве над Мидуэем, на беду, не оказалось ни одного американского истребителя. Береговые зенитные батареи между тем не умолкали ни на минуту, однако их громохание тонуло в оглушительных раскатах рвущихся бомб и непрерывном вое моторов пикирующих бомбардировщиков. Вокруг опустевших блиндажей и прочих укрепсооружений (все солдаты затаились в подземных укрытиях), в воздух взлетали снопы пламени вперемешку с комьями земли, осколками бомб и обломками взорванных построек. И среди этого полыхающего ада все равно кипела жизнь: зенитчики, укрываясь кто чем мог, суетились у своих орудий, сясь вести непрерывный огонь по крошечному рою воздушных целей. Вскоре одно за другим взорвались топливные хранилища — и вырвавшиеся из них грибовидные столбы пламени со страшным гулом взметнулись на чудовищную высоту. В общем, создавалось такое впечатление, будто японцы стали полными хозяевами в воздушном пространстве над Мидуэем. «Зеро», точно осы, металось на шальной скорости в разных направлениях и жалило пулеметным огнем все, что даже едва проглядывало сквозь густые клубы дыма. Налет длился каких-нибудь полчаса. Но результаты его были ошеломляющими. Впрочем, в первых сводках с Мидуэя о них не сообщалось. Не успели японские самолеты убраться восвояси, как командующий соединением военно-морской авиации кинулся к радиопередатчику и послал в эфир срочное сообщение: «Всем истребителям приказываю заходить на посадку. Дозаправка — в установленном порядке. Сначала — пятое отделение». Через некоторое время на чудом уцелевшую бетонную взлетно-посадочную полосу аэродрома сели первые два самолета — и остановились прямо напротив громадных костров, бушевавших на том месте, где совсем недавно стояли ангары. Из 24 «брюстеров» обратно не вернулись пятнадцать; семь уцелевших изрядно пострадали, но все же с грехом пополам сели кто где. Американские истребители столкнулись с неприятельской эскадрилей в 35 километрах от Мидуэя. Позже выяснилось, что после первого налета японцы недосчитались сорока самолетов: часть из них была сбита из зенитных орудий береговых батарей, а другим не дали спуска «брюстера». И это был настоящий подвиг, если учесть неравную расстановку сил. Оставшиеся в живых защитники Мидуэя наконец выбрались из укрытий и первым делом принялись подбирать своих убитых и раненых товарищей; потом они взялись собирать валявшиеся повсюду консервные банки и сигаретные пачки — все, что уцелело после того, как взрывами разнесло вдребезги торговые лавки. Кроме того, надо было срочно восстанавливать и ремонтировать то, что подлежало восстановлению и ремонту. Разгребая руины и завалы, защитники Ми-

дуэя с удивлением смотрели на целехонькие взлетно-посадочные полосы аэродрома и не верили своим глазам. Японцы, как видно, решили сперва нанести удар по зенитным батареям, укрепсооружениям и топливным хранилищам, чтобы американские самолеты уже никогда не смогли взлететь. А длинные взлетно-посадочные полосы они не тронули потому, что восстанавливать их — дело долгое и крайне утомительное: ведь в скором времени они рассчитывали воспользоваться ими в своих целях.

Что же касается американских самолетов, вылетевших навстречу японской эскадре, они атаковали ее, по некоторым сведениям, то ли в 8 часов 10 минут, то ли в 8 часов 11 минут, а по другим — в 8 часов 30 минут или в 8 часов 34 минуты. Таким образом выходит, что налет длился от пятнадцати минут до получаса. И вот тут-то в различных документах как раз и наблюдаются первые несостыковки во времени. Впрочем, для нас с вами это не столь уж важно: ведь нам куда более интересно проследить сам ход тех драматических событий в их фактической последовательности. Итак, как мы помним, с Мидуэя взлетели одна за другой четыре авиагруппы. В первую вошли: 6 торпедоносцев «кертис-эвнджер», под командованием лейтенанта Фиберлинга. Во вторую — 15 «боингов» Б-17, армейских «летающих крепостей», под командованием подполковника Суини. В третью — 4 легких, 12-тонных бомбардировщика Б-26 «мартин», с одной торпедой на борту, под командованием капитана Коллинза. Ну и, наконец, четвертая группа состояла из 16 пикирующих бомбардировщиков «донтлес», под командованием майора Хендерсона, и 11 пикирующих бомбардировщиков «виндикейтор», которыми командовал майор Норрис.

Первыми на цель вышли торпедоносцы Фиберлинга (судя по некоторым отчетам, это произошло в 8 часов 10 минут). По приказу адмирала Нимица летчики должны были, в первую очередь, атаковать авианосцы противника. А те, как известно, шли под прикрытием истребителей, крейсеров и эсминцев. Торпедоносцы снизились до шестидесяти метров над уровнем моря и почти на бреющем полете пошли в атаку, которую иные американские историки называют «дерзким рейдом». «Судя по всему, первая авиагруппа нанесла удар с ходу, без всякой подготовки», — говорилось в официальном сообщении. На самом же деле утверждать это наверняка было по меньшей мере опрометчиво, поскольку из рейда вернулся только один изрядно потрепанный самолет лейтенанта Эрнеста, который, оказывается, даже не увидел, чем закончился налет. Пять других «эвнджеров» были сбиты, причем два из них упали в море еще до того, как успели выпустить торпеды. К тому же японские летчики действовали не менее «дерзко», чем американские: они преследовали торпедоносцы до самых границ сектора обстрела корабельных орудий своей эскадры.

Четверка армейских Б-26 подлетела к месту сражения, когда бой, по сути, уже закончился. Заметив американские бомбардировщики, «зеро» тотчас устремились наперехват. Коллинз приказал своей группе круто снижаться и атаковать с лета. Сам он снизился до семидесятиметровой высоты и взял на прицел один из авианосцев — тот находился в семистах метрах от него. Примеру командира незамедлительно последовал летевший рядом с ним лейтенант Мюри. Оба бомбардировщика крыло к крылу пронеслись над носовой палубой авианосцев — и «свечкой» ушли вверх, под грохот рвущихся вокруг снарядов и стрекот пулеметных очередей. В результате Коллинзу разнесло шасси, а у Мюри загорелся двигатель и, кроме того, был убит его хвостовой стрелок. Третий Б-26 на подлете к авианосцу-цели был сбит — и рухнул в море. Не исключено, что после этой тройной атаки цель была поражена или хотя бы задета (во всяком случае, рядом с нею взметнулся огромный водяной столб). Однако в то же мгновение авианосец круто заложил право на борт. Это был «Акаги». В общем, нельзя было сказать с полной уверенностью, что в него попала хотя бы одна торпеда. Но как бы там ни было, безупречно стройные ряды японской эскадры расстроились.

А через несколько минут в небе показались 16 «донтлесов» майора Хендерсона. Десять пилотов из его группы пришли служить в эскадрилью пикирующих бомбардировщиков всего лишь неделю назад; они имели весьма слабое представление о том, как производится бомбометание с пикирования на практике. Поэтому Хендерсон решил атаковать по-другому — с «планирования». И по его приказу группа пошла на широкий вираж, мало-помалу набирая высоту. «До атаки оставалось несколько минут, — рассказывал потом один из пилотов. — И за это время я успел насчитать по меньшей мере шестьдесят три неприятельских корабля. Я видел, как снизу нас берут на прицел зенитчики, а с воздуха нам наперехват мчится целый рой «зеро». У меня душа ушла в пятки от страха...» Но не успел Хендерсон перевести свой самолет в планирование, как его сбили. Командование группой тут же принял на себя капитан Глидден — он направил ее напрямик на авианосец «Кага». И, медленно снижаясь, «Донтлесы» двинулись на цель. Летчики видели, как «Кага» вдруг резко заметался из стороны в сторону и как от него, точно от разъярившегося медведя, отпрянули корабли охранения. Большинство перешедших в планирование «донтлесов» были сбиты и, охваченные пламенем, рухнули в море. Уцелевшие бомбардировщики снизились до стопятидесятиметровой высоты и нанесли по «Каге» несколько ударов. Три бомбы угодили в верхнюю палубу авианосца — и из пробоин повалил густой дым. Всякий раз, когда тот или другой бомбардировщик делал новый заход для нанесения очередного бомбового удара, на него стаяй кидались «зеро». «Наш самолет атаквали сразу восемь

«зеро», — вспоминал позднее один из летчиков. — Меня ранило в правую ногу. Из-за жуткой болтанки мне даже забрызгало кровью очки, и я уже с трудом мог различить, что происходит вокруг. Стабилизаторы у нас были пробиты, радиопередатчик отказал напрочь, а приборную доску сплошь залило кровью. Потом пробило топливопровод — надо было его залатать, и как можно скорее. Но мы не успели. В довершение ко всему заглох двигатель, и мы стали падать. Удар о воду был довольно сильный, но машина, слава Богу, осталась на плаву, и мы успели спустить плот». Атака «донтлесов» в общей сложности длилась тринадцать минут. Из шестнадцати бомбардировщиков на Мидуэй вернулись только восемь, и два из них — с серьезнейшими повреждениями на борту.

Сейчас уже невозможно сказать с точностью, как скоро вышли на цель 15 «летающих крепостей» подполковника Суини, — то ли до, то ли сразу же после того, как в бой вступили 11 «виндикейторов» майора Норриса. Кроме того, осталось неизвестно, с какой высоты они нанесли бомбовый удар и насколько он был точен. Хотя, судя по всему, группа Суини скорее всего атаковала японскую эскадру с большой высоты — правда, безуспешно. Единственное, что можно утверждать более или менее определенно, так это то, что появление «летающих крепостей» посеяло в рядах противника еще большую панику. Что же касается «виндикейторов», то, встретив отчаянное сопротивление «зеро», облепивших авианосцы так, что к ним было не подступиться ни с какого боку, они в конце концов оставили их в покое. Норрис атаковал с пикирования линкор «Хиеси», и его примеру последовала вся группа. Две бомбы поразили огромную носовую часть линкора — ее тут же заволокло густыми клубами дыма. И «Хиеси» резко накренило на нос. А «виндикейторы» как ни в чем не бывало развернулись и легли на обратный курс. Им повезло больше, чем остальным: они все вернулись на базу, правда, двум из них пришлось совершить вынужденную посадку на воду — но в виду Мидуэя.

Вот как вкратце описал сложившуюся после этого налета ситуацию Честер Нимиц: «Военно-воздушные силы Мидуэя нанесли по противнику мощный удар, однако, невзирая на понесенные потери, японцы ни на минуту не ощутили себя в шкуре потерпевших поражения. В результате налета десять неприятельских кораблей получили повреждения разной степени, а один или два транспорта, из этого же числа, были потоплены. Впрочем, для крупной эскадры, состоявшей по меньшей мере из 80 кораблей, продвигавшихся к Мидуэю, то были не слишком большие потери, в то время как защитники Мидуэя потеряли большую часть истребителей, торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков — то есть те самые самолеты, которые только и могли наносить наиболее эффективные удары по целям. Кроме того, уцелели

все три японских авианосца, а если они и получили повреждения, то весьма незначительные».

Боевой дух защитников Мидуэя резко упал. Летчики, которым посчастливилось вернуться на базу, рассказывали, что к Мидуэю движется огромная неприятельская флотилия. «Лично я насчитал шестьдесят три корабля. Так что, считай, всем нам крышка!» — уверял один стрелок из группы Хендерсона. А другой ему вторил: «Похоже, на нас ополчились разом все японцы». Из вернувшихся на остров самолетов у многих были серьезные повреждения, но средств для их ремонта на Мидуэе больше не осталось. Система ПВО была практически уничтожена. Иначе говоря, последствия налета на остров и рассказы летчиков произвели на солдат и офицеров местного гарнизона столь удручающее впечатление, что они напрочь забыли про свою авианосную эскадру, прибытие которой ожидалось со дня на день. Или, быть может, они просто разуверились в ее силе и мощи? Что ни говори, даже самые стойкие бойцы воспринимали неумолимо надвигающуюся японскую флотилию в образе эдакого неуязвимого механического мастодонта, которого ничем не остановить, — ни градом пуль, ни лавиной снарядов. Он и раненый рвется со страшным ревом напролом, отчего кажется еще более страшным и неуязвимым.

И тут вдруг выяснилось — быть может, это было самое странное событие в битве за Мидуэй, — что неукротимый мастодонт остановился (неужто воздушная атака свергла его в замешательство?), и повернул обратно. В самом деле, японская эскадра легла на обратный курс и, разделившись на две авианосные группы, отошла на северо-запад. Впоследствии этот и впрямь странный маневр неприятеля многие расценили как отступление, хотя в действительности японцы попросту решили отвести свои авианосцы под прикрытие плотной облачности, о которой мы говорили выше.

Японское военное командование, разумеется, не рассчитывало на такую же внезапность, как при подготовке налета на Перл-Харбор, вместе с тем, однако, не надеялось оно и на то, что Мидуэй защищала жалкая горстка бойцов. В то утро появление в небе «летающих крепостей», конечно же, насторожило японцев, и они, очевидно, подумали, что американцы превратили Мидуэй в неприступный бастион. Кроме того, с японских эсминцев докладывали, что в водах атолла крейсируют американские подводные лодки. Как ни досадно, а о нанесении внезапного удара не могло быть и речи. Наконец, японские самолеты-разведчики уже наверняка успели засечь «Энтерпрайз» с «Хорнетом». Короче говоря, японцы решили изменить тактику. Разумеется, они и не думали отступить — просто японское командование, как было сказано выше, посчитало целесообразным отвести свои авианосцы под прикрытие облаков, а заодно попытаться разработать новый план атаки — с другого направления. Но, как опять-таки известно из истории

войн, любое, даже безусловно подготовленное наступление, перестав быть неожиданным, в конце концов замедляется и неумолимо переходит в отступление.

Тем временем две американские ударные авианосные группы, находившиеся к северу от Мидуэя, на предельной скорости спешили к месту, где кипел ожесточенный воздушно-морской бой. Горизонт впереди по курсу был затянут легкой туманной дымкой. «Энтерпрайз» и «Хорнетом», каждый под защитой своего «экрана», шли во главе объединенной эскадры. За ними в кильватере, зарываясь форштевнями в пенных волнах, следовали эсминцы. Как только стало известно, что в составе японской эскадры идут два авианосца, «Йорктаун» вместе с кораблями сопровождения сбавил ход и, заняв место в арьергарде, стал прикрывать эскадру сзади. Летчики на борту авианосцев бодрствовали с трех утра. Вот уже четыре часа, как они сидели в помещениях для дежурных экипажей при полной экипировке, готовые к взлету, и, не отрывая глаз от световых табло, следили за оперативными сводками о налете японской авиации на Мидуэй. После того как были обнаружены основные ударные силы неприятельской эскадры, бортовые радиостанции на многих американских кораблях настроились на частоту мидуэйской эскадрильи. И летные экипажи авианосцев слышали грохот рвущихся на атолле японских бомб и отчаянной пальбы зенитных орудий защитников Мидуэя, как если бы они были в самой гуще событий. Но вот настал и их час. Когда они поднялись на полетные палубы, туман уже рассеялся. Над морем простиралось светлое безоблачное небо. Взлет проходил в следующем порядке:

Около восьми часов утра (установить точное время начала взлета невозможно) с «Хорнета» один за другим поднялись в воздух 35 пикирующих бомбардировщиков «донтлес», 15 торпедоносцев «дивастейтор» и 10 истребителей «уайлдкэт». С «Энтерпрайза» поочередно взлетели: 35 «донтлесов», 14 торпедоносцев и 10 истребителей. А в 8 часов 40 минут было решено поднять в небо и большую часть самолетов с «Йорктауна»: 17 «донтлесов», 12 торпедоносцев и 6 истребителей. Таким образом на «Йорктауне» в резерве оставались еще 17 пикирующих бомбардировщиков «донтлес» — на случай неожиданного появления японских авианосцев.

Результаты совместного вылета были таковы. Бомбардировщикам и истребителям с «Хорнета» не повезло — в указанном квадрате, к северо-западу от Мидуэя, кораблей противника они не обнаружили: японская эскадра, как мы помним, изменила курс. Тогда самолеты с «Хорнета» развернулись и отправились на поиски в другом — юго-западном направлении, правда, не все.

Одной из групп торпедоносцев — номер 8, взлетевших с «Хорнета», командовал капитан-лейтенант Джон Уолдрон. Его группа, отде-

лившись от бомбардировщиков и истребителей, взяла курс на север и в 9 часов 20 минут наконец обнаружила корабли противника. Однако горючее у самолетов Уолдрона было уже почти на исходе. Заметив японцев, Уолдрон запросил по радио разрешения вернуться на «Хорнет» для дозаправки и уж потом атаковать. Но контр-адмирал Спрюэнс велел ему передать: «Атакуйте немедленно!» Японская эскадра шла кильватерной колонной, растянувшейся в длину на 15 километров. Торпедоносцы Уолдрона, без всякого прикрытия, как и «дивастейторы» с Мидуэя, снизились до высоты пуска торпед и, не обращая никакого внимания на появившиеся в воздухе японские истребители, перешли в горизонтальный полет и медленно двинулись на цель. А дальше произошло то, чего и следовало ожидать: 8-я группа торпедоносцев была полностью уничтожена. Объятые пламенем американские самолеты один за другим падали в море точно камни. Ни одному из них не было суждено вернуться на «Хорнет». Из всех летчиков этой группы уцелел только один — лейтенант Джордж Гэй. Когда его самолет упал в море, Гэй успел выбраться из кабины и, ухватившись за подушку, оторвавшуюся от кресла пилота, остался плавать на поверхности. Вот что он рассказывал после того, как его выловили «свои»: «Потом я нырнул под воду — попробовал вытащить хвостового стрелка (его ранило), но не сумел. И первое, что я увидел, когда снова оказался на поверхности, — громадный японский авианосец, он надвигался прямо на меня. На его полетной палубе было полно самолетов. Грандиозное зрелище! Только по мне было бы куда лучше наблюдать все это со стороны, причем как можно дальше. Метрах в пятистах от меня авианосец взял круто право на борт, тот же маневр проделал и сопровождавший его крейсер — он прошел примерно в четырехстах пятидесяти метрах от меня». Чтобы японцы его не обнаружили, Гэй осмелился надуть спасательный плотик только ночью. Так что воздушно-морской бой близ Мидуэя ему пришлось наблюдать в прямом смысле из воды.

Пробултыхавшись в море около часа, Джордж Гэй увидел, как в воздухе появилась еще одна группа американских торпедоносцев. Это была 6-я группа — она поднялась с «Энтерпрайза» и, согласно изящному выражению, промелькнувшему в одной из сводок той поры, «действовала самостоятельно». А между тем в свое время в Тактическом руководстве американских ВМС было черным по белому написано, что первыми должны наносить удар пикирующие бомбардировщики и только потом — тихоходы-торпедоносцы, да и то под неизменным прикрытием истребителей, поскольку их задача — добивать еще не потопленные, а лишь выведенные из строя корабли противника. Однако, как мы уже имели возможность убедиться и еще не раз увидим в дальнейшем, правила эти нарушались сплошь и рядом, и весьма-весьма серьезно. Так, в то утро истребители с «Энтерпрайза»

опередили торпедоносцы — и были вынуждены ждать их прибытия целых полчаса. И все это время они просто так кружили над целью, попусту сжигая горючее. Хуже того: не заметив в небе ни одного японского истребителя (все «зеро», должно быть, тогда дозаправлялись), командир американской истребительной группы доложил на «Энтерпрайз»: «Неприятеля в воздухе не вижу» — и повел группу обратно. А через несколько минут прибыли торпедоносцы «Энтерпрайза» — на перехват им тут же устремились «зеро», успевшие тем временем благополучно подняться в воздух. 6-я торпедоносная группа выбрала целью авианосец «Кага», уже получивший кое-какие повреждения. Перейдя на бреющий полет, торпедоносцы буквально пробивались к нему сквозь сплошную лавину огня японских корабельных орудий и бешеный шквал трассирующих пуль, которыми с воздуха их осыпали два с половиной десятка «зеро». Самолетам «Энтерпрайза», однако, повезло чуть больше, чем их собратьям с «Хорнета»: из четырнадцати торпедоносцев, участвовавших в этом отчаянном рейде, четыре уцелели, а десять были сбиты.

Когда чудом уцелевшая четверка, с трудом набирая высоту, скрылась в юго-восточном направлении, Джордж Гэй, у которого из воды по-прежнему торчала только голова, заметил, как в небе показалась следующая группа американских торпедоносцев, — на сей раз в сопровождении истребителей. Это была 3-я торпедоносная группа «Йорктауна» — ее прикрывали 16 «своих» истребителей и несколько истребителей с «Энтерпрайза», которые пересеклись с основной группой в воздухе и решили атаковать вместе с нею. Но в то злополучное утро удача, похоже, решительно отвернулась от торпедоносцев: Гэй своими собственными глазами видел, как высокоскоростные и более маневренные «зеро» отрезали их от истребителей прикрытия, перекрыв последним дорогу и облепив каждый из них со всех сторон, чтобы сковать сопротивление. В конце концов торпедоносцы из 3-й группы, как и их предшественники, были вынуждены заходить на цель с горизонтального полета, на малой скорости и в открытую, в то время как их атаквали другие «зеро». Гэй с отчаянием в глазах увидел, как семь торпедоносцев, вспыхнув, точно факелы, один за другим упали в море. Оставшиеся же пять самолетов устремились было на авианосец «Акаги», но трое из них тут же были сбиты. Так что из двенадцати «дивастейторов», участвовавших в налете, обратно вернулись только два.

Думаю, нам вряд ли удастся вывести на чистую воду когорту военных обозревателей, описывавших те драматические события, не скупясь ни на краски, ни на похвалы в адрес американского военно-морского командования. Иначе говоря, они, все как один, представили воздушно-морскую битву за Мидуэй в полном соответствии с положениями уже упоминавшегося Тактического руководства для ВМС:

сначала в бой вступили пикирующие бомбардировщики, а следом за ними, как и положено, торпедоносцы под прикрытием истребителей. При этом всякий досужий комментатор считал своим долгом непременно оправдать целесообразность такой тактики. А тем фактом, что события на самом деле развивались совсем по-другому, можно было по большому счету пренебречь: ведь сама тактика — в теории — от этого ничуть не пострадала. Однако в то роковое утро американцы потеряли тридцать пять торпедоносцев из сорока одного, участвовавшего в налете на неприятельскую эскадру, тогда как ни один японский самолет, насколько можно предположить, даже не пострадал. Но, тут же возразят нам обозреватели, американские самолеты, невзирая ни на что, воспрепятствовали маневрам японских авианосцев, вследствие чего в небо не поднялся ни один неприятельский бомбардировщик. Кроме того, продолжают как бы в свое оправдание комментаторы, японцы больше всего опасались торпедных атак и были вынуждены бросить все «зеро» против американских торпедоносцев; таким образом к тому времени, когда подоспели пикирующие бомбардировщики с «Энтерпрайза» и «Йорктауна», японская эскадра осталась без прикрытия истребительной авиации. Ну что тут скажешь — пожалуй, только одно: это замечание вполне справедливо. Но как бы там ни было, потери — в людях и технике — говорят сами за себя: лишь они могут оправдать либо, напротив, опровергнуть целесообразность той или иной тактики.

Итак, американские пикирующие бомбардировщики должны были выйти на цель одновременно с торпедоносцами, если не раньше. Но, как мы знаем, эскадрильям пришлось разделиться на группы, поскольку в предполагаемом квадрате японской эскадры не оказалось, и продолжать поиски в разных направлениях. Группа «Хорнета» цель так и не обнаружила. Входившие в ее состав бомбардировщики развернулись и легли на обратный курс — но у большинства из них в воздухе закончилось горючее и они упали в море, другим же кое-как удалось дотянуть до Мидуэя.

Капитан-лейтенант Кларенс Маккласки, командовавший группой пикирующих бомбардировщиков с «Энтерпрайза», покружив битый час над океаном на шестикилометровой высоте, наконец заметил далеко на горизонте длинную тускло-белую кильватерную струю на темно-синем фоне моря. Это могла быть только японская эскадра. Предупредив «Энтерпрайз» о ее появлении, Маккласки приказал самолетам перестроиться в боевой порядок. Ему показалось странным, что в небе нет ни одного японского истребителя. Приблизившись к цели, Маккласки разглядел, что под ним, пятью километрами ниже, кипит бой: «зеро» атакуют американские торпедоносцы. Вскоре он уже четко видел два больших японских авианосца и один маленький. Крейсера

сопровождения почему-то держались в нескольких милях от них. Рядом были только эсминцы — они неотступно следовали за авианосцами, словно рыбы-лоцманы за акулами, в точности повторяя их маневры. В это время к авиагруппе «Энтерпрайза» присоединились пикирующие бомбардировщики с «Йорктауна». Группа «Энтерпрайза», разделившись на два звена, устремилась в атаку на авианосцы «Сориу» и «Кага», а самолеты «Йорктауна» нацелились на «Акаги».

Полетные палубы авианосцев становились все ближе, постепенно увеличиваясь в размерах; отдраенные до блеска, с огромной эмблемой «Восходящего солнца» посередине, они слегка покачивались, а вместе с ними раскачивались и самолеты со сверкающими крыльями, стоявшие в несколько рядов в кормовой части. И вот слева и справа от авианосца «Кага» в воздух взметнулись пенящиеся фонтаны — первые бомбы упали мимо цели. В следующее мгновение корму авианосца озарила ослепительная красно-белая вспышка, которая разрасталась подобно раскрывающемуся бутону гигантского цвета, обрамленная огромными языками пламени. Другая бомба угодила точно в середину верхней палубы; было видно, как из образовавшейся пробоины в небо медленно пополз целый гейзер обломков. Только после этого японские летчики как будто очнулись и начали поднимать в воздух свои «зеро». Авианосец «Сориу», в который попало сразу же несколько бомб, тоже занялся огнем. Но этот налет обошелся дорого и американцам: из 33 бомбардировщиков, покинувших «Энтерпрайз», 18 были сбиты. Улетая с места атаки, один из уцелевших «донтлесов» напоследок сбросил бомбу на японский эсминец. И тот, выпустив последний пар, замер на месте как пришипленный. Вслед за тем лейтенант Гэй, который все это время плавал неподалеку, ухватившись за подушку от своего сиденья, увидел, как из чрева «Каги» вырвался огромный огненный шар — на японском авианосце взорвались зарядные погреба.

Пока другой авианосец — «Акаги» разворачивался против ветра, чтобы могли взлететь его самолеты, с неба на него ринулись «донтлесы» «Йорктауна». Первый «зеро» уже готов был оторваться от переднего края взлетной полосы, как вдруг прямо посреди кормовой части полетной палубы, где сбились в кучу остальные японские самолеты, разорвалась бомба. Корма авианосца тотчас скрылась за стеной огня. В течение нескольких секунд в «Акаги» угодило подряд пять бомб, превратив его в гигантский плавучий костер. Убедившись, что цель уничтожена, четверка бомбардировщиков «Йорктауна» атаковала один за другим находившиеся поблизости крейсер и линкор. И в следующий миг от линкора потянулся в небо длинный шлейф черного дыма, а крейсер, застыв на месте, начал медленно заваливаться на один борт. Успешно завершив свое дело, четверка бомбардировщиков «Йорктауна», целая и невредимая, легла на обратный курс. Таким образом между одиннадцатью и двенадцатью часами американские самолеты выве-

ли из строя три японских авианосца: «Кага», «Акаги» и «Сориу», — а также эсминец — «Хириу». Американские летчики видели, как он на всех парах пустился наутек в северном направлении, пытаясь укрыться за густой завесой облаков.

Между тем американские авианосцы, каждый под своим прикрытием, шли курсом зюйд-вест, стараясь избежать встречи с быстроходными японскими линкорами. Не успели бомбардировщики с «Йорктауна» вернуться на свой авианосец, как их пилоты тут же получили приказ снова подниматься в воздух. Было ровно 12 часов дня. В двадцати милях к северу самолеты прикрытия «Йорктауна» засекли 18 японских пикирующих бомбардировщиков в сопровождении такого же числа истребителей. Это были самолеты с «Хириу». Завязался короткий воздушный бой. От американских истребителей могли уйти только восемь неприятельских бомбардировщиков. Но, отлетев чуть в сторону, они следом за тем ринулись на «Йорктаун», шедший под прикрытием тяжелых крейсеров «Астория» и «Портленд» и 5 эсминцев. То, что произошло потом, скорее напоминало учебные стрельбы по мишеням. Поскольку нападающих было немного, корабельные артиллеристы, вместо того чтобы открыть заградительный огонь из всех зенитных орудий, выбрали себе каждый по воздушной цели и открыли пальбу. Первый японский бомбардировщик был сбит сразу же, как только оказался на линии прицельного огня: объятый клубами черного дыма и языками пламени, он камнем рухнул в море. Второму бомбардировщику удалось подлететь поближе и зайти в пике. Но не успел он как следует прицелиться, как его тут же разнесло на куски. И все же одна из его бомб попала в «Йорктаун». Третий японский бомбардировщик тоже был сбит, едва начав входить в пике; он тоже разлетелся на части, а сброшенная им бомба, упав в море, разорвалась за кормой авианосца, обдав его палубу фонтаном пенных брызг. Три других бомбардировщика зашли с правого борта «Йорктауна». Две бомбы пролетели мимо цели, а третья разворотила палубу авианосца с правого борта. Шестой бомбардировщик рухнул в море прямо перед «Йорктауном». Седьмой, сделав вираж, начал пикировать на авианосец со стороны носа. Он успел сбросить бомбу до того, как был сбит. Бомба угодила в носовую самолетоподъемник, который тут же занялся огнем. Восьмой бомбардировщик так и не смог нанести удар. В общей сложности в «Йорктаун» попало три бомбы. Через четверть часа после полудня налет прекратился — японские самолеты, все до единого, были уничтожены.

«Йорктаун» потерял ход. От него тянулся длинный столб черного дыма, уходивший высоко в небо. Со стороны подбитый авианосец являл собой поистине трагическое зрелище. Но на его борту уже всю кипела работа. На охваченных огнем полетной палубе и твинде-

ках, где размещались ангары, а также в машинном отделении, куда через трубу попала одна из бомб, выведшая из строя сразу несколько паровых котлов, — повсюду трудились спасательные и ремонтные команды. В 13 часов 15 минут пробоина в полетной палубе была кое-как заделана, пожар почти потушили, так что авианосец уже мог увеличить скорость до 20 узлов и принимать кружившие над ним все это время самолеты, которым было необходимо дозаправиться, прежде чем атаковать «Хириу».

«Йорктаун» составлял северное крыло американской эскадры, продолжавшей следовать курсом зюйд-вест. В 14 часов 26 минут радиолокатор авианосца засек эскадрилью противника — она приближалась с севера. Все американские корабли тотчас приготовились к бою. На борту «Йорктауна» даже пришлось приостановить дозаправку самолетов.

Это надвигался второй эшелон самолетов с «Хириу» — 16 торпедоносцев в сопровождении группы истребителей прикрытия. Как и прежде, путь японцам преградили перехватчики с «Йорктауна». Они упустили только восемь японских торпедоносцев, и те, ловко перейдя в горизонтальный полет, сквозь шквальный огонь корабельных орудий начали медленно пробиваться к цели, но только четверем из них удалось подойти к ней на расстояние пуска торпед. И через несколько секунд поверхность моря рассекли четыре длинных шлейфа, тянувшихся следом за смертоносными сигаровидными снарядами, которые японские самолеты все же успели выпустить, прежде чем один за другим рухнуть в океан. «Йорктаун», увеличив обороты до предела, рванулся вперед, кренясь то на один борт, то на другой, и таким образом ушел от первых двух торпед. Другие же две поразили авианосец в левый борт, вспенив воду прямо под средней его частью. Корабль резко потерял скорость, но все же продолжал двигаться вперед. За ним неотрывно следили моряки с остальных кораблей. Но вот наконец зенитные орудия смолкли — в воздухе уже не было ни одного японского самолета. Воздушно-морской бой длился не больше семи минут.

А «Йорктаун», теряя ход, все больше заваливался на левый борт, потом стал медленно поворачиваться вокруг своей оси и в конце концов совсем остановился, охваченный с левой стороны клубами черного дыма. Авианосец окружил подоспевшие вскоре корабли сопровождения.

Внутри корпуса «Йорктауна» царил полный мрак, и сквозь дымовую завесу ничего нельзя было разглядеть, а крен корабля все увеличивался. В 14 часов 57 минут командир приказал всему экипажу покинуть обреченный авианосец. С правого борта сбросили штормтрапы и длинные пеньковые сетки, и моряки начали спешно спускаться на

борт эсминцев, подошедших к авианосцу с той же, единственной безопасной стороны.

Первым «Хириус» заметил летчик с «Йорктауна»: это был лейтенант Сэм Адамс — он успел подняться в воздух до того, как японцы атаковали его авианосец вторым эшелонем. Адамс вышел на «Хириу» часа в четыре пополудни — и тут же передал по радио его координаты, курс и скорость, а также состав и численность кораблей сопровождения. Сообщение Адамса было настолько подробным и точным, что американские летчики смогли продумать тактику налета заблаговременно, и каждый из них знал свою цель еще до вылета. Вслед за тем с «Энтерпрайза» поднялись в воздух 24 пикирующих бомбардировщика — 14 из них только каких-нибудь пару часов назад принадлежали «Йорктауну». А еще через полчаса 16 «донтлесов» взлетели с «Хорнета».

В 16 часов 50 минут авиагруппа «Энтерпрайза» заметила неприятеля — три полыхающих, дымящихся авианосца и на некотором расстоянии от них еще один, целый и невредимый «Хириу». Но в следующее мгновение перед американскими самолетами прямо по курсу возникла целая тьма «зеро». В воздухе завязался ожесточенный бой. Однако на этот раз удача, совершенно очевидно, не хотела жаловать японцев — на «Хириу» не вернулся ни один самолет, тогда как американцы потеряли только три машины.

Когда небо очистилось от «зеро», несколько «донтлесов» кинулись с шестикилометровой высоты на «Хириу», сбросив на него шесть бомб, и те все до одной попали точно в цель. Сила взрывов была такова, что полетная служба, вздыбившись, отошла от корпуса как отшелушившаяся от банана кожура. «Хириу» загорелся весь — от носа до кормы. А бомбардировщики тем временем устремились на новую жертву — линкор «Киришиму». Через полчаса к месту сражения подоспела авиагруппа «Хонета» — она совершила налет на два других корабля, сопровождавших японский авианосец, — линкор и еще один крейсер. Некоторое время спустя из Перл-Харбора прибыла эскадрилья «летающих крепостей». Бомбардировщики сбросили три крупнокалиберные бомбы на «Акаги» — и авианосец пошел ко дну; потом они с тем же успехом вывели из строя два неприятельских крейсера — тяжелый и легкий. После этого грозная эскадрилья взяла курс на Мидуэй и благополучно совершила посадку на атолле.

В тот же вечер изрядно потрепанный еще во время утреннего налета «Сориу» добила американская подводная лодка: она выпустила в авианосец две торпеды — и тот пошел ко дну. Та же участь постигла и авианосец «Кага»: его обстрелял из орудий американский крейсер. А предсмертную агонию «Хириу», превратившегося в гигантский плавучий факел, завершил японский эсминец: на рассвете 5 июня он вернулся на место боя, сплошь усыянное обломками, что-

бы снять с воды уцелевших моряков и летчиков. Предрассветную тишину вспороли взрывы нескольких мин — и волны сомкнулись над последним японским авианосцем, прибывшим к Мидуэю в составе мощной эскадры.

Единственным очевидцем воздушно-морского боя, от начала до конца, был лейтенант Джордж Гэй: все это время он бултыхался в волнах, держась за подушку от летнего кресла, как утопающий за соломину. Но вот на море густой пеленой опустились сумерки, японская эскадра в беспорядке отошла на север, и только тогда Гэй решился надуть резиновый спасательный плотик. Забравшись в него, он наконец перевел дух, и стал ждать, когда его подберут свои. А что ему еще оставалось делать?

Зато на Мидуэе царило полное уныние. Защитники атолла уже целые сутки наблюдали одну и ту же трагическую картину: жалкие руины посреди дымящегося пепелища; а кое-где, на месте топливных хранилищ, продолжало бушевать пламя. Однако бойцы не сидели сложа руки — на острове повсюду, хотя и медленно, шли ремонтно-восстановительные работы. Удрученное состояние людей усугублялось еще и тем, что они не знали, чем закончилось ожесточенное воздушно-морское сражение к северу от атолла. И вот 5 июня, в 2 часа 15 минут ночи, американская подводная лодка «Тэмбор» передала на Мидуэй следующее сообщение: «В 90 милях к западу от острова наблюдаем большое скопление неопознанных кораблей». Не исключено, что неприятель задумал взять реванш и высадить на Мидуэй десант. И когда на рассвете 5 июня к Мидуэю подошла одиночная японская подводная лодка — судя по всему, ее экипаж просто не знал о результатах недавно закончившегося боя — и обстреляла берег из пушки, на атолле снова забили тревогу. Впрочем, вскоре обстановка прояснилась. Защитники Мидуэя, конечно, не догадывались о том, что накануне вечером — в 22 часа — командующий японской эскадрой адмирал Ямато повернул все свои силы, за исключением 7-го дивизиона крейсеров, обратно и взял курс на Японию. А 7-му дивизиону, куда входили крейсера «Могами», «Микума», «Судзуя» и «Кумано», надлежало нанести удар по Мидуэю с моря. Но японские корабли так и не смогли подойти к острову. Ночью «Могами» был атакован «Тэмбором»: хотя он получил повреждения, но тем не менее остался на ходу. После чего все четыре крейсера устремились следом за остальными кораблями эскадры — курсом на Японию.

В то же время сообщение «Тэмбора» получили и на американских авианосцах. И контр-адмирал Спрюэнс, приказав увеличить скорость до 25 узлов, направил всю эскадру в указанный квадрат. Под утро стали поступать другие донесения — из них явствовало, что неопознанные корабли могли принадлежать только спешно удиравшим япон-

цам. Да и сам «Трэмбор» чуть погода уточнил: «Видим два крейсера типа «Могами». Курс — восток». Вслед за тем американская подлодка начала за ними охоту. Но к северо-западу от Мидуэя небо было по-прежнему затянуто облаками, и неприятель не преминул этим воспользоваться.

6 июня видимость улучшилась. И в тот же день, ранним утром, истребители «Энтерпрайза» обнаружили две группы японских кораблей, двигавшихся на расстоянии 50 миль друг от друга и в 400 милях к северо-западу от Мидуэя. Для нанесения удара по южной группе с Мидуэя спешно поднялись в воздух 36 армейских бомбардировщиков Б-17. Однако в указанном квадрате японских кораблей не оказалось. Зато в 25 милях к востоку шесть бомбардировщиков из этой же группы, летевших на трехкилометровой высоте, заметили одиночный неприятельский корабль, и накрыли его доброй дюжиной крупнокалиберных бомб. Корабль исчез в мгновение ока. А бомбардировщики тут же радиовали на базу: «За пятнадцать минут потопили японский крейсер». На самом же деле это была американская подводная лодка «Грэйлинг» — едва рядом с нею рванули первые бомбы, как она резко пошла на погружение. И, слава Богу, осталась цела и невредима.

В то же самое время с «Хорнета» взлетели 36 пикирующих бомбардировщиков в сопровождении восьми истребителей. Вскоре летчики заметили несколько неприятельских кораблей: линкор класса «Киришима», крейсер и три эсминца. Хотя в воздухе, по понятным причинам, не было ни одного японского самолета, неприятель встретил американскую авиагруппу яростным огнем корабельных зенитных орудий. Бомбардировщики выбрали две самые крупные цели и атаковали с пикирования. Но большого вреда они им не причинили — во всяком случае, хода ни тот, ни другой корабль не потерял. Японцам же удалось сбить один бомбардировщик. В ответ истребители обрушили шквалы пулеметного огня на эсминцы. Через час авиагруппа вернулась на «Хорнет». Пока самолеты дозаправляли горючим, летчики заправлялись сандвичами и кофе. А потом — снова в погоню за удиравшим на всех парах противником. Все это и правда напоминало охоту.

Немного погодя большая группа (точное число неизвестно) пикирующих бомбардировщиков с «Энтерпрайза» засекла 2 японских тяжелых крейсера — они шли под эскортом двух эсминцев. То были крейсера «Микума» и слегка пострадавший «Могами». Бомбардировщики атаковали их на протяжении полутора часов. Оба крейсера получили серьезные повреждения, особенно «Микума». Его верхняя палуба превратилась в груды искореженных, покрасневших от пламени пожара, дымящихся обломков, среди которых валялись тела убитых моряков. Но, несмотря на сплошную лавину огня, низвергнутую на него из

поднебесья, «Микума» продолжал двигаться по инерции впереди своего тяжелораненого собрата, отстреливаясь из двух-трех уцелевших орудий. В конце концов пламя, вырывавшееся изнутри крейсера и бушевавшее в разных местах на палубе, сплотилось в один громадный костер. К тому времени ход «Микумы» заметно снизился — «Могами» пытался отвалить в сторону, подальше от огня. Вокруг него повсюду рвались бомбы. Крейсер здорово накренило на один борт, но он все равно продолжал отбиваться, паля из тех орудий, из которых еще можно было стрелять. На выручку обреченному крейсеру устремились два эсминца, чтобы принять на борт оставшихся в живых членов его экипажа. Но с воздуха на них тут же ринулись американские бомбардировщики. Один из эсминцев получил бомбу в корму — и палуба его тотчас занялась огнем; вслед за тем он резко накренился и затонул. Крен «Микумы» тоже увеличивался. Некоторое время спустя крейсер опрокинулся — и больше его уже никто не видел. А совсем неподалеку «Могами», отчаянно маневрируя и медленно продвигаясь вперед, отстреливался от не перестававших атаковать его бомбардировщиков и истребителей. На его борту в нескольких местах тоже бушевал огонь. На подмогу к крейсеру направился второй эсминец. Однако продолжать атаку американские летчики уже не могли — вышли все боезапасы, и они повернули самолеты обратно. А «Могами», полуразрушенный, полузатопленный, обгоревший, тихим ходом двинулся в сторону Японии, куда в конце концов и прибыл, потрепанный до неузнаваемости. Ему суждено было стать последним свидетелем и своего рода символом первого бесспорного, бесславного и грандиозного поражения Японии на море с 1592 года.

В тот же день поврежденный «Йорктаун» взяли на буксир и не спеша повели в Перл-Харбор. Низко сидящий на воде, с трудом сохраняющий остойчивость лишь благодаря попеременной перекачке балласта с борта на борт и неустанной работе помп, — авианосец являл собой странное, поистине печальное зрелище. Рядом с ним шел эскадренный миноносец «Хэмман». Их обоих сопровождали еще несколько эсминцев. Однако американские моряки и представить себе не могли, что в кильватере за конвоем следует японская подводная лодка. Ей удалось не только подойти к конвою достаточно близко, но и выпустить четыре торпеды. Две из них прямым попаданием поразили «Хэмман» — и он в считанные мгновения пошел ко дну, а две другие попали в «Йорктаун». Авианосец затонул только на следующее утро.

Таким образом, в общей сложности потери с обеих сторон в битве за Мидуэй были следующими: японцы потеряли четыре авианосца, один крейсер, один или два эсминца и один или два транспорта, не считая кораблей, получивших разной степени повреждения; кроме того, в воздушно-морских боях погибли две тысячи японских моря-

ков и летчиков. Американцы же потеряли один авианосец, 150 самолетов и 307 моряков и летчиков. Что же касается раненых японских моряков и летчиков, которые умерли, попав в руки к американцам, их погребли со всеми воинскими почестями — кого прямо в море, кого в земле.

IV

ГУАДАЛКАНАЛ

Согласно многочисленным свидетельствам, последние часы долгого перехода проходили в обстановке странного возбуждения, всеобщего бодрствования и любопытства. Вот уже несколько недель кряду дожди поливали вовсю: в Новой Зеландии — на улицах и набережных Веллингтона, во время нескончаемой погрузки и посадки на корабли; и на всем пути американской эскадры до островов Фиджи; и потом тоже. Словом — всю дорогу. Однако истребители прикрытия поднимались в небо почти каждое утро, невзирая ни на ливень, ни на промозглый туман и рассекая влажный воздух своими винтами, похожими на сверкающие зеркальные диски. Но этой ночью дождь наконец прекратился, и в просветах между кучевыми облаками на мало-помалу проясняющемся небосклоне снова засияли крупные звезды. Восстановилась чудесная погода, и на море был штиль. Все моряки, даже свободные от вахты, поднялись до рассвета, едва по кораблям объявили, что прямо по курсу, на северо-востоке показалась земля, — ее было очень хорошо видно в бледном свете угасающего полумесяца. И ни малейших признаков неприятельского присутствия. Вскоре моряки уже ясно различали живописные, поросшие буйной тропической растительностью склоны, спускающиеся к берегу океана. Занималась заря, и небо, прояснившись еще больше, скоро сделалось совсем белесым. Звезды погасли. Эскадра взяла влево — и теперь земля лежала по правому борту. Зеленые горы и холмы, прорезанные долинами, которые в предутренних редющих сумерках казались фиолетовыми, являли собой величественное, впечатляющее зрелище. Вдоль подножий холмов тянулись широкие белопесчаные пляжи. Эскадра проходила так близко от берега, что было слышно, как шуршат, накатывая на песок, волны, поднятые форштевнями кораблей. Ни единого подозрительного шума, только рокот волн, шелест песка и мерный гул корабельных двигателей. У входа в узкую долину показалась туземная деревня — несколько соломенных хижин на деревянных сваях, а вокруг ни одной живой души. Туземцы, похоже, еще спали. И люди на кораблях спрашивали себя: неужели

война докатилась и до этого тихого, мирного берега? Таким вот безмятежным предстал Гуадалканал перед взорами американских моряков ранним утром 7 августа 1942 года.

Гуадалканал — остров в архипелаге Соломоновых островов, протянувшихся пятисотмильной цепочкой с северо-запада на юго-восток от восточной оконечности Новой Гвинеи до Новых Гебрид. Другими словами, Соломоновы острова лежат почти параллельно северо-восточному побережью Австралии, от которого их отделяет Коралловое море. Соломоновы острова справедливо называют жемчужинами Тихого океана. Открыл их в 1569 году испанский мореплаватель Мендана де Нейра; он же и дал им такое название — как поговаривали в свое время, с явным намеком на несметные сокровища великого царя Израильского. А позднее выяснилось, что Меланезия, в состав которой входят Соломоновы острова, была колыбелью одного из первобытных племен и что все члены его, под стать папуасам, отличались крайней жестокостью, занимались каннибализмом и промышляли охотой за человеческими головами. Потом большую часть туземцев обратили в христианскую веру — и они сделали либо пресвитерианцами, либо католиками, а иногда и теми и другими одновременно, хотя некоторые из них продолжают время от времени охотиться за головами и по сию пору. И головы эти принадлежат их же собратьям — таким же несчастным и, в сущности, ни в чем не повинным меланезийцам! Есть на Соломоновых островах и другие обитатели — рептилии и насекомые, а также диковинные птицы с ярким, красочным оперением.

Гуадалканал имеет 150 километров в длину и 50 — в ширину. Японцев вряд ли привлек бы этот остров, если бы не его исключительно удачное географическое положение. В северной части Гуадалканала пролегает самая прекрасная на всем архипелаге долина — чем не место для аэродрома. Помимо того, с северного берега Гуадалканала виден другой остров, размерами поменьше, — Флорида, на побережье которого, обращенном в сторону Гуадалканала, расположена глубокая гавань с удобным местом для рейда, защищенная к тому же со стороны моря крохотными островками: Тулаги, Гавуту и Танамбого. Аэродром, гавань — вот вам и авиационно-морская база. В первых числах апреля 1942 года японцы вторглись на Тулаги, а в начале июля высадили войска и рабочие бригады на Гуадалканале и принялись строить аэродром и возводить полевые укрепления.

Между тем высшее военно-морское командование Соединенных Штатов решило «превратить всю юго-западную часть Тихого океана в основной плацдарм наступательных действий». И нам, я полагаю, было бы небезынтересно проследить — хотя бы вкратце — за тем, как разворачивалась подготовка к последующим крупномасштабным наступательным операциям, предусмотренным этим решением.

К тому времени в Окленде, Новая Зеландия, был создан новый командный пункт американского Тихоокеанского флота, и возглавил его вице-адмирал Роберт Л. Гормли, снискавший себе славу не только как большой любитель крепкого словца — под стать Хэлси, но и, помимо того, как неплохой организатор. Он покинул Вашингтон 1 мая и 7-го числа прибыл на место своего назначения. Через пять дней, 12 мая, Гормли получил от адмирала Нимица приказ «занять островные позиции, с тем чтобы начать незамедлительную подготовку к дальнейшим боевым действиям в юго-западной и центральной частях Тихого океана, а также к проведению десантных операций на островах, захваченных японцами». После победы в битве за Мидуэй верховное командование Соединенных Штатов полагало, что «по всем законам военной стратегии по неприятелю следовало нанести новый молниеносный и сокрушительный удар». И уже 2 июля Гормли получил приказ в скорейшем порядке начать широкомасштабное наступление. В соответствии с этим приказом Гормли назначался командующим всеми наземными, морскими и воздушными силами, дислоцированными в юго-западной части Тихого океана. А генерал-майор Александр Вандегрифт, командир 1-й дивизии морской пехоты, был назначен непосредственным командующим оккупационными силами, которым предстояло захватить территории, занятые японцами. Первая половина личного состава дивизии уже прибыла из Соединенных Штатов и высадилась в Новой Зеландии, вторая пока еще была в пути. Дивизию предстояло усилить 2-м полком и 1-м диверсионно-штурмовым батальоном морской пехоты — так называемыми рейдерами. День «Д» был назначен на 1 августа. В течение же трех оставшихся недель надлежало сделать следующее: организовать высадку второй половины личного состава 1-й дивизии морской пехоты, расквартировать ее на берегу для полноценного отдыха, переформировать в боевые подразделения и произвести посадку на борт транспортов; выгрузить и снова погрузить боевую технику и снаряжение (далее мы увидим зачем), подготовить тактический план проведения десантной операции и отработать высадку заблаговременно; прибыть к месту проведения операции. Вся подготовка (указывалось в приказе) должна проходить в обстановке повышенной секретности.

Однако из-за штормовой погоды прибытие транспортных кораблей задержалось — и приступить к осуществлению намеченной программы пришлось только через несколько дней. К тому же прибывшие из Соединенных Штатов транспорты следовало разгрузить, а затем заново загрузить, с тем чтобы все располагалось в порядке первоочередности: сначала — личное оружие, десантная техника, канистры с бензином, боеприпасы; потом — провизия, медикаменты и дополнительные запасы топлива. Предполагалось, что транспорты снимутся из Веллингтона. Все они должны были стоять вдоль одной при-

чальной стенки, рассчитанной одновременно на пять швартовочных мест. А погода между тем стояла просто отвратительная: холод, дождь, шквальный ветер, дувший со стороны Антарктики. Под дождем размокли картонные коробки, горой сложенные прямо на причале; ответственные сотрудники интендантской службы никак не могли взять в толк, как загрузить все эти банки да склянки — с зеленым горошком и грейпфрутовым соком, а их было не меньше полсотни тысяч штук. И «полноценный» отдых доблестных морских пехотинцев после долгого и утомительного перехода из Соединенных Штатов в Новую Зеландию заключался в том, что они по шестнадцать часов на дню ворочали ящики. «Ну да ладно, выйдут в море, там и отдохнут», — решило за ним заботливое командование. Один заново загруженный транспорт, однако, пришлось снова перезагрузить — так сказать, в показательном порядке, дабы удостовериться, что каждый груз действительно находится строго на отведенном ему месте. На борту каждого корабля должно было разместиться отдельное боевое подразделение со всем вооружением и запасами из расчета на один месяц непрерывного ведения боевых действий. А еще один транспорт загрузили продовольствием и боеприпасами, рассчитанными на три боевых подразделения и три дополнительных месяца. Все лишнее было изъято — по всей строгости (американских) законов военного времени. Так, например, на каждый батальон полагалось только по две пишущие машинки, а леденцы, любимое лакомство морпехов, были заменены на мыло, спички, бритвенные лезвия и сигареты. 7 июля Гормли вылетел в Австралию, где в течение двух дней совещался с генералом Дугласом Макартуром, главнокомандующим союзными войсками в юго-западной части Тихого океана. И к 16 июля он уже подготовил окончательный вариант боевого приказа. Приказ этот был «закодирован» под схему тактических учений. Для его исполнения были задействованы следующие силы:

Три крупных оперативных соединения ВМС, два из которых возглавил вице-адмирал Фрэнк Флетчер. (Флетчер: старый морской волк с благопристойными манерами, эмоционален, игрок в бридж и гольф, поклонник слабого пола, предпочитающий коротать вечера за разговорами в женском обществе, энергичен — иногда сверх меры, искусный командир.) Первое соединение — «Нэн»* (силы воздушной поддержки) включало: группу I, куда вошли авианосец «Саратога», 2 крейсера и 5 эсминцев; группу II, куда вошли авианосец «Энтерпрайз» (под флагом контр-адмирала Томаса Кинкейда, назначенного командующим группой, в то время как непосредственным командиром флагмана стал капитан Артур Дэвис), линкор «Северная Каролина», 2 крейсе-

* «Нэн» — условное обозначение буквы и флага «N» (ВМС).

ра и 5 эсминцев; группу III, куда вошли авианосец «Уосп», 2 крейсера, 6 эсминцев и 5 танкеров. Второе соединение — «Тэр»*, под непосредственным командованием контр-адмирала Ричарда Тернера, включало: 22 транспортных корабля, группу артиллерийской поддержки, в которую вошли крейсер и эсминец, 5 минных тральщиков, группа прикрытия, вверенная командованию контр-адмирала Крэтчи (из британских ВМС) и состоявшая из 3 австралийских и 1 американского крейсеров, вместе с приданной авиагруппой, а также 8 эсминцев. Третье соединение включало самолеты и гидросамолеты, базировавшиеся на суше (в Нумеа**, на Эфате***, Тонгатапу****, Самоа***** и Фиджи*****). Другими словами, в предстоящей широкомасштабной операции всего было задействовано 3 авианосца, 1 линкор, 14 крейсеров, 30 эсминцев, с десятков вспомогательных кораблей, 22 транспорта и авиация.

Первые корабли, самые тихоходные, вышли в море 22 июля. Рандеву всех трех соединений должно было состояться в открытом океане — в точке с координатами 23 градуса 15 минут южной широты и 180 градусов восточной долготы. Туда же должен был подойти из Сан-Диего конвой из 7 грузовых и войсковых транспортов в сопровождении кораблей прикрытия. Когда все суда были в сборе, эскадра двинулась к острову Коро (в архипелаге Фиджи), где было решено провести генеральную репетицию предполагаемых боевых действий.

К острову Коро эскадра подошла 28 июля. Не успели корабли отдать якоря, как с берега к ним на пирогах устремились туземцы и тут же завязали с моряками бойкую торговлю: тертые-перетертые кальсоны, затупившиеся бритвенные лезвия, теннисные туфли и тельняшки охотно меняли на циновки-плетенки из копры, бусы и ожерелья из ракушек и кокосовые орехи. Однако очень скоро спрос на диковинный «белый» товар значительно превысил предложение, и через какой-нибудь час за один кокосовый орех уже платили чистой монетой — по доллару за штуку. Когда товарообмен наконец закончился, докучили-

* «Тэр» — условное обозначение буквы и флага «Т» (Транспортный флот).

** Нумеа — административный центр Новой Каледонии.

*** Эфате — остров в архипелаге Новые Гебриды (ныне Республика Вануату), в юго-западной части Тихого океана, входящей в состав Меланезии.

**** Тонгатапу — остров в группе одноименных островов в архипелаге Тонга, в Полинезии.

***** Самоа (Острова Мореплавателей) — архипелаг в Тихом океане, в составе Полинезии.

***** Фиджи — архипелаг в юго-западной части Тихого океана, в составе Меланезии.

вых фиджийцев спровадили восвояси, чтобы они не крутились под ногами и не мешали высадке десанта. Вслед за этим самолет принялся бомбить прибрежные коралловые рифы, пулеметы — перепахивать очередями песчаный берег, а корабельные пушки — выкорчевывать снарядами пальмы. Потом на воду спустили десантно-высадочные средства, и к берегу под проливным тропическим дождем с оглушительными воинственными криками ринулись морские пехотинцы. Туземцы, в ужасе сбившись в кучу, издали наблюдали за тем, как разворачивалось это более чем странное, по их разумению, ритуальное представление. Но пуще остального изумило их то, что белые пришельцы сражались с пустотой — тенями... А после вдруг взяли и убралась прочь.

В ходе маневров выяснилось, что ни флот, ни авиация, ни пехотинцы не были должным образом готовы к проведению крупномасштабных десантных операций. А тут еще ливень, помешавший довести учения до конца. Больше того: необходимость соблюдать режим радиомолчания, когда исключено использование любых средств связи, привела к тому, что операция сделалась вообще неуправляемой. Но командование эскадрой тем не менее посчитало, что маневры все равно не прошли даром — хотя бы потому, что они помогли извлечь полезные уроки на будущее. И с наступлением ночи эскадра снова вышла в море. 3 августа она миновала южную оконечность архипелага Новые Гебриды и взяла курс норд-вест. А спустя четыре дня, 7 августа, американские корабли подошли к Гуадалканалу.

В 5 часов 30 минут с трех авианосцев начали подниматься в воздух самолеты. В 6 часов 13 минут все корабли эскадры открыли огонь по берегу, в то время как бомбардировщики, сбросив бомбы в глубь острова, отправились бомбить Флориду и соседние островки. В 6 часов 47 минут к Гуадалканалу подошли транспорты, и уже в 6 часов 50 минут морским пехотинцам был дан приказ приготовиться к высадке. В спокойное море начали спускать десантные плавсредства. Погода стояла просто идеальная. Противника нигде не было видно — он точно в воду канул. Но вскоре японцы дали-таки о себе знать: в воздухе показался одинокий неприятельский самолет, который, впрочем, тут же сбили, а вслед за тем слышались редкие залпы береговых зенитных орудий, но и они скоро смолкли. И больше ни звука. В 8 часов морские пехотинцы в общем благополучно высадились на пологий песчаный берег Гуадалканала двумя десантными группами, не встретив на своем пути практически никакого сопротивления (во время этой операции шальная пуля, выпущенная из прибрежных зарослей японским стрелком-одиночкой, сразила только одного десантника). С кораблей в бинокли было отлично видно, как тяжело нагруженные солдаты в касках, увязая ногами в песке,

продвигались к лесу, а у них над головами проносились на бреющем полете американские самолеты. Вступив в густые заросли, пехотинцы двинулись туда, где, по всем расчетам, должен был находиться японский аэродром.

Они продвигались колонной по одному, с интервалом тридцать шагов друг от друга, держа оружие наперевес, готовые в любое мгновение открыть огонь, и вслушивались в безмолвие джунглей, нарушаемое лишь пением птиц. Людей окружали густые влажные сумерки. Почва под ногами была мягкая и топкая, точно пышный ковер. Кругом — ни души. В просветах между раскидистыми кронами высоченных деревьев проглядывало голубое небо. Они шли в полной тишине, не оставляя позади себя ни пяди не обследованной земли, — как их и учили во время долгих изнурительных тренировок. Мало-помалу глаза привыкли к беспросветному полумраку, но во время чересчур медленного продвижения через влажные джунгли обострялись все чувства, что для белого человека было испытанием не из легких. Малейший шум: хруст или шорох — и палец невольно ложился на спусковой крючок. И вдруг все, кто шли в авангарде колонны, замерли как вкопанные: их насторожил какой-то непривычный — подозрительный звук. Это был плеск воды. Вскоре джунгли малость поредели, и впереди показалась река: она была довольно широкая, прозрачная и неглубокая. В лучах солнечного света, пробивавшегося сквозь макушки теперь уже редких деревьев, быстрый и говорливый водный поток, обрамленный живописными, сплошь в густых низких зарослях берегами, играл яркими разноцветными бликами. Вот из прибрежных зарослей вспорхнула диковинная птица, вспыхнув всеми красками своего роскошного оперения. Однако люди любовались всей этой первозданной красотой настороженно — с опаской. Авангард колонны вошел в воду — остальные залегли в зарослях, приготовившись в случае чего прикрыть его своим огнем. Потом, перебравшись на другой берег, уже авангард колонны рассредоточился в зарослях, чтобы прикрыть переход через реку всей остальной колонны. Но ничего непредвиденного во время переправы не случилось. Вслед за тем, перестроившись в несколько небольших колонн, отряд двинулся дальше.

Некоторое время спустя джунгли снова поредели. На сей раз причиной редколесья стали последствия недавнего налета американских бомбардировщиков: впереди всюду, куда ни кинь взор, зияли широкие воронки и валялись вповалку выкорчеванные бомбами деревья. Отряд остановился. Метрах в ста за уцелевшими деревьями, в не поредевшем тем не менее полумраке, показалась небольшая прогалина с соломенными хижинами. Многие из них были разрушены, да и те, что уцелели, выглядели довольно убого. Странно было видеть эти жалкие следы человеческого присутствия среди нетронутого царства буйной тропической растительности. Дальше пехотинцы продвигались

ползком, извиваясь по-змеиному. При ближайшем рассмотрении в хижинах, представлявших собой некое подобие бараков, не оказалось ни одной души; пусто было и вокруг. А между тем это был обитаемый лагерь — японский. Посреди самой большой постройки стояли покинутые в спешке обеденные столы с остатками трапезы — рисом и вяленой рыбой в железных мисках и какой-то жидкостью желтого цвета в маленьких бутылочках. В лагере стоял странный запах. Несколько бараков, судя по всему, были приспособлены под кузницы. В других, столь же убогих, размещались столовые. А один, вероятно, использовался как гараж: он был завален плохонькими черными велосипедами. Для охраны лагеря было решено оставить одну боевую группу.

Около полудня углубившиеся в джунгли Гуадалканала пехотинцы услышали отдаленный гул самолетов — но это уже были японские высотные бомбардировщики. Через несколько мгновений небо вокруг них усеялось темными облачками, вслед за тем до людей в джунглях долетел приглушенный грохот зенитных орудий американских кораблей. Пехотинцам показалось, что те остались где-то далеко-далеко позади — за сплошной стеной непролазных джунглей. Немного спустя канонада прекратилась, а через полтора часа пополудни возобновилась вновь, сопровождаемая воем моторов пикирующих бомбардировщиков. Но пехотинцы, скрытые за плотной зеленой завесой, не могли видеть того, что происходит в воздухе и на море, — об этом им оставалось лишь догадываться.

Немного спустя пехотинцы наткнулись на другой лагерь — крупнее первого, но и больше пострадавший от бомбардировки. В округе не осталось ни одного целого дерева, а в самом лагере — ни одной целой постройки. Посреди этого хаоса были разбросаны белые офицерские мундиры, каски и шпаги. Как видно, это был японский штаб. Чуть поодаль торчали остовы бараков, в которых размещались казармы, кухня и столовые. Один из них был защит дымящимися мешками с рисом; среди руин другого — вероятно, продовольственного склада, — валялись наполовину перебитые бутылки японского пива и саке, а также пачки сигарет и жестянки с леденцами. И в этом лагере не оказалось ни одного человека — ни живого, ни мертвого. Как ни странно, следы бывшего человеческого присутствия навевали не менее тягостное впечатление, чем таинственный полумрак диких джунглей. Пехотинцы даже вздохнули с облегчением, когда дозорные доложили, что неприятель, похоже, где-то совсем неподалеку. Развернувшись в цепь, американцы было двинулись дальше — и вдруг, не успев сделать и нескольких шагов, они наткнулись на сбившихся в кучу насмерть перепуганных, полутолых, истощенных донельзя безоружных людей. Неужели это и есть хваленый «неприятель»? Несчастные, не собиравшиеся оказывать пехотинцам ни малейшего сопротивления, справи-

лись наконец от страха и объяснили, где словами, где жестами, что все они — корейские рабочие, что сюда их согнали японцы, которые обращаются с ними, как с рабами. Корейцы сказали, что утром японцы покинули оба лагеря и отошли к холмам. Вот, стало быть, почему пехотинцы, продиравшиеся целый день напролет сквозь джунгли Гуадалканала, не встретили на своем пути ни одного японского солдата. А между тем на берегу полным ходом шла разгрузка транспортов. И вскоре песчаные пляжи были завалены ящиками и коробками с боеприпасами и продовольствием.

1-му диверсионно-штурмовому батальону морской пехоты (рейдерам) надлежало захватить островок Тулаги. Батальон благополучно высадился на северной оконечности острова, не встретив на своем пути никакого сопротивления неприятеля. На берегу рейдеры разделились на два отряда: они решили проникнуть в глубь острова, обогнув возвышавшийся перед ними высокий холм с двух сторон. Однако на Тулаги джунгли оказались куда более густыми, чем на Гуадалканале: сплошь переплетенные лианами, устланные плотным кустарником, они казались совершенно непроходимыми. Не мудрено, что за два часа рейдерам удалось преодолеть всего лишь 1400 метров, да и то с величайшим трудом. И тут вдруг джунгли встретили их яростным пушечным и пулеметным огнем. Но откуда конкретно были орудия, определить было невозможно. Лишь некоторое время спустя рейдеры догадались, что по ним стреляли из скрытых завесой зарослей небольших карстовых пещер, которыми были сплошь изрыты склоны холма. Эти естественные убежища оказались неуязвимыми и для снарядов американских корабельных орудий, и для авиационных бомб. Одним словом, эти потайные укрепления, сотворенные самой природой, надо было брать штурмом. Первые рейдеры скрытно подобрались поближе и забросали пещеры гранатами. Но японцы тут же их собрали и вышвырнули обратно. Впрочем, несколько гранат все же взорвались — однако серьезного урона осажденным они, похоже, не причинили, потому что неприятель продолжал вести огонь с не меньшей ожесточенностью. Когда же американцам ценой невероятных усилий и потерь в личном составе удалось захватить ближайшую из пещер, они насчитали там только несколько трупов японских солдат. А где же остальные? И тут рейдеры обнаружили, что эта пещера соединялась с другими целым лабиринтом подземных ходов, — по нему-то оставшиеся в живых японцы, верно, и ушли. Вот оно как: значит, неприятель обосновался здесь, точно в крепости, используя в качестве главного бастиона изрезанный разветвленной системой подземных пещер холм. Да и потом, сами джунгли — маскировка лучше некуда. Иначе говоря, к вечеру американцы едва продвинулись в глубь Тулаги и понесли при этом значительные потери, поэтому командир штурмового батальона приказал ос-

тановиться и занять оборонительную позицию. Так что ночь рейдерам предстояло провести в джунглях, держа ухо востро.

На Гавуту точно такая же система пещер и подземных лабиринтов начиналась прямо у берега — сразу же за песчаным пляжем. Таким образом, вести скрытый прицельный огонь по десанту было очень удобно. В итоге каждый десятый американский десантник был убит, едва успев ступить на берег злополучного острова. Уцелевшие морские пехотинцы, преодолев пляж короткими перебежками, залегли у кромки джунглей. Дальше их подстерегали не меньшие трудности и опасности, чем рейдеров на Тулаги. Им тоже предстояло держать оборону всю ночь напролет.

То же самое было и на Танамбого. Этот островок соединялся с Гавуту чуть затопленной дамбой — сю и решили было воспользоваться американцы. Но не тут-то было: японцы накрыли переправу сплошным заградительным огнем — так, что даже не подступиться. Не помогли десантникам и два танка-амфибии, подоспевшие для подкрепления. Словом, было решено дожидаться утра и бросить на штурм неприступных островов-крепостей куда более значительные силы.

Японские бомбардировщики, замеченные рейдерами в вечернем небе над джунглями Гуадалканала, прилетели с военно-морской авиабазы под Рабаулом, что на северной оконечности острова Новая Британия, расположенного примерно в тысяче километров к северо-западу от Гуадалканала. Они атаковали американские корабли в течение десяти минут, но безуспешно. Следом за ними на эскадру под прикрытием «эро» устремились пикирующие бомбардировщики. С «Энтерпрайза» и «Саратоги» взлетели истребители — они тут же вступили в бой с самолетами противника. Одна из бомб, сброшенных японцами, попала в транспорт, в результате чего погибли 22 американских моряка. В том бою американцы сбили большую часть неприятельских самолетов, а сами потеряли только 11 истребителей.

Ночью крейсера под командованием контр-адмирала Крэтчли отправились патрулировать северо-западные воды Гуадалканала, чтобы к легко уязвимым транспортам не могли подступиться ни подводные лодки, ни надводные корабли противника.

А тем временем из Рабаула в юго-восточном направлении выдвинулась флотилия, состоявшая из кораблей с весьма характерными надстройками, с виду очень похожими на крыши пагод. Все огни на кораблях были потушены.

Ночью джунгли будто ожили, следуя своим непреложным законам. И морские пехотинцы, застрявшие на Гуадалканале, Тулаги и Гавуту, лишний раз убедились, что им придется не смыкать глаз ни на минуту.

То была и правда странная, жуткая ночь. Сначала послышался какой-то свист. Потом откуда-то из мрака бабахнули винтовки. Следом за тем громыхнули ответные выстрелы: рейдеры стреляли наугад — в одну сторону. А через мгновение-другое выстрелы раздалась уже совсем в другой стороне. И снова этот зловещий свист. Судя по всему, свистели откуда-то сверху — свистевшие, должно быть, затаились в густых кронах деревьев. Пехотинцы дали залп — с одного дерева, с треском ломая ветки, что-то рухнуло и глухо ударилось оземь. Как позже выяснилось, свистели ночные обезьяны. Пули же посылали другие незримые обитатели джунглей — они, казалось, были повсюду. Не прошло и часа, как пехотинцы вообще перестали ориентироваться в этих проклятых джунглях, куда они, на свою беду, угодили, точно в огромную беспросветную западню.

На Гавуту и Тулаги японцы вели себя куда более дерзко: вооружившись ручными пулеметами, гранатами и ножами, они выбрались из пещер и с диким воинственным кличем набросились на американцев, надеясь застать их врасплох. Рейдеры, однако, не дрогнули: подпустив неприятеля поближе, они принялись расстреливать его почти в упор. Японцы валялись один за другим как подкошенные, а те, кого не задела пуля или кто был ранен, отстреливались до последнего патрона, готовые, если понадобится, рвать незваных «гостей» зубами. Затем противники схлестнулись в рукопашную — не на жизнь, а на смерть. Согласно японским военным традициям, победа одержана лишь тогда, когда в живых не осталось ни одного врага. Японцы предприняли несколько вылазок — «тихих» и «шумных». Потом все разом стихло. Американцы пристально всматривались в непроницаемую мглу, сиюсья уловить хоть какое-то движение, и затаив дыхание, вслушивались в настаораживающую тишину ночи. Малейший шорох — и нервы у всех натягивались, точно струны. И вдруг в нескольких шагах от того места, где затаились рейдеры, плотную завесу мрака вспороли яркие вспышки, высветив призрачные согбенные фигуры, которые безмолвно надвигались, словно в ледящем кровь кошмаре. И это безмолвие было хуже диких воплей. Грянули оружейные залпы, с грохотом рванули гранаты. А затем послышались уже совсем другие звуки — сиплос, прерывистое дыхание, приглушенные стоны и хруст ломающихся костей.

На борту малых противолодочных кораблей, патрулировавших прибрежные воды Гавуту и Тулаги, моряки слышали отзвуки перестрелки, взрывов и криков, эхом раскатившиеся по морю. Но американские моряки не решались накрыть остров огнем бортовых орудий, опасаясь перебить в непроглядной темени «своих».

Наконец занялся рассвет — джунгли погрузились в тишину. Японцы отступили и незаметно скрылись в своих пещерах-убежищах. Джунгли были усеяны телами убитых: рейдеры и потомки самураев лежали

вперемешку — там, где их настигла смерть. Американцы собрали тела погибших товарищей и сложили их в одном месте. Вслед за тем рейдеры перестроились в иной боевой порядок, восстановили прерванную радиосвязь между группами — и снова пошли на штурм. Капитану морской пехоты Торгерсону пришла в голову блестящая мысль — как можно уничтожить врага, или, во всяком случае, попытаться, в его же логове. Под прикрытием лучших снайперов батальона он подобрался поочередно к одной пещере, потом к другой, обследовал каждую снаружи и, обнаружив в стенах уязвимые места — бреши и проломы, забросал неприятеля связками тротильных шашек с короткими фитилями, чтобы японцы не успели вышвырнуть их наружу. Способ сработал как нельзя лучше: в результате обрушилось с полсотни пещер — под завалами погибли все, кто в них находился. Сам же Торгерсон, хотя обмундирование его превратилось в лохмотья, остался жив.

Миноносец «Бушэнан» подошел к берегу Танамбого почти вплотную и дал несколько залпов по пещерам, в которых укрывался неприятель. И даже с берега было видно, как взрывами снарядов разметало в разные стороны деревья, скальные обломки и разорванные на части тела японских солдат. Следом за тем к берегу направились два больших десантных катера — на борту того и другого было по одному танку-амфибии. Первому катеру удалось доставить танк к самой кромке прибоя, и тот, быстро одолев узкую полосу пляжа, стал продираться сквозь плотную стену зарослей, руша на воем пути деревья и кустарники. Второе десантное судно уперлось носом в рифовый барьер, преградивший ему дорогу всего лишь в нескольких метрах от берега. Но не беда: с катера сбросили сходни, и танк двинулся к берегу вплавь. А под его прикрытием высадился десант из двенадцати дюжих морпехов. Японцы встретили их шквальным пулеметным огнем. В результате был убит командир танка — лейтенант. Японцы же, выскочив из убежищ, принялись разбрасывать на пути танка сваренные крест-накрест железные брусья — маленькие противотанковые ежи. На такой вот еж танк вскорее и напоролся одной гусеницей. Неуклюже развернувшись боком, он дернулся два-три раза и, уткнувшись в ствол пальмы, замер. Десантники открыли ответный огонь. Но японцы, невзирая на устремившийся им навстречу град свинца, подобрались к танку и забросали его гранатами через открытые люки. Танк загорелся изнутри — весь его экипаж сгорел заживо: Тогда «Бушэнан» дал еще несколько орудийных залпов, и японцы, не успевшие отойти от полыхающего танка в джунгли — все двадцать три человека, — разом взлетели на воздух. «Стойкость японских солдат потрясла нас до глубины души, — писал потом генерал-майор Вандегрифт. — Они все как один сражались до последнего вздоха, предпочитая скорее покончить с собой, нежели сдаться на милость наших солдат. Во время битвы за Соломоновы острова в плен попали всего лишь три японца». На за-

хват Танамбого пришлось бросить авиацию — американские самолеты нанесли по острову бомбовый удар с бреющего полета, — а кроме того, провести два штурма при мощной танковой поддержке. Одним словом, остров был захвачен не раньше, чем в джунглях не осталось в живых ни одного неприятельского солдата. Таким образом в тот же день, к 22 часам, все три острова-крепости: Танамбого, Тулаги и Гаву-ту — оказались в руках американских морских пехотинцев.

Тем временем на Гуадалканале рейдеры, отбив ночные вылазки японцев и разделившись на два батальона, стали продвигаться дальше — к равнине: один батальон двинулся вдоль берега реки, другой снова углубился в джунгли. Около полудня второй батальон вышел к аэродрому, который японцы уже почти достроили. В 16 часов оба батальона захватили его целиком. Рейдеры подсчитали, что начиная с 3 июля, когда японцы высадились на Гуадалканале, им удалось построить два больших лагеря и один поменьше, несколько причалов, складов и хранилищ, крупную ремонтную мастерскую, две большие радиостанции, морозильник, две электростанции, воздухонасосную станцию для подачи сжатого воздуха в торпедные установки, аэродром (практически полностью) с ангарами, ветроуказателями, зенитными батареями и пулеметными гнездами; помимо того, они проложили бетонную взлетно-посадочную полосу длиной 1200 метров. Американцы назвали аэродром Хендерсон-Филдом — в память о командире американской эскадрильи, погибшем в битве на Мидуэй.

8 августа, во второй половине дня, в небе над Гуадалканалом показались сорок японских двухмоторных бомбардировщиков в сопровождении группы истребителей. Они атаковали американскую эскадру с малой высоты. К тому времени транспортные корабли успели отойти подальше от берега и рассредоточиться, и теперь им приходилось маневрировать в открытом море, чтобы избежать бомбовой атаки японцев. Несмотря на то что в результате этого налета неприятель понес огромные потери, американцы лишились двух транспортов: один затонул, а другой, хоть и остался на плаву, был охвачен пожаром. Кроме того, бомба угодила в эсминец «Джэрвис», повредив его корпус, однако двигатели корабля не пострадали. Выведенный из строя эсминец было решено отправить на ремонт в Нумеа в сопровождении миноносца «Ховей». Некоторое время спустя «Джэрвис» беспрепятственно вошел в пролив Ленго к северу от Гуадалканала, обогнул мыс Эсперанс и скрылся из вида. «Ховей» следовал за ним в кильватере. После того как и он обогнул мыс, его экипаж застыл в изумлении: прямо по курсу простиралась пустынная морская гладь — «Джарвис» в считанные мгновения буквально в воду канул. Никто так и не узнал, что же с ним все-таки случилось.

В общей сложности десантная операция на Гуадалканале обошлась американцам ценой следующих потерь: 1 транспорт загорелся и затонул, 1 эсминец пошел ко дну, 22 самолета были сбиты. Ко всему прочему, американцы понесли потери в живой силе: так, во время высадки десанта на берега Гуадалканала и близлежащих островов, а также в боях в джунглях погибли 108 морских пехотинцев (из них 100 рядовых и 8 офицеров) и 140 человек, в том числе 7 офицеров, были тяжело ранены. В сущности, то были не самые большие потери, тем более если учесть, что ночные бои отличались крайней жестокостью. Не следует забывать и тот факт, что американцы значительно превосходили японцев как в живой силе, так и в технике: ведь противостояли им, по сути, разрозненные, плохо вооруженные партизанские отряды. Японцы же потеряли 1500 человек убитыми, 23 человека были захвачены в плен (из них 20 раненых), ну и, наконец, прибавьте к этому число сбитых летчиков.

«Хотя неприятель понес крупные потери, — писал впоследствии адмирал Кинг, — с его стороны можно было ожидать скорых ответных действий — как с помощью надводных кораблей, так и самолетов, взлетающих с авиабазы на острове Санта-Исабель*. И в этот критический момент. Нам пришлось отвести авианосцы на дозаправку подальше от Гуадалканала. Такое решение было принято и по двум другим причинам: с одной стороны, японцы продемонстрировали огромную мощь в воздухе, а с другой, как мы догадывались, они направили в воды Гуадалканала свои подводные лодки, и у нас не было ни малейшего желания подставлять авианосцы под удар». Решение об отводе авианосцев принял вице-адмирал Флетчер. Он телеграфировал Гормли в Нумеа о том, что «в связи с непрерывным ростом численности неприятельских бомбардировщиков считаю целесообразным отвести силы воздушной поддержки с места боевых действий». Гормли ответил согласием. И Флетчер отдал срочный приказ авианосцам и кораблям прикрытия готовиться к отходу. Случись тогда японцам нанести новый бомбовый удар, он произвел бы на американских моряков куда меньшее впечатление, нежели приказ их командующего. В полночь контр-адмирал Тернер, командовавший соединением «Тэр» (десантных сил), провел на борту одного из транспортов совещание, на котором присутствовали английский контр-адмирал Крэтчли и генерал-майор Вандагрифт, командир дивизии морской пехоты. Нам известно, о чем говорилось на том совещании, знаем мы и то, что о Флетчере командующие отзывались не очень лестно. Тем временем авианосцы начали спешно готовиться к отходу, а вместе с ними — и корабли

* Санта-Исабель — остров в архипелаге Соломоновы острова, расположенный к северу от Гуадалканала.

конвоя: 1 линкор, 6 крейсеров и 16 эсминцев, — поскольку, по некоторым сведениям, японская флотилия, снявшаяся из Рабаула, была на подходе к Соломоновым островам. Тернер открыл заседание, заявив, что о причине отвода авианосцев соединение десантных сил подвергается серьезной угрозе со стороны японских ВВС, а посему он вынужден отвести от Гуадалканала и всю транспортную флотилию. Тогда Вандегриф возмутился — понять его можно вполне: разгрузка транспортов еще не закончилась, а того количества техники и припасов, что успели выгрузить на берег Гуадалканала, было явно недостаточно для автономного ведения боевых действий. Так что мысль об отводе лишь наполовину разгруженных транспортов, с учетом всех расходов, включая доставку грузов и личного состава, показалась Вандегрифту чистым безрассудством. Крэтчли в недоумении молчал. Наконец Вандегрифт поднялся и сказал, что ему необходимо срочно отбыть на Тулаги и обсудить возникшую «серьезную проблему» со своим заместителем генералом Рапертусом. В действительности же все обстояло много серьезнее, чем Вандегрифт даже мог себе представить: покуда американские главнокомандующие совещались, японская эскадра беспрепятственно вошла в воды Гуадалканала — раньше намеченного срока.

С заходом солнца крейсера из группы прикрытия Крэтчли (за исключением флагмана «Австралии», на котором контр-адмирал отбыл к восточному побережью Гуадалканала, где как раз должно было состояться вышеупомянутое совещание) патрулировали в прибрежных водах острова, прикрывая таким образом транспортные корабли. Крейсера разделились на две подгруппы — северную и южную. Кроме того, неподалеку несли дозор два эсминца — из той же группы Крэтчли. В целом же эта группа охраняла огромное водное пространство, лежавшее между островами Гуадалканал и Флорида и простиравшееся дальше к северо-западу — до небольшого вулканического островка Саво. Небо затянуло облаками — на море опустилась кромешная мгла. О том, что последовало дальше, кратко, но точно поведал в своих воспоминаниях адмирал Кинг: «В 1 час 45 минут утра неприятельская эскадра в составе 6 крейсеров и нескольких эсминцев незаметно проникла в контролируемую нами зону и нанесла по нашим патрульным кораблям пушечный и торпедный удары. Он оказался настолько неожиданным и эффективным, что за считанные минуты наши корабли получили довольно серьезные повреждения и уже не могли дать противнику достойный отпор». А вот, к примеру, как тот короткий бой запечатлелся в памяти капитана I ранга японских ВМС Тошикасу Оамае, начальника штаба адмирала, командовавшего ударной крейсерской эскадрой, — своими воспоминаниями он позднее поделился с американцами: «Когда мы миновали траверз Саво, то тут же замети-

ли вашу южную крейсерскую группу. Через пару минут мы произвели запуск торпед и открыли огонь из бортовых орудий, а немного погодя слева по курсу показалась ваша северная группа. Взяв чуть влево, наша эскадра разделилась: первый дивизион крейсеров обошел ваши корабли с правого борта, другой — с левого. Закончив маневр, мы снова выпустили торпеды и открыли огонь из всех орудий».

В «Канберру» угодило зараз двадцать шесть пушечных снарядов и две торпеды — на австралийском крейсере даже еще не успели расчехлить орудия. На его верхней палубе, усеянной телами убитых, вспыхнул пожар; командир крейсера погиб одним из первых. Не прошло и двух минут, как положение корабля стало и вовсе безнадежным: окутанный клубами дыма и языками пламени, он пошел ко дну.

Находившийся неподалеку «Чикаго» приготовился было дать ответный огонь. Но тут наблюдатель на правом крыле капитанского мостика крикнул, что видит след приближающейся торпеды. Капитан тотчас скомандовал: «Руль право на борт — самый полный!» Однако не успел рулевой выполнить команду, как в левый борт крейсера ударили две торпеды, а через несколько секунд третья торпеда попала в носовую часть корабля. От страшной силы взрыва из-под искореженного форштевня взметнулся гигантский водяной столб, доставший аж высоты мачт. Вслед за тем на «Чикаго» сбило снарядом правую опору передней мачты — и она всей своей тяжестью обрушилась на носовую палубу. Прожекторы «Чикаго» шарили в ночи в поисках невидимого противника — но тщетно. Как бы там ни было, крейсер, невзирая на довольно серьезные повреждения, остался на плаву.

В «Асторию» прямым попаданием угодил первый же снаряд, выпущенный японцами с расстояния чуть меньше мили. В результате пострадала одна из орудийных башен крейсера, а на верхней палубе вспыхнул пожар. Другими снарядами у него перебило все водосборники. От высокой температуры рванул запасной зарядный погреб и силой взрыва разметало в разные стороны всех, кто в ту минуту находился поблизости. «Астория» стала медленно погружаться в воду, и экипажу пришлось спешно покинуть обреченный корабль. «Куинси», оказавшийся под перекрестными лучами японских прожекторов, представлял собой идеальную мишень для неприятельских орудий. И те не преминули открыть по нему прицельный огонь. «Вскоре он полыхал всюю, от носа до кормы, — вспоминал потом командир крейсера «Венсенн». — Мы находились совсем рядом, и он был у нас как раз слева по борту. Я тут же скомандовал: «Право руля — самый полный!» — чтобы уклониться от пламени, ведь оно могло перекинуться на нас в любую секунду. В это самое время один из японских эсминцев выпустил по нам торпеду, она угодила во внешнюю переборку первого котельного отделения. Вторая торпеда вслед за тем

взорвалась в четвертом котельном отделении. Вокруг мостика рвались снаряды. Японцы обстреливали нас всю дорогу, пока мы маневрировали, ложась то на один галс, то на другой. У нас тут же вырубился весь свет. Потом нас стало заваливать на левый борт. И тогда я приказал всем покинуть судно. Матросы кинулись к спасательным плотам и стали живо спускать их на воду». Между тем один из японских крейсеров продолжал добивать полыхающий «Куинси» из всех своих орудий. Из дымовой трубы потерявшего управление крейсера вырвалась струя пара, и «Куинси» начал медленно заваливаться на левый борт. В ярком свете пламени на поверхности моря показалась развороченная торпедами нижняя часть его корпуса: она вздымалась прямо над головами моряков, бултыхавшихся в черной воде и отчаянно хватавшихся за все что попало — плавающие повсюду обломки и спасательные плотики.

В итоге короткого боя близ острова Саво четыре американских крейсера были потоплены и два эсминца получили значительные повреждения. «Необходимо посмотреть правде в глаза, — заявил позже контр-адмирал Крэтчли, — и признать очевидное. Мы располагали силами, вполне достаточными для того, чтобы отразить любое нападение надводных кораблей, однако внезапный удар противника сковал эти силы, вследствие чего большая их часть была уничтожена». Как же такое могло случиться? Причиной тому была чудовищная халатность: эсминцы, которым надлежало вести радиолокационное наблюдение в водах острова Саво, вовремя не забили тревогу. Из отчетов, составленных по поводу происшедшего, явствует, что «японцам удалось проскользнуть в непосредственной близости от берега Саво и незаметно для радаров, постольку поскольку радиолокационные изображения неприятельских кораблей слились с очертаниями острова — в силу того, что радиолокаторы с технической точки зрения были весьма далеки от совершенства». Однако в одном из последующих отчетов адмирал Нимиц списал все не на недостатки технического обеспечения, а на огрехи в профессиональной подготовке наблюдателей, равно как и на их физическую усталость. Выходит, никто ничего не видел, хотя все знали, что японцы того и гляди нагрянут. Но неужели американские моряки не слышали рокота двигателей самолетов, прикрывавших неприятельскую эскадру с воздуха, тем более что гул стоял на протяжении целого часа? «Внезапность — вот первопричина того, что мы оказались застигнутыми врасплох, и вытекала она из неблагоприятного для нас стечения обстоятельств, — к такому заключению пришел в свою очередь адмирал Кинг. — Нам хотелось поскорее и любой ценой захватить Гуадалканал, на все же остальное мы как будто закрыли глаза. А неполадки и сбой в системе связи только усугубили наше и без того критическое положение. Прибавьте к этому физическую и моральную усталость, вследствие чего у нас притупилась бдительность.

Хотя главная причина того, что неприятель застал нас врасплох, все же заключается в недостатке опыта и неподготовленности ко всякого рода неожиданностям».

К счастью, японцы убралась восвояси, решив не атаковать американские транспорты. Как они сами потом признавались, к утру их эскадра осталась бы без воздушного прикрытия и попала в радиус действия американских самолетов. Японцы не знали, что американцы к тому времени отвели свои авианосцы от Гуадалканала. Кроме того, одним из снарядов, выпущенных из орудий «Венсенна», разворотило штурманскую рубку на японском флагманском крейсере, а вести корабли в малоизученные воды без карт, да еще ночью, было крайне опасно.

Итак, поздно вечером 8 августа авианосная группа Флетчера вместе с кораблями сопровождения покинула воды Гуадалканала, а 9 августа, пополудни, подальше от острова отошли крейсера, уцелевшие в бою при Саво, и недоразгруженные транспорты. Иначе говоря, у берегов Гуадалканала не осталось ни одного американского корабля. Эскадра отступила, потеряв четыре крейсера и бросив плохо вооруженных морских пехотинцев (при поддержке всего лишь нескольких танков и зенитных орудий) на произвол судьбы в малярийных джунглях Гуадалканала, где все еще таился недобитый неприятель; в довершение ко всему у рейдеров были на исходе и боеприпасы, и запасы провизии. Как впоследствии заметил кто-то из американских военных историков, «мысль о том, что по каким-то там тактическим соображениям возникла необходимость отвести флот от берегов Гуадалканала, не укладывалась в голове ни у одного морского пехотинца». Но такова участь рядового солдата: зачастую ему бывает не понять суть того или иного стратегического хода, разработанного в высших командных сферах, который, по его скромному разумению, лишен всякого здравого смысла. И тут уж ничего не попишешь: таков непреложный закон войны. Что же касается главнокомандующих, посчитавших более безопасным подставить под удар людей, которых высадили на остров явно преждевременно, нежели авианосцы, то они ничуть не удивились, узнав, что их подчиненные, все как один, восприняли решение об отводе эскадры как чистое предательство. Командование же считало, что время сделает свое дело — и морские пехотинцы в конце концов забудут все обиды. И они действительно их забыли. Только не так скоро, как рассчитывало командование.

В первые дни блужданий по джунглям острова морским пехотинцам казалось, что выданного довольствия им хватит на год вперед: ведь поначалу они практически ничего не ели. В результате непрерывных стычек с противником нервы у них были на пределе, что аппетита никому, понятно, не прибавляло; потом им всякий раз казалось, что

даже содержимое пайка насквозь пропитано тлетворным запахом джунглей. А посему неудивительно, что с каждым днем силы у них все убавлялись. Офицерам то и дело приходилось упрашивать солдат, чтобы они поели. Спустя время люди привыкли к новой обстановке, немного расслабились и у них снова появился аппетит. Тогда-то они и заметили, насколько скудны их запасы. И вскоре главной их пищей стал трофейный рис — благо его было в избытке. В ход пошло и содержимое странных маленьких желтых бутылочек: это был яблочный лимонад «Митсуби» — что-то вроде газированного сидра.

Между тем остававшиеся на острове японцы отступили к западному побережью Гуадалканала и перегруппировались. Они продолжали свои ночные вылазки — хотя и меньшим числом, зато с не меньшей яростью. К тому же каждую ночь к западному берегу Гуадалканала подходили японские крейсера и эсминцы и снабжали своих солдат всем необходимым — боеприпасами и провизией. Следом за тем неприятельские корабли принимались обстреливать из пушек сектор, захваченный морскими пехотинцами. И тогда американцам ничего не оставалось, как падать ничком наземь и укрываться где попало от рвущихся шальных снарядов. Рейдеры лежали неподвижно, уткнувшись лицом в землю, а у них над головами шатались, точно от ураганного ветра, трещали и ломались высоченные пальмы и другие диковинные деревья; да и земля вокруг ходила ходуном и гудела как громадный гонг. Небо во время ночных артобстрелов было сплошь иссечено огненными шлейфами снарядов — все это напоминало смертоносный звездопад. А японцы, затаившись за деревьями и совершенно не страшась погибнуть от «своих» же снарядов, пересвистывались и вели пальбу наудачу. И так — ночи напролет. Однажды пехотинцы попытались было захватить прибрежную туземную деревушку Матаникау — из рейда вернулись только трое. Следующая неделя прошла, впрочем, как обычно — ночные стычки и перестрелки под громовой аккомпанемент рвущихся повсюду артиллерийских снарядов. 18 августа от генерал-майора Вандегрифта поступил приказ выдвигаться вперед и во что бы то ни стало захватить Матаникау. По странному стечению обстоятельств, возможно, пожалуй, только на войне, жалкая туземная деревушка — всего-то с десятков убогих соломенных хижин — в один прекрасный день стала важным тактическим объектом. Штурм и оборона Матаникау носили уже привычный ожесточенный характер. За время боев в джунглях Гуадалканала американцы возненавидели японцев до крайности. Если рейдерам удавалось захватить в плен японского солдата — а такое случалось редко, — их товарищи, потрясая винтовками, кричали: «Расстрелять гада, и все тут! Но сперва надо дать ему крепких пинков под зад!..» Японцы как будто сами хотели, чтобы их ненавидели лютой ненавистью, и делали для этого все возможное. Даже раненые, они из последних сил вырывали зубами чеку из грана-

ты, предпочитая погибнуть самим, а заодно унести с собой жизни тех, кто намеревался их пленить.

В ночь на 19 августа к Гуадалканалу подошли несколько малых транспортов и высадили войска, которым предстояло взять в осаду аэродром, а следующей ночью десантный корпус, высаженный на восточной оконечности острова, двинулся в контрнаступление вдоль берега реки Тенару. Однако путь японцам преградила колючая проволока, которую натянули накануне. Рейдеры тут же открыли по неприятелю шквальный пулеметный и ружейный огонь — и уничтожили его почти подчистую. Тех же японцев, которые уцелели благодаря тому, что вовремя успели окопаться прямо на месте, наутро добили с помощью трех танков и бомбометов. Хотя позднее выяснилось, что стычка произошла не у Тенару, а у другой реки — Илу, в историю тот ночной бой тем не менее вошел под названием сражения при Тенару. Впрочем, какая разница — уж если по большому счету?

20 августа американские разведывательные самолеты обнаружили, что в водах близ Рабаула японцы собрали большую эскадру, куда входили 3 или 4 авианосца, 2 линкора, 12 крейсеров, 20 эсминцев, 15 крупнотоннажных транспортов и несколько танкеров, и что на авиабазе под Рабаулом сосредоточено 160 наземных бомбардировщиков и истребителей. 23 августа вице-адмиралу Флетчеру, командующему американской эскадрой, которая крейсировала с юго-востоку от Гуадалканалы, сообщили, что южнее островов Трук (архипелаг Каролинские острова) замечены 3 японских авианосца и корабли сопровождения, следующие курсом зюйд-ост. Получив это сообщение, Флетчер приказал эскадре срочно выдвинуться навстречу неприятелю. Американская эскадра состояла из двух ударных групп, ядро которых составляли авианосцы: «Саратога» (флагман) шла в сопровождении 2 тяжелых крейсеров и 5 эсминцев, а «Энтерпрайз» эскортировали 1 линкор («Северная Каролина»), 1 тяжелый крейсер, 1 легкий крейсер ПВО и 6 эсминцев.

24 августа, в 6 часов 30 минут, с «Энтерпрайза» взлетело первое звено истребителей-разведчиков — однако впереди по курсу эскадры летчики ничего не обнаружили. Между тем утром было получено сообщение от командующего ВВС в южной части Тихого океана, подтверждавшее разведдонесение летчиков от 20 августа. Тогда Флетчер распорядился поднять с «Энтерпрайза» второе звено разведчиков. Эти истребители вернулись на авианосец поздно вечером, и летчики доложили, что примерно в двухстах милях к северо-западу движется целая эскадра: 3 авианосца, 8 тяжелых и 6 легких крейсеров, 16 эсминцев и несколько крупных транспортов. Армада шла в сильно рассредоточенном дугообразном порядке, растянувшись в ширину на 60—80 миль. Другими словами, японцы держали курс на Гуадалканал с целью отбить его у американцев.

Высланные вперед американские самолеты-разведчики сбросили на японские авианосцы несколько бомб — но мимо цели. Во время этой первой короткой атаки был сбит один американский самолет. Пилот погиб, а хвостовому стрелку, Делмару Уили, хотя его и ранило, удалось выбраться из самолета, когда тот упал в море, и надуть спасательный плот. Уили провёл в океане две недели, прежде чем его наконец прибило к небольшому островку, названия которого он даже не знал. Туземцы радушно встретили несчастного летчика, долго ухаживали за ним, кормили и поили, а потом дали лодку, чтобы он смог доплыть до острова Флорида. Уили добрался туда лишь 11 апреля 1943 года — через 218 дней после того, как его самолет рухнул в море.

Вслед за истребителями-разведчиками с обоих авианосцев поднялись в воздух пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы. Первыми на цель вышли самолеты «Саратоги». Это был легкий авианосец «Риуджу», водоизмещением 7500 тонн. Выпустив по нему торпеды, американцы потом забросали его бомбами. В результате полетная палуба авианосца превратилась в груды обломков, а сам корабль, охваченный пламенем, остался дрейфовать с сильным креном на один борт.

Но японцы тоже не сидели сложа руки — успели поднять в воздух свою авиацию. Самолеты с «Энтерпрайза» и «Саратоги» едва успели взлететь, как их засекала система радиолокационного наблюдения японской эскадры.

(Начиная с этого времени, американцы стали широко использовать радиолокационные станции — РЛС, — и польза от них, как оказалось впоследствии, была огромная. Мы не станем здесь подробно описывать принцип действия корабельной РЛС — на то есть специальная литература, притом в избытке. Скажем только, что на борту крупных кораблей устанавливали не по одному, а сразу по несколько функциональных радиолокаторов: РЛС ближнего и дальнего обнаружения воздушных целей; РЛС управления артиллерийским огнем; РЛС опознавания самолетов («свой» — «чужой») и другие... С 1942 года на линкорах и авианосцах начали монтировать целые радиолокационные комплексы, состоявшие из 12 или 15 различных РЛС, которые, соответственно, обслуживали команды по 100—150 человек. Все данные, полученные с помощью РЛС и прочих сигнальных систем, поступали потом на корабельный центральный информационный пост.)

В атакующий эшелон неприятельских самолетов входили 36 пикирующих бомбардировщиков, 12 торпедоносцев и 24 истребителя. На перехват японцам вылетело звено истребителей прикрытия американской эскадры, однако 30 бомбардировщикам и многим истребителям противника все же удалось уйти от американских перехватчиков, и они снова двинулись грозным строем вперед, но их тут же засекала РЛС наблюдения «Энтерпрайза». Моряки, находившиеся на верхней палубе авианосца, впились глазами в горизонт, откуда вот-вот долж-

ны были появиться японцы. Через некоторое время кто-то из моряков воскликнул: «А вот и они, гады!» И действительно, на синем, озаренном солнцем горизонте показались сверкающие точки.

Вскоре послышались громовые залпы зенитных орудий — это открыли огонь корабли прикрытия. В синее небо полетели сотни трассирующих снарядов, оставлявших за собой ослепительно яркие шлейфы. Линкор «Северная Каролина», следовавший на некотором удалении от «Энтерпрайза», палил из пушек так неистово, что со стороны казалось, будто на его борту вспыхнул пожар. Первые японские самолеты, оказавшиеся в пределах досягаемости корабельных орудий американской эскадры, разнесло буквально на куски, но истребители и бомбардировщики, летевшие следом, продолжали прорываться вперед, ни на метр не уклоняясь от курса. Пробившись один за другим через огненный щит, бомбардировщики вошли в крутое пикирование и, снизившись под углом 70 градусов до менее чем пятисотметровой высоты, начали бомбометание. Многие из них были сбиты из орудий «Северной Каролины», остальные же ринулись на главную цель — «Энтерпрайз», который начал маневрировать, стараясь уклониться от удара. Но вот рев пикирующего бомбардировщика уже послышался прямо над авианосцем. И в следующий миг моряки увидели, как на верхнюю палубу под небольшим углом упала сверкающая бомба. Судя по всему, это была бомба замедленного действия: она пробила верхнюю и вторую палубы и разорвалась только на третьей. В результате погибли 35 моряков и вспыхнул пожар. На место взрыва тотчас же прибыли спасательная команда и группа живучести. Спасателям открылась ужасная картина: потемневшие от копоти переборки отсеков твиндека разорвало в клочья, точно сделаны они были не из металла, а их картона; кругом было черным-черно от дыма, а там, где бушевал пожар, языки пламени жадно пожирали разбросанные по палубе тела убитых взрывом матросов. Но корабль, содрогаясь всем корпусом, продолжал, однако, маневрировать, ничуть не убавив скорости. А наверху меж тем слышался грохот зенитных орудий и пронзительный вой заходящих в пикирование бомбардировщиков. Спасатели принялись тушить огонь, и вода, вырывающаяся из брандспойтов мощными струями, попадая на раскаленную палубу, тут же вскипала и превращалась в пар.

Через минуту в «Энтерпрайз» угодила еще одна бомба — она разорвалась в каком-нибудь десятке метров от кормового бомбового подъемника, расположенного по правому борту, где как раз находился человек шестьдесят моряков. По всей корме авианосца разлетелись снопы ослепительных ярко-оранжевых искр. Взрывом убило 38 человек сразу.

Взрывом третьей бомбы сорвало огромную лючину на полетной палубе авианосца, а под нею, в межпалубном пространстве, вспыхнул

пожар. Четвертая бомба, едва не зацепив «Энтерпрайз», упала в море, взметнув в воздух гигантский столб воды, который, обрушившись на полетную палубу как раз в том месте, где зияла полыхающая пробоина, почти сбил пламя. Но тут матросы, кинувшиеся было тушить огонь, заметили, что зенитные орудия вдруг разом смолкли и в небе уже не видно из одного самолета.

Налет японских бомбардировщиков длился не больше четырех минут, но за это короткое время на «Энтерпрайзе» погибли 74 моряка, 95 человек были ранены, и четверо из них смертельно. Через час после атаки японцев пожар на авианосце был потушен и корабль мог следовать дальше со скоростью 24 узла. Вице-адмирал Флетчер приказал командиру «Энтерпрайза» идти на ремонт в Перл-Харбор, куда тот вскоре и отбыл в сопровождении крейсера и четырех эсминцев.

О других воздушно-морских боях, произошедших тогда же — 24 августа, сохранились лишь обрывочные и довольно неточные сведения. Единственное, о чем тут, пожалуй, следует упомянуть, так это о том, что бомбардировщики, взлетевшие с авианосца «Риуджу», едва успели атаковать аэродром Хендерсон-Филд, как их отбросили, а следом за тем уничтожили прямо в воздухе американские истребители, которые к тому времени частично перебазировались на Гуадалканал. В тот же день японскую эскадру атаковали американские бомбардировщики, поднявшиеся с Хендерсон-Филда, а утром 25 августа они же нанесли по ней повторный удар. В этом налете также участвовали армейские бомбардировщики Б-17, прилетевшие с Эспириту-Санто*.

Короче говоря, в результате двух бомбовых ударов японцы потеряли, кроме «Риуджу», один или два транспорта, а два или три японских крейсера получили разной степени повреждения. Неприятель не отважился высадиться на Гуадалканале и повернул обратно — в точности как при Мидуэе. Воздушно-морские бои 24 и 25 августа 1942 года вошли в историю под названием «Битва за Восточные Соломоновы острова».

Второй атакующий эшелон самолетов «Энтерпрайза», вылетевших навстречу японской эскадре во второй половине дня 24 августа, состоял из одиннадцати пикирующих бомбардировщиков под командованием лейтенанта Тернера Колдуэлла. С трудом построившись в боевой порядок — организованному взлету помешала воздушная атака японцев, — эта группа прибыла в квадрат, где, предположительно, находилась неприятельская эскадра, с опозданием и, ничего не обна-

* Эспириту-Санто — остров в архипелаге Новые Гебриды, расположенном к юго-востоку от Соломоновых островов.

ружив, была вынуждена повернуть обратно. Однако ночь застала эскадрилью на полпути к авианосцу и горючее у самолетов было на исходе. Тогда Колдуэлл принял решение садиться на Гуадалканал. Он тут же связался по радио с аэродромом Хендерсон-Филд и предупредил, что на подлете «свои». На аэродроме зажгли несколько посадочных огней. Подлетая к земле, летчики с «Энтерпрайза» наблюдали печальную картину: по обе стороны посадочной полосы стояли самолеты, развернутые как попало; некоторые из них были полностью разрушены, да и сама полоса в отдельных местах больше напоминала наспех залатанную шоссейную дорогу. На аэродроме новоприбывших летчиков встречали их товарищи — лица у всех были изможденные, осунувшиеся.

— Будьте как дома, — обратились они к летчикам с «Энтерпрайза». — Сколько у вас машин — одиннадцать? Стало быть, нашего полку прибыло. Здорово! Вот только к ужину вы, к сожалению, опоздали. Ну да не беда, сейчас что-нибудь сообразим. Следуйте за нами.

Лагерь Хендерсон-Филд был совсем маленький и убогий. Столовая размещалась в низком деревянном бараке. Гостей усадили за стол и принялись потчевать скудной снедью — наполовину американской — наполовину японской. Но гости и этому были несказанно рады и сердечно благодарили хозяев за оказанный теплый прием.

После ужина они рассказали защитникам Хендерсон-Филда, отрезанным здесь — на Гуадалканале от остального мира, о том, что происходило в море и воздухе неподалеку от острова, хотя на самом деле они мало что видели и знали.

— Вы, наверное, смертельно устали. Вам надо бы поспать. Свободные койки — там. Идемте.

Спальной защитникам Хендерсон-Филда служил соседний барак — соломенный. А койками — санитарные носилки, сплошь в бурых пятнах: то была кровь их товарищей.

— Надо бы вам еще показать наше убежище. Это самая обыкновенная траншея, зато совсем рядом — в двух шагах.

Уставшие летчики молча улеглись на носилках, и тут же заснули как убитые. Однако спать им пришлось недолго. Вскоре начался очередной артобстрел — стреляли корабельные пушки японской флотилии.

Поскольку «Энтерпрайз» получил повреждения, Колдуэллу и летчикам из его группы было приказано оставаться на Хендерсон-Филде — их временно приписали к 223-й эскадрилье поддержки морской пехоты. И летчикам с «Энтерпрайза» пришлось несколько недельряду делить участь брошенных на произвол судьбы защитников Хендерсон-Филда. Вот как этот период позднее описывал в свойственной ему сдержанной манере адмирал Кинг: «Одним из последствий битвы за Восточные Соломоновы острова стало то, что в юго-западной части

Тихого океана примерно в течение полутора месяцев не было предпринято ни одного широкомасштабного боевого действия. Вместе с тем, однако, в этом районе по-прежнему довольно активно действовали японские подводные лодки и авиация и кое-где завязывались бои местного значения, в результате чего мы потеряли авианосец «Уосп» и 5 эскадренных миноносцев. Японские корабли почти ежедневно вели артиллерийский огонь по Гуадалканалу. И наши подразделения, оборонявшие остров, даже придумали этим кораблям оригинальное название — «Токийский экспресс». Кроме того, неприятельские бомбардировщики днем и ночью бомбили позиции, которые удерживали наши морские пехотинцы». Ко всему прочему «Токийский экспресс» доставлял на Гуадалканал десантные части и боевую технику. С наступлением дня он рассредоточивался: все корабли, выстраиваясь в одну линию, прижимались к берегу — под прикрытия мангровых джунглей, дабы не быть замеченными с воздуха; ночью они шли к мысу Эсперанс, северной оконечности острова, и разгружались. Они подходили к берегу почти вплотную и, оказавшись в непосредственной близости от аэродрома, принимались обстреливать его из орудий, а отстрелявшись, спешно снимались в открытое море.

«Мы повскакивали с носилок и как угорелые кинулись в укрытие, — рассказывал потом один из летчиков «Энтерпрайза». — К тому времени кого-то из наших уже ранило. И так постоянно — каждую ночь мы теряли по пять человек как минимум. Но хуже всего было то, что никому из нас не удавалось сомкнуть глаз. Да уж, на Гуадалканале нам пришлось раз в десять хуже, чем в воздухе». Сразу же после артобстрела трое летчиков с «Энтерпрайза», имевшие опыт ночных полетов, вызвались нанести ответный удар по японским кораблям. Благополучно поднявшись в воздух, они забросали неприятельскую флотилию бомбами и обстреляли из пулеметов. Из полета не вернулся только один летчик — по имени Браун. Однако следующей ночью «Токийский экспресс» снова был тут как тут, как ни в чем не бывало. А еще через два дня один из пилотов разглядел подбитый американский самолет: тот лежал на песчаном берегу соседнего островка. Летчик шел на малой высоте, и ему не составило труда узнать самолет своего товарища Брауна. Вокруг обломков самолета толпились туземцы — человек пятьдесят, — один из них, напялив на себя летный костюм погибшего пилота, важно рассиживал в его кресле и покачивался из стороны в сторону.

Каждое утро летчики собственными силами обслуживали свои самолеты — устраняли неисправности и заправляли горючим перед предстоящим вылетом. Все это время почти беспрестанно поливали дожди. Бочки с горючим были сложены либо прямо на берегу, где высадились морские пехотинцы, либо в небольших хранилищах, сооруженных на скорую руку в разных местах — прямо в джунглях. На

аэродром бочки свозили в грузовиках, брошенных японцами. Затем их разливали (вручную) по канистрам, а потом горючее закачивали (опять-таки вручную) в топливные баки самолетов. В каждой бочке было по 260 литров горючего — таким образом, весили они по 185 килограммов каждая. Вслед за тем летчики собственноручно же загружали бомбовые отсеки самолетов. Погрузочные тележки и тягачи, на которых обычно подвозили авиационные бомбы, выгрузить с транспортов не успели, так что в ход пошли самодельные тележки, сколоченные из подручных материалов. Как же теперь летчикам не хватало дорогих друзей-механиков и техников, которые перед каждым полетом чуть ли не языком вылизывали каждую машину.

Днем аэродром атаковали японские высотные бомбардировщики, прилетавшие под прикрытием «зеро». Как только наблюдатели замечали их на горизонте и подавали сигнал тревоги, «донтлесам» приходилось тут же подниматься в воздух и отлетать от острова подальше — километров эдак на тридцать-пятьдесят, предоставляя единственную возможность отражать налет на аэродром истребителям морской авиации. Во время первого такого налета экипажи двух «донтлесов» не сумели взлететь — и бомбовый удар застиг их на земле. Летчики едва успели покинуть машины и прыгнуть в первую попавшуюся канаву, как на аэродром горохом посыпались бомбы. Летчиков с головой засыпало вздыбленной взрывами землей, но ни один из них, к счастью, даже не был ранен, хотя в каких-нибудь десяти метрах от них осколками бомб убило пятерых морских пехотинцев. Не было дня, чтобы на воздух не взлетел хотя бы один склад боеприпасов или горючего, не был сожжен дотла какой-нибудь барак либо не разворотило взлетно-посадочную полосу. Японские бомбардировщики всегда атаковали малым числом и накрыть аэродром одним ударом им никак не удавалось. Но какая разница: главное для японцев было бомбить, бомбить и бомбить — без устали. Редкими ночами, когда «Токийскому экспрессу» случалось не выйти на огневую позицию, вместо него там же на поверхность всплывала одиночная подводная лодка, — обстреляв «американский» сектор, она снова погружалась и уходила прочь. Иногда в небе появлялся ночной бомбардировщик — покружив недолго над лагерем, он сбрасывал зажигательные бомбы и вслед за тем также убирался восвояси. Порой сразу же за бомбардировкой следовал артобстрел с моря. Но чаще все заканчивалось только «фейерверком». Словом, японцы были совершенно непредсказуемы и действовали лишь по им одним ведомому тактическому плану. Защитники Хендерсон-Филда в шутку прозвали ночную гостью — подводную лодку «Клопом Оскаром», а поднебесного одинокого странника — «Чарли», или «Прачкой». Прозвища, согласитесь, вполне безобидные, хотя их носители уж больно докучали американцам, заставляя бодрствовать ночи напролет. Когда же в игру вступал «Токийский экспресс» (состав его

обычно был один и тот же: несколько эсминцев да два-три легких крейсера), защитники Хендерсон-Филда сначала подсчитывали количество произведенных им залпов, а после сверяли его с числом прогрохотавших взрывов: выстрел — а секунд через двадцать пять взрыв. Американцы уже узнавали калибр того или иного орудия и без труда угадывали направление, куда летел выпущенный из него снаряд. К примеру, снаряд крупного калибра летел, издавая гул, очень похожий на шум ветра в разлапистых кронах пальм; если же этот звук походил на пронзительный свист вырывающегося из лопнувшей шины воздуха, значит, жди — рванет где-то поблизости. Впоследствии защитники Хендерсон-Филда не стеснялись признаваться, что большего ужаса, чем во время тех ночных бомбардировок и артобстрелов, они не испытывали никогда в жизни: «Хотя кошмар продолжался каждую ночь, привыкнуть к этому было невозможно». И не удивительно, что после двухмесячных мытарств на Гуадалканале нервы у них были взвинчены до предела.

Я держу в руках фотографию, которую снял на Гуадалканале кто-то из морских пехотинцев. На ней запечатлена в общем-то самая обыкновенная, повседневная картина: в лагерь возвращается разведывательный дозор. На фотографии отчетливо видны высокие пальмы с крепкими стволами, и стоят они не прямо, а под разным наклоном; их массивные, развесистые кроны, переплетаясь в вышине, образуют как бы сплошной волнообразный свод. Меж пальмовых стволов вьется некое подобие тропы — по ней-то и возвращаются разведчики. Хотя на самом деле это речушка или ручей, потому как ноги у солдат по колено в воде. Они идут в колонну по одному — друг за другом, и явно не торопятся. На снимке четко различимы всплески воды, поднятые ногами, которые, как нетрудно догадаться, ступают по вязкому, илистому дну ручья. Одеты разведчики кто во что горазд: на ком-то куртки, на других рубахи с закатанными до локтей рукавами, а кто-то и вовсе идет с обнаженным торсом. Все глядят в одну сторону — на своего товарища, который их как раз фотографирует. Но никто не улыбается; лица у всех осунувшиеся, заросшие бородой; глаза глубоко ввалились. Берега ручья заболочены. По обоим берегам, сразу же за болотом, стоят низенькие бараки и палатки — под дождем они как будто поблескивают, сливаясь с окружающим пейзажем. У входа в лагерь разведчиков встречают их товарищи — они просто стоят и молча глядят в их сторону. По всему лагерю, насколько можно разглядеть, разбросаны пустые бочки и канистры — наверное, из-под горячего. А на переднем плане высится мощный, слегка конусообразный пальмовый ствол — он вздымается как бы из воды и, изгибаясь дугой, тянется вверх. Словом — место дикое, неприятное и нездоровое.

И вряд ли можно удивляться, что самой частой гостьей в лагере была тропическая лихорадка, или малярия. От нее страдали все без

исключения. Но больше всех остальных — летчики. Одно из них приступ малярии застал даже в воздухе — летчик потерял сознание, и самолет разбился. (Кстати, скоро выяснилось, что Браун, тот самый пилот с «Энтерпрайза», которого, как думали его товарищи, съели туземцы-людоеды, на самом деле остался жив. Жизнь ему, оказывается, спасли туземцы. И в знак благодарности летчик с радостью отдал им свою амуницию.) Впрочем, одной лишь лихорадкой тогда не обошлось — на смену ей пришла дизентерия. Больных надо было срочно эвакуировать. Но как? И американцы придумали некое подобие «Токийского экспресса», приспособив под санитарные транспорты старенькие эсминцы, брошенные у берегов Гуадалканала еще во времена первой мировой войны. И эти ветхие на первый взгляд посудины с лихвой оправдали свое новое предназначение: они стали своеобразными «челноками» и связывали Гуадалканал с Нумеа и Эспириту-Санто.

Однако, невзирая на болезни, летчики продолжали регулярно подниматься в воздух и бомбить неуязвимый, вернее, пополнявшийся время от времени «Токийский экспресс». Однажды они подбили крупный японский почтово-пассажирский пароход, водоизмещением 20 000 тонн, переоборудованный в войсковой транспорт. На судне, битком набитом солдатами, вспыхнул пожар. А корабли сопровождения вместо того, чтобы спасти людей с горящего транспорта, бросили их на верную смерть у берегов Гуадалканала. Но не всем кораблям прикрытия удалось уйти из-под удара американских бомбардировщиков — два или три эсминца пошли ко дну, а один или два крейсера получили повреждения. В то время, надо заметить, подсчеты потерь в стане неприятеля велись весьма приблизительно — на глаз: атакующих было мало, и пилоты просто не успевали с точностью оценить результаты налета, тем более что после нанесения удара им приходилось улетать прочь, чтобы не угодить под артобстрел неприятельских корабельных орудий. Тем не менее совершенно точно известно, что в последующие дни пикирующие бомбардировщики с «Энтерпрайза» отправили на дно несколько крупных десантных барж, заполненных целыми войсковыми подразделениями, — японцы подогнали их к острову ночью, под прикрытием палм, подступавших к самому берегу. Американцы же за это время потеряли, как уже было сказано, 5 эсминцев и авианосец «Уосп», водоизмещением 17 000 тонн, который только недавно сошел со стапелей. Это случилось 15 сентября. «Уосп» шел на выручку конвою, но по пути его торпедировала японская подводная лодка.

Вечером 12 сентября начался очередной артобстрел Хендерсон-Филда, и длился он всю ночь напролет, не прерываясь ни на минуту. Японские орудия смолкли лишь под утро. Только тогда защитники Хендерсон-Филда наконец оторвали головы от земли и огляделись по сторонам и друг на друга. Выпачканные грязью с ног до головы, они стали осторожно, один за другим, выбираться из укрытий. А некото-

рое время спустя земля снова сотряслась от взрывов. Японцы, оказывается, выпустили по лагерю несколько десятков снарядов замедленного действия — они взрывались лишь через одиннадцать часов. И так продолжалось весь следующий день 13 сентября. То был суший кошмар среди бела дня. Американцы пребывали в ужасе и смятении: снаряды рвались совершенно внезапно, застигая людей врасплох. Вечером последовал новый артобстрел с моря, а в полночь японцы высадили на остров крупный десант, и тот атаковал Хандерсон-Филд под покровом ночи, взяв аэродром и лагерь в кольцо. Но американцы отбросили атакующих с обоих флангов, и тем пришлось отступить к хребту Лунга. Тем не менее небольшому отряду японских десантников удалось проникнуть на командный пункт генерал-майора Вандегрифта и убить сержанта, прикорнувшего в палатке. Лазутчиков, несмотря на кромешную тьму, все же обнаружили — завязался бой. В ход пошло все — начиная от гранат и заканчивая ножами. Когда же японцы предприняли вторую массированную атаку, американцы прибегли к помощи полевой артиллерии. И неприятель снова был отброшен — на земле остались лежать 500 японских солдат.

После боя у хребта Лунга наступило затишье. Однако в результате летчики с «Энтерпрайза» лишились всех самолетов — по ним-то японцы и нацелили главный удар. Так что пилотам ничего не оставалось, как помогать морским пехотинцам, тем более что и на земле было дел невпроворот. Самые крепкие из них выполняли различные работы по лагерю, ходили в дозоры и наряды, а когда не было дождя, отправлялись на реку стирать изрядно потрепанную амуницию — река протекала в полутора километрах от аэродрома. Со своего берега они видели японцев: те плескались на другом берегу и как будто нарочно натирались душистым мылом — крепкий его аромат доносился даже через реку и кружил голову. Иногда японцы заводили фонографы и крутили одну и ту же американскую песенку: «О дом, родной дом!». А иной раз, набравшись дерзости, они окликали американцев по именам — наугад. Между тем в небе над Гуадалканалом господствовали только японские высотные бомбардировщики. Теперь они прилетали уже не так часто и заодно с бомбами сбрасывали прокламационные листовки с фотографиями обнаженных пышнотелых красавиц на одной стороне. Однако американцев роскошные женские тела, что называется, не грели: лихорадка с дизентерией давно притупили все их чувства. И эти никчемные картинки так и остались лежать там, куда упали, словно припиленные к земле каплями дождя. А через несколько дней джунгли сделали свое дело, и от них осталась одна труха — тела на картинках, запечатленные навеки, оказались менее стойкими, чем настоящие — из плоти и крови. Наконец некоторое время спустя к Гуадалканалу подошел долгожданный американский конвой — тот самый, что должен был сопровождать авианосец «Уосп», который перед тем

торпедировала японская подлодка. А вместе с конвоем прибыли продовольствие, лекарства, оружие, боеприпасы и пополнение — тысячи свеженьких морских пехотинцев, и все как один одеты с иголки. Летчиков «Энтерпрайза» эвакуировали с острова вместе со всеми остальными защитниками Хендерсон-Филда. Напоследок они окинули прощальным взглядом свой убогий, полуразрушенный лагерь: низенькие, прохудившиеся соломенные бараки и брезентовые палатки посреди заболоченных джунглей и опрокинутые бочки из-под горючего. Как же долго мечтали они убраться подальше от этого проклятого, гиблого места! И вот теперь, когда их мечта наконец осуществилась, они покидали лагерь с тяжелым сердцем и даже стыдом. Ведь так оно всегда бывает: мы тяжело расстаемся с местами, где нам случилось испытать сильные переживания — будь то горе или счастье.

В конце сентября, несмотря на отчаянные усилия американцев, японцам удалось высадить на Гуадалканале одну дивизию. И хотя американцы не располагали силами, достаточными для эффективного контрнаступления (большинство кораблей эскадры находились тогда на ремонте), вице-адмирал Гормли, тем не менее, задумал нанести по «Токийскому экспрессу» решительный удар, чтобы покончить с ним раз и навсегда. С этой целью по его приказу патрулировать воды близ южной оконечности Гуадалканала отправились три тяжелых и два легких крейсера в сопровождении пяти эсминцев под командованием контр-адмирала Скотта. «Экспресс» заметили 11 октября ближе к вечеру. На сей раз он представлял собой внушительную эскадру: в авангарде шли эсминцы, за ними следовало 4 или 5 крейсеров, а замыкали колонну 7 или 8 транспортов. Ночью американские корабли обогнули Гуадалканал с северо-запада и на траверзе мыса Эсперанс перестроились в кильватерную колонну. А чуть погодя они в том же порядке повернули на другой галс и со скоростью 25 узлов устремились курсом восток — наперерез «Экспрессу». Иными словами, американские корабли заняли так называемую классическую Т-образную позицию, позволявшую накрыть прицельным артиллерийским огнем кильватерную колонну противника всю целиком — от носа до хвоста. Японцы, разумеется, ничего не подозревали и, соответственно, ничего не заметили. Таким образом американцы застигли их врасплох — в точности как это было при Саво, когда японцы объявились в виду американских патрульных кораблей буквально откуда ни возьмись. Первым на прицел был взят японский тяжелый крейсер, расцвеченный яркими огнями, точно рождественская елка. Как ни странно, японцы не могли открыть ответный огонь в течение минут десяти. И за каких-нибудь пять минут американцы сумели отправить на дно четыре неприятельских корабля. Наконец послышались ответные залпы. В результате японцам удалось потопить один американский эсминец и серьезно

повредить один легкий крейсер. Но как бы там ни было, понесшему серьезные потери «Экспрессу»: 3 или 4 крейсера, 4 эсминца и 1 транспорт — пришлось поспешно ретироваться. Той же ночью в Окленд прибыл оправившийся после болезни вице-адмирал Хэлси — ему предстояло сменить Гормли, который к тому времени тоже заболел. Так что в Новой Зеландии Хэлси ждала добрая весть — о победе в бою при мысе Эсперанс.

12 сентября на Гуадалканале высадились 6000 американских солдат, а у Тулаги бросили якорь четыре торпедных катера — на случай, если «Токийский экспресс» посмеет пожаловать вновь. И морские пехотинцы уже было вздохнули с облегчением, однако расслабляться было преждевременно. Японцы не заставили себя долго ждать — похоже, им не терпелось взять реванш за поражение у мыса Эсперанс, которое они, должно быть, расценили как обыкновенный тактический просчет. Так что уже на другой день вечером «Токийский экспресс» был тут как тут. Теперь он состоял из двух линкоров, одного крейсера и 8 эсминцев. Не успев подойти к Гуадалканалу, он принялся обстреливать Хендерсон-Филд из всех своих орудий, которые не умолкали на протяжении полутора часов. Думаю, едва ли стоит говорить, что в результате столь интенсивного артобстрела были уничтожены почти все самолеты, дислоцированные на аэродроме. Следующей ночью за дело взялись японские крейсера и эсминцы. После этого на авиабазе Хендерсон-Филд остался один-единственный боеспособный самолет. «Токийский экспресс» возвращался с неизменным постоянством — словно по расписанию, и действовал по стандартному плану: высаживал на берег войска, выгружал артиллерию, а после, ночью, открывал пальбу по американскому сектору — с той лишь разницей, что с каждым разом огонь его орудий становился все более ожесточенным. И американцам казалось, что теперь его уже ничем не остановить. К тому же, несмотря на то что американское командование в срочном порядке направило на подмогу защитникам Хендерсон-Филда авиа-эскадрильи с Эспириту-Санто и других близлежащих островов, в воздушном пространстве над Гуадалканалом по-прежнему господствовали превосходящие по численности японские ВВС. От неприятельских самолетов-торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков не было никакого спасения: они атаковали каждый божий день. А еще через несколько дней у берегов Гуадалканала объявилась японская подводная лодка — она торпедировала тяжелый крейсер «Честер», патрулировавший в прибрежных водах острова. 20 октября перешли в наступление неприятельские наземные войска — те, что высадились несколько дней назад. Они сильно потеснили оборонительные рубежи американцев, и остановить их удалось только благодаря сплошному заградительному огню артиллерийской батареи, установленной на вершине горы Кайо. А 23-го числа, ночью, «Токийский экспресс» начал самый яростный обстрел аме-

риканских позиций за все время осады Гуадалканала. Было ясно, что это уже не просто стрельба на изнурение, а целенаправленная «артподготовка», потому как без одной минуты полночь, едва смолкли корабельные орудия, в наступление вновь двинулись наземные силы противника. Батарей на горе Кайо встретила их мощным заградительным огнем — но остановила только танки. Войска же пошли дальше. Японцы предприняли четыре атаки, но американцам всякий раз удавалось отбросить их назад. На рассвете, воспользовавшись дымовой завесой, окутавшей подбитые танки и стелющейся по джунглям, они снова ринулись в атаку. Вандегрифту пришлось бросить в бой все силы — не только морскую, но и наземную пехоту, высадившуюся 12 октября, а также весь технический и обслуживающий состав, который обычно приписывается к любому боевому подразделению: механиков, водителей, пекарей, кашеваров, — словом, всех разом. Лишь таким образом — ценой невероятных усилий американцы не просто выстояли, но и при поддержке своих бомбардировщиков, нанеся удар по японским транспортам, отбросили неприятеля к самому побережью.

Утром 25-го числа «Экспресс» пожаловал опять, только теперь к мысу Эсперанс. Высадив под вечер войска и выгрузив вооружение, он открыл пальбу не менее ожесточенную, чем накануне. Пехотинцы из нового пополнения в отчаянии причитали чуть ли не навзрыд: «Господи, Боже, неужто это никогда не кончится!» Стрельба не прекращалась до тех пор, пока в наступление не перешли наземные войска противника. Единственно, сильный и систематический обстрел перешел теперь в сплошной заградительный огонь — под его прикрытием в атаку устремились японские танки. «В ночь с 25 на 26 октября наступление наземных сил противника достигло своего апогея», — гласили отчеты того времени. Даже бывалые рейдеры, которым уже сам черт был не брат, и те дрогнули, поскольку прежде им не случалось пережить ничего подобного. В конце концов японцы прорвали передний край обороны защитников Хендерсон-Филда и захватили часть территории аэродрома. На рассвете наступление приостановилось и перешло в стычки малыми отрядами на отдельных участках боевых действий. Некоторые защитники Хендерсон-Филда действительно пребывали в состоянии, близком к отчаянию, тем более что японцы ничуть не ослабили натиск. Как потом вспоминал один из участников обороны Гуадалканала, «несметные полчища коротышек, разбившись на мелкие отряды, короткими перебежками кидались в атаку снова и снова, невзирая на то что мы нещадно косили их из пулеметов». Днем Вандегриф перестроил боевые порядки вверенных его командованию подразделений и, поставив во главе полк морских пехотинцев, принял контрнаступление, с тем чтобы отбить у неприятеля аэродром и отбросить его назад, в джунгли. Однако японцы не отступили ни на

дьюм. В итоге американцы их просто смяли, вследствие чего на аэродромном поле остались лежать 2200 неприятельских солдат. Тем не менее положение американского контингента под командованием генерал-майора Вадегрифта было почти безнадежным: накануне японцы высадили на остров несколько свежих пехотных подразделений, которым еще не довелось участвовать в боевых действиях, а кроме того, как раз тогда к Гуадалканалу приближалась крупная неприятельская эскадра, состоявшая из 4 линкоров, 3 авианосцев, нескольких тяжелых и легких крейсеров, эсминцев и войсковых транспортов.

К тому времени, заметим, американцы научились довольно быстро ремонтировать поврежденные корабли и накопили в этом деле немалый опыт. Еще до того, как пострадавший корабль заходил в док, у судоремонтников, заблаговременно узнававших о наиболее серьезных повреждениях на борту, уже был составлен общий план ремонтных работ. Так, не успел «Энтерпрайз», изрядно потрепанный в бою за Восточные Соломоновы острова, прийти в Перл-Харбор, как на его борту уже всюду трудились ремонтные бригады, — в точности как некогда на «Йорктауне» после битвы в Коралловом море. Так что 16 октября «Энтерпрайз» уже был готов снова выйти в море. На этот раз он отправился в плавание под командованием капитана I ранга Осборна Хардисона и под флагом контр-адмирала Кинкейда, а сопровождали его линкор «Южная Дакота», 2 крейсера и 8 эсминцев. Авианосец получил приказ идти полным ходом в южную часть Тихого океана, где его поджидал «Хорнет» в сопровождении 4 крейсеров и 6 эсминцев. Авианосцы встретились в полдень 24 октября в точке к северо-востоку от Новых Гебрид. Таким образом сформировалась ударная авианосная группа «КИНГ» и командование ею принял на себя контр-адмирал Кинкейд. Согласно боевому заданию, группе «Энтерпрайз» — «Хорнет» предстояло обогнуть с севера архипелаг Санта-Крус* и идти прямым курсом к острову Сан-Кристоваль, самому южному в архипелаге Соломоновы острова.

26 октября пополудни на борт «Энтерпрайза» по телетайпу поступило секретное сообщение от главнокомандующего вооруженными силами на Тихом океане. Оно было составлено на основании донесений, полученных от экипажей разведывательных самолетов и гласило следующее: «В 600 милях к северо-западу от того квадрата, где находится ударная группа «КИНГ», замечены 2 неприятельских линкора и 4 тяжелых крейсера». Через час воздушная разведка уточнила предыдущее сообщение: «Обнаружены 2 японских авианосца и корабли со-

* Санта-Крус — архипелаг в Меланезии, лежащий к востоку-юго-востоку от Соломоновых островов.

проведения; координаты — 08 градусов 51 минута южной широты, 164 градуса 30 минут восточной долготы; курс — 145; скорость — 25 узлов». Иными словами, японцы находились менее чем в 360 милях от ударной группы. Кинкейд тотчас приказал поднять в воздух первую поисково-истребительную авиагруппу. Однако в указанной точке координат она ничего не обнаружила, как ни старалась. Причем летчики настолько увлеклись поисками, что шесть истребителей, превысивших свой радиус действия на 80 миль, на обратном пути упали в море, так и не дотянув до «Энтерпрайза». Чуть позже летчиков сняли прямо с воды, а самолеты затонули. Неудача постигла эту группу потому, что японские авианосцы попросту изменили курс. Между тем самолеты-разведчики наземного базирования продолжали постоянно следить за их продвижением. И вскоре выяснилось, что неприятельские корабли, отклонившись вправо, взяли курс на Гуадалканал. Так что теперь, какой бы маневр ни замыслили японцы, было ясно, что ударная группа «КИНГ» выйдет на неприятеля не позднее завтрашнего утра. На борту американских авианосцев за всю ночь никто не сомкнул глаз. Капитан 2 ранга Кромблин, командующий авиационным соединением «Энтерпрайза», собрал всех летчиков в кают-компанию и ввел их в курс дела. Сначала он в нескольких словах обрисовал положение на Гуадалканале, потом сообщил численный состав японской эскадры, которая оказалась раза в три мощнее американской ударной группы. «Зато теперь, — прибавил он как бы в утешение, — вы летаете на самых лучших в мире самолетах, способных выдержать любой удар, не то что раньше. Кроме того, за плечами у вас большой опыт и вы в совершенстве владеете тактикой современного воздушного боя». Затем, обсудив с подчиненными кое-какие технические детали, Кромблин отпустил летчиков немного отдохнуть перед завтрашним нелегким днем.

Бой, как и ожидалось, произошел утром 26 октября. А за тем, как он проходил, мы проследим — в буквальном смысле по часам — глазами непосредственных участников нижеописываемых событий — моряков и летчиков «Энтерпрайза».

Итак:

4 часа 30 минут. Летчики завтракают в кают-компании. В воздухе стоит запах кофе, яичницы и ароматного американского табака. Черная доска, закрепленная на переборке, испещрена цифрами и пометками, которые во время ночного совещания сделал Кромблин. Разговор заходит о затонувших вчера самолетах-разведчиках (у них не хватило горючего и они упали в море). Однако беседа не клеится: летчикам, похоже, смертельно хочется спать. В кают-компанию заходит корабельный капеллан и говорит, что с «Южной Дакоты» только что просигналили прожектором — сообщили имена летчиков, которых выло-

вили из моря матросы с кораблей сопровождения; хвала Господу, все они целы и невредимы. Пилоты слушают капеллана внимательно, с большим почтением. Многие из них уже исповедовались ему накануне. Во время короткой проповеди капеллан напомнил летчикам сцену из Евангелия о том, как однажды Иисус с учениками переправлялся в лодке на другой берег Тивериадского озера и как на полпути их застигла страшная буря. Иисус спал на корме. И когда ученики в страхе разбудили его, он сказал им: «Что вы так боязливы, малoverные?»

5 часов 5 минут. Полетная палуба. Темно как в полночь. На корме, теснясь друг к другу, стоят самолеты-разведчики, которым предстоит взлететь первыми, — они и правда очень похожи на сбившихся в стаю перепуганных птиц. Из палубных громкоговорителей раздается хорошо знакомый четкий голос командира авиационной боевой части: «Всем от винта!.. Двигатели к запуску!..» Между командой и запуском непременно проходит несколько секунд. Авиационный стартер сильно отличается от автомобильного — включается он не сразу. Пусковой механизм самолета расположен под двигателем, в нем имеется специальный пороховой патрон, который воспламеняется от электрического заряда. Прежде чем включиться, двигатель как будто чихает — раз, другой, третий... Наконец из выхлопных сопел самолета вырываются острые языки пламени небесно-голубого цвета. И вот в воздух уже взмывают первые самолеты.

А еще через какое-то время начинает светать. На фоне постепенно бледнеющего небосвода мало-помалу вырисовываются очертания островка и других палубных надстроек, а вслед за тем — и силуэты кораблей сопровождения. Идущая неподалеку, слева по борту, «Северная Дакота» похожа на огромную черную щуку. Все иллюминаторы по обоим бортам линкора наглухо задраены. Надстройки надежно замаскированы. Вскоре занимается заря. (Мы находимся на 10 градусе южной широты.) С палубы «Энтерпрайза» продолжают один за другим взлетать самолеты. На адмиральском мостике, в рубашке цвета хаки, без фуражки, стоит контр-адмирал Кинкейд. Он окидывает взглядом море, перекрасившееся в зеленый цвет. Высоко в небе, с восточной стороны, маленькие пушистые кучевые облака снизу окрашиваются золотом. По правому борту из воды вдруг взмывает стайка летучих рыб. Небо проясняется с каждой минутой. А вот и первый луч солнца. Через мгновение-другое над горизонтом величественно поднимается дневное светило. Все происходит так быстро — просто диву можно дать! В восьми милях к югу видна группа «Хорнета» — она следует параллельным курсом. Но вот палубу «Энтерпрайза» покидают последние самолеты — и воцаряется тишина.

7 часов 30 минут. Первое сообщение от летчиков (докладывает лейтенант Вивьен Уэлч): «Вижу два неприятельских линкора, один тяжелый крейсер и семь эсминцев. Авианосцев с ними нет».

9 часов. Второе сообщение от летчиков (докладывает капитан-лейтенант Джеймс Ли): «Вижу два японских авианосца и корабли прикрытия. На полетных палубах обоих авианосцев пусто... Нас атакуют «зеро».

8 часов 2 минуты. Кинкейд отдает приказ поднять в воздух 10 пикирующих бомбардировщиков, 10 торпедоносцев и 10 истребителей.

8 часов 12 минут. Из палубных громкоговорителей доносится резкий голос — он даже перекрывает рев моторов взлетающих самолетов. Экипаж «Энтерпрайза» слышит сообщение от летчиков. Лейтенанты Стоктон Стронг и Чарлз Ирвин нанесли удар по японскому авианосцу «Схокаку», поразив цель дважды; следом за тем их атаковали «зеро», но четверо из них тут же были сбиты. Моряки на «Энтерпрайзе» прокричали громкое «ура!». (Позднее, правда, было установлено, что подбитый авианосец назывался «Зуихо».)

9 часов. Возвращается большая часть «донтлесов». Дует слабый ветерок, и «Энтерпрайз» принимает их, не меняя курса. Все бомбардировщики садятся благополучно и быстро.

9 часов 30 минут. На «Энтерпрайз» возвращается одиночный истребитель. Перед заходом на посадку он делает круг над авианосцем на слишком малой высоте, описывая при этом странный вираж и заваливаясь то на одно крыло, то на другое. Однако ему удается сесть с первого захода, хотя посадка получается довольно жесткой. Летчик сидит в кабине не шелохнувшись. К нему подбегают механики. Летчик ранен. Придя в себя, он сообщает безрадостные новости о самолетах, покинувших «Энтерпрайз» в 8 часов 12 минут: их атаковала дюжина «зеро», возникших с солнечной стороны; японцы сбили четыре американских истребителя, а сами потеряли только два. Что было дальше, раненый летчик не знает.

9 часов 40 минут. Голос из громкоговорителей: «Группе живучести и пожарной команде надеть спецодежду и приготовиться! В пятидесяти милях — японские самолеты».

9 часов 42 минуты. Снова раздается рев моторов — в воздух поднимается звено из одиннадцати истребителей.

9 часов 45 минут. Погода резко портится. Начинается дождь, переходящий в ливень. Но самолеты продолжают взлетать.

10 часов. Ливневый фронт остается позади. На синем небе вновь сияет солнце. Горизонт чист. Орудийные башни «Южной Дакоты», сверкавшие под дождем, снова сделались матовыми. А вскоре и весь корпус линкора обрел прежний цвет — густо-серый, почти черный. На фоне успокоившегося моря линкор кажется еще более мощным: его внушительный, грозный вид потрясает моряков на «Энтерпрайзе» и вместе с тем вселяет в каждого из них уверенность. На адмиральском мостике авианосца Кинкейд и сопровождающие его офицеры всматриваются в бинокли в южном направлении. Может, у них возникло тревожное предчувствие?..

10 часов 6 минут. На «Энтерпрайз» возвращаются лейтенанты Стронг и Ирвин, атаковавшие два часа назад японский авианосец. Стронг говорит, что у него осталось только двадцать литров горючего, а у Ирвина — двенадцать.

10 часов 11 минут. Зенитные орудия группы «Хорнет», по-прежнему идущей в восьми милях южнее, открывают огонь. Вслед за тем на светло-голубом фоне неба появляются крохотные облачка отрывающихся в воздухе снарядов; облачка постепенно разрастаются подобно распускающимся цветам. Зрелище кажется довольно странным, поскольку пока оно разворачивается в полной тишине. Около минуты черные розы распускаются совершенно беззвучно, и глядя на это, сердце сжимается от боли. И вдруг вдалеке слышится глухой раскатистый грохот корабельных зенитных орудий. Небо над группой «Хорнета» сплошь покрывается черными облачками разрывов.

10 часов 13 минут. В «Хорнет», похоже, попала бомба. В самом деле, в бинокль хорошо видно, как из носовой части авианосца вырывается пламя. Пламя вперемешку с дымом. А вокруг авианосца в море падают самолеты, оставляя за собой в воздухе огненно-дымовые шлейфы. И никто не знает, то ли это японцы, то ли свои. Моряки на «Энтерпрайзе» не в силах проронить ни звука. От «Хорнета» тянется в небо огненный султан черного дыма. А группа «Энтерпрайза» продолжает идти своим курсом по спокойному морю.

10 часов 25 минут. Никаких кораблей поблизости не видно — только группа «Хорнета» во главе с дымящимся флагманом. Вскоре на «Энтерпрайз» поступают новые сообщения от летчиков — в общей сложности ими уничтожено двадцать пять «зеро». Но есть опасения, что сбиты и все американские торпедоносцы. Пикирующие бомбардировщики заметили сначала два неприятельских тяжелых крейсера и несколько эсминцев, о чем их пилоты тотчас доложили на «Энтерпрайз». Потом «донтлеса» отправились дальше — на поиски японских авианосцев; пролетев миль двадцать, они увидели два линкора, которые открыли по ним огонь, а чуть погодя наконец обнаружили два авианосца с кораблями сопровождения и под охраной воздушного прикрытия. Два «донтлеса» были сбиты, другие два получили повреждения, остальные атаковали самый крупный из авианосцев — в него угодили сразу четыре бомбы полтонны весом каждая. (На сей раз это был точно «Схокаку».)

11 часов 13 минут. А вот и японцы! «Энтерпрайз» и корабли сопровождения открыли огонь. Несколько японских самолетов почти сразу же падают в море, но остальные приближаются как ни в чем не бывало. Огромная полетная палуба «Энтерпрайза» сильно накреняется: авианосец, не сбавляя хода, начинает маневрировать. Моряки на верхней палубе, не в силах удержаться на ногах, падают; многие обхватывают голову руками. На адмиральском мостике стоит Кинкейд, а ря-

дом с ним — Хардисон, новый командир «Энтерпрайза». Японских самолетов в небе тьма-тьмушая: это — пикирующие бомбардировщики. С пронзительным воем, похожим скорее на душераздирающий, полный угрозы вой, они один за другим заходят в пикирование. Палуба «Энтерпрайза» резко накрывается в другую сторону. Моряки на секунду-другую вскидывают головы и недоуменно глядят то на море, то на небо, силясь понять, что же в конце концов происходит, но из-за резких рывков авианосца и кораблей сопровождения, повторяющих маневры флагмана, ничего понять не могут. Единственное, что они различают совершенно четко, так это неисчислимый рой японских бомбардировщиков. Господи, неужели их так много!

11 часов 25 минут. Раздается глухой удар, как будто по кораблю шарахнули огромным тараном, — «Энтерпрайз» содрогается всем корпусом, от носа до кормы. Из палубы, сразу же за носовым самолетоподъемником, вырываются клубы серого дыма вперемешку с ослепительными искрами. Но корабль продолжает двигаться вперед полным ходом. Ветер гонит дым по палубе. Второй толчок. Слева по борту поднимается гигантский фонтан и тут же накрывает штурманский мостик. Один из самолетов, стоящих в кормовой части, срывается с крепления и, кружась волчком по полетной палубе, валится за борт. Грохот зенитных орудий и вой пикирующих бомбардировщиков сливаются в один ужасающий, нескончаемый рев. Еще один толчок, а может, сразу два. Корабль вздрагивает от взрывов бомб, падающих в море совсем рядом, и от ударов, приходящихся прямо в него. Но «Энтерпрайз» не сбавляет хода. Как ни странно, на верхней палубе авианосца не видно ни одного убитого.

11 часов 27 минут. Налет заканчивается. Зенитные орудия умолкают.

(После осмотра выясняется, что «Энтерпрайз» поразили три бомбы. Одна из них пробила полетную палубу и разорвалась где-то в межпалубном пространстве, в результате чего погибло несколько человек и вспыхнул пожар; другая тоже ударила в полетную палубу — ближе к носу и под углом, и, отскочив от нее рикошетом, взорвалась в море; третья бомба пробила насквозь поясную броню правого борта. Лишь три процента членов экипажа «Энтерпрайза» были непосредственными свидетелями этого налета, во время которого было сбито немало японских самолетов, упавших прямо в море. Остальные же моряки, находившиеся во внутренних отсеках авианосца, только слышали, как громкоговорители передавали по всему кораблю предупредительные сигналы и команды: «Атака пикирующих бомбардировщиков. К бою товсь!» И чувствовали, как от ужасных толчков стонут прочные металлические переборки и содрогается мощный корпус корабля. От страшных сотрясений даже лопались трубопроводы, заливая водой внутренние отсеки. Свет погас. Первая бомба, как потом оказа-

лось, взорвалась прямо над зарядным погребом, и этот отсек загорелся сразу в нескольких местах. В соседнем отсеке, на своем боевом посту находился вестовой старшина, молодой шупленький паренек-микронезиец родом с острова Гуам; он дежурил у телефона, связанного с центральным постом, и должен был докладывать туда о любой аварии в его отсеке. Вот как ему виделся бой изнутри корабля: «Я решил, что палуба того и гляди обрушится мне на голову. Даже после взрыва в отсеке буквально все еще долго ходило ходуном. Вода была внутрь фонтаном, а вместе с нею врывался дым. И я уж подумал, а не применили ли японцы удушающий газ. Я буквально оборвал телефон. Все лампочки разом погасли, стало темно как в аду, а вода все прибывала и прибывала. Сперва она была мне по пояс, а после — уже по самые плечи. Я стоял на цыпочках, и мне было очень страшно». Молодого старшину-микронезийца, которого звали Висенте Саблан, извлекли из полузатопленного отсека только в 17 часов 50 минут.)

11 часов 28 минут. Полетная палуба. Из громкоговорителей доносится голос: «Справа по курсу — перископ». Но пока ничего не происходит. Впрочем, нет, с кормы заходит американский самолет. Офицер, руководящий посадкой, начинает делать ему отмашки сигнальными ракетами.

(Летчики американской военно-морской авиации надолго запомнили имя этого офицера. Звали его Робин Линдсей. Прежде Линдсей уже не раз демонстрировал свои незаурядные способности во время аварийной посадки самолетов, но в бою под Санта-Крус он даже превзошел самого себя. Впереди у нас еще будет время вспомнить этого человека, а пока давайте вернемся к тому, что происходило на море и в воздухе вблизи островов Санта-Крус. В то время как японские бомбардировщики атаковали «Энтерпрайз», в небе над авианосцем и вокруг него разыгрывалась другая трагедия. Американские самолеты, у которых горючее уже было на исходе, описывали над «Энтерпрайзом» круги, ожидая любой возможности сесть на авианосец. Это были те самые летчики, что взлетели с «Энтерпрайза» чуть позже 9 часов утра. А вместе с ними теперь кружили и летчики с «Хорнета», который был подбит восемью бомбами и по меньшей мере двумя торпедами. Трагедия американских летчиков усугублялась еще и тем, что они не могли ни защищаться (у них вышли все боеприпасы), ни отлететь подальше от места боя (горючее было на исходе), так что им оставалось только одно — падать в море, тем более что некоторые из них были ранены, а многие машины получили повреждения. И все же большинству самолетов (десяти) удалось-таки сесть на «Энтерпрайз» — но лишь после того, как закончился первый налет японцев. Робин Линдсей посадил их мастерски и быстро.)

11 часов 33 минуты. Громкоговорители: «С северо-запада приближаются неприятельские самолеты, дистанция — 35 миль. Всем к бою

товсь!» Линдсей, стоя на взлетно-посадочной полосе, продолжает руководить посадкой «своих» самолетов.

11 часов 38 минут. На полетную палубу авианосца садится последний, десятый самолет.

11 часов 48 минут. Японцы тут как тут! Зенитные орудия кораблей прикрытия встречают их шквальным огнем. Японские самолеты, идущие на бреющем полете, все ближе и ближе; это — торпедоносцы. Один из них взрывается в каких-нибудь пятидесяти метрах над поверхностью моря и, превратившись в огромный кувыркающийся огненный шар, летит по инерции дальше. Остальные самолеты продолжают приближаться, хотя многие из них падают в море. Следом за тем уцелевшие торпедоносцы делятся на две группы и начинают атаковать «Энтерпрайз» с левого и правого бортов. Вот уже пущены торпеды! Поверхность моря пересекают длинные пенные борозды. Авианосец сильно накреняется на один борт. Люди на верхней палубе падают ничком — все, за исключением Линдсея и еще одного офицера-летчика; они на пару, где ползком, где короткими перебежками, подбираются к стоящим на приколе самолетам, мгновенно запрыгивают в кабины двух ближайших машин и открывают пулеметный огонь по большому японскому торпедоносцу, который, подлетев с кормы, резко уходит вверх, подставляя брюхо под град пуль. По нему стреляют и другие пулеметы — и вот под ошеломляющим натиском трассирующих очередей брюхо торпедоносца в прямом смысле разрывается на части. Японец, тщетно пытавшийся набрать высоту, на мгновение-другое зависает чуть ли не над самой палубой авианосца и потом камнем падает в море. Следом за ним та же участь постигает и три других неприятельских торпедоносца. Кажется, ни одна из выпущенных ими торпед не задела «Энтерпрайз». Через некоторое время слева от авианосца, в какой-нибудь сотне метров, падает еще один горящий японский самолет, похожий на огненный болид, но он валится не в море, а на носовую палубу эсминца «Смит». Из носовой части эсминца вырывается огромный столб пламени, за которым вскоре исчезает весь нос корабля. Но кормовые орудия «Смита» продолжают стрелять. А еще через мгновение пламя пожара охватывает и «Южную Дакоту». И тут громкоговорители «Энтерпрайза» буквально взрываются от крика: «Прекратить огонь! В воздухе — свой!» Орудия «Энтерпрайза» разом умолкают, а вслед за ними — и пушки остальных кораблей. Наступает невероятная тишина — японцев вдруг след простыл, — которую внезапно нарушает рев моторов американского истребителя, открывающего пулеметный огонь по поверхности моря. Истребитель летит, чуть ли не касаясь крыльями воды, потом взмывает ввысь и снова устремляется вниз, не прекращая палить из всех пулеметов. В двухстах метрах от «Энтерпрайза» стоит эсминец «Портер» — кажется, с ним что-то стряслось. Но что именно — никто понять не может. И вдруг из-под борта «Портера» —

точно по середине вырывается шипящий пенящийся гейзер, а затем — огромное облако дыма, которое целиком скрывает эсминец.

(Летчика, пилотировавшего этот истребитель, звали Дэвид Поллак. Пролетая на тысячеметровой высоте над «Энтерпрайзом», он заметил на поверхности моря след от неуправляемой торпеды, описывавшей круги между «Энтерпрайзом» и «Портером». Эсминец остановился, чтобы подобрать с воды экипаж сбитого американского самолета. Поллак решил рискнуть и расстрелять торпеду из пулеметов с воздуха. Даже если бы он не попал в нее, все равно моряки на «Портере», услышав стрельбу, в конце концов заметили бы, что в море творится что-то неладное. Но было слишком поздно: когда на «Портере» наконец сообразили, в чем дело, и кинулись запускать машину, торпеда поразила эсминец.)

11 часов 58 минут. Голос из громкоговорителей: «Справа по борту неопознанные подводные лодки».

Через тридцать секунд. Голос из громкоговорителей: «Ложная тревога. Это обыкновенные морские свиньи, а не лодки». Общий взрыв смеха. Нервозность немного разряжается.

11 часов 59 минут. Эсминец «Смит», оставшийся в боевом строю, невзирая на то что его носовая часть была по-прежнему охвачена пламенем, резко разворачивается и заходит в корму «Южной Дакоте». Линкор (к тому времени пожар на его борту уже ликвидировали), дав самый полный вперед, вспенивает за собой огромный кильватер. И этим валом целиком накрывает нос «Смита». Пламя тут же сбивается, а вскоре и вовсе исчезает. Ловкий, хотя и довольно рискованный маневр на других кораблях встречается бурными радостными возгласами и свистом. Затем к «Портеру», оказавшемуся теперь в конце колонны и все еще дымящемуся, подходит другой эсминец. (Ему предстоит принять на борт экипаж «Портера»: эсминец обречен и того и гляди затонет.)

12 часов 5 минут. Голос из громкоговорителя: «Все очаги пожара ликвидированы».

(Сообщение оказалось несколько преждевременным: очаги пожара находились всего лишь под «контролем». Как мы помним, первая бомба взорвалась в межпалубном пространстве прямо над зарядным погребом. В это время в погребе как раз находился чернокожий старшина Уильям Пинкни. Вот как он описывает пожар: «Похоже, это была «пятидюймовка». Она рванула слева по борту, и меня оглушило взрывом. Очнулся я минут через пять. Вокруг все полыхало и дымилось, а жар стоял такой, что никакого спасу. Рядом со мной лежал какой-то малый. Он вскочил на ноги и как заорет: «Где же она, эта чертова дверь?!» А я ему в ответ: «Вот уж чего не знаю, так не знаю.» Я тоже поднялся и стал пробираться на ощупь сквозь густую дымовую завесу в ту сторону, где, по-моему, должна была находиться эта самая дверь.

И вдруг увидел, как у меня над головой что-то светится. Тут я нащупал руками лестницу и полез было вверх. Немного поднявшись, я понял, что наверху пожар. Там и впрямь полыхало всюю, так что пришлось спускаться. И тут я наступил ногой в кипящую воду, она лилась потоком. Я снова наверх. Потом подбежал тот, второй, и тоже полез было за мной следом, но сорвался и упал. И говорит мне: «Так ты подсобишь мне, или как?» Я принялся шарить рукой по переборке, за что бы ухватиться, как вдруг меня шибануло током и я со всего маху рухнул вниз. Но быстро вскочил и сказал себе: «Нет, черт возьми, надо скорее уносить отсюда ноги. Вот только как...» Малого, который окликнул Пинкни, звали Бэгуэлл. Он в свою очередь потом рассказывал следующее: «Как я только ни пробовал выбраться из этого чертового погреба. Там все было в огне и дыму. Думал — выберусь по лестнице. Но куда там! Она настолько раскалилась, что не прикоснуться. Я сорвался и потерял сознание, а когда пришел в себя, то увидел рядом Пинкни — он стоял на лестнице и, согнувшись, протягивал мне руку. Но тут его ударило током, и он тоже упал. У меня в голове снова помутилось. Когда же я очнулся, то увидел, что этот чернокожий парень тащит меня к ангарам — там вроде не было ни огня, ни дыма. Помню, он здорово поджарился. У него обгорели руки, правая нога и вся спина».)

12 часов 15 минут. Голос из громкоговорителей: «С северо-запада приближаются самолеты противника, дистанция — 12 миль. Всем к бою товсь!» Но небо на северо-западе, к сожалению, затянуто облачностью — японцам-то только на руку.

12 часов 20 минут. Наконец из-за облаков показываются японские самолеты. Американцы открывают огонь. Похоже, самолетов всего штук двадцать, большинство — торпедоносцы. Они резко идут на снижение. И вот один из них падает в море, а за ним — другой. «Энтерпрайз» начинает маневрировать. Один из японских бомбардировщиков заходит в пикирование и сбрасывает бомбу — она падает в море рядом с правым бортом авианосца, и корабль содрогается. Почти все торпедоносцы сбиты — ни одному из них так и не удается приблизиться к американским кораблям на расстояние пуска торпед. Ацелевшие самолеты противника разворачиваются и улетают прочь. Атака длилась не больше двух минут.

(Капитан-лейтенант Дуайт Уильямс, наблюдавший эту атаку с высоты марсовой площадки, куда он забрался, чтобы привести в порядок порванную радиоантенну, потом вспоминал: «Бомбардировщик начал было заходить в пики, потом резко выпрямился, а после взорвался прямо у меня на глазах. Но сбросить бомбу он все же успел. Любой, кому случалось переживать бомбовый удар, знает: если бомба, которая летит на вас, имеет форму шара — то есть если вы видите ее не сбоку, — значит, она падает прямо вам на голову». Уильямсу пока-

залось, что бомба, сброшенная на «Энтерпрайз», как раз имеет форму шара, и он уже совсем было распрощался с жизнью. Но в последнюю секунду авианосец, совершив крутой маневр, уклонился чуть в сторону, и Уильямс увидел, как летящий на него шар, тут же превратившись в эллипс, рухнул в море. Однако все это, разумеется, произошло в читанные мгновения.)

12 часов 30 минут. Внезапный налет на «Южную Дакоту». Из-за облака выныривают несколько японских бомбардировщиков и с километровой высоты заходят в пикирование. Одна из бомб попадает прямо в носовую башню линкора. Объятая пламенем «Южная Дакота» отчаянно маневрирует, пытаясь прикрыть своим корпусом «Энтерпрайз». Остальные бомбы падают мимо цели.

12 часов 32 минуты. Налет заканчивается. И вдруг громкоговорители взрываются снова: «С северо-запада приближаются самолеты противника, дистанция — 10 миль. Всем к бою товсь!»

12 часов 36 минут. Корабельные зенитные орудия открывают огонь. Из-за облаков показываются японские самолеты, однако вслед за тем они круто взмывают вверх и скрываются за облаками, расположенными чуть выше. Через несколько секунд они снова выныривают и заходят в пикирование. Но на этот раз японцы атакуют неудачно: слишком рано начинают они пикировать — и все бомбы падают в море. Вот уже десять бомбардировщиков сбиты. Остальные пять, несмотря на то что их прикрывают «зеро», не рискуют продолжать атаку и улетают прочь.

На этом все закончилось. Других атак больше не последовало. Японцам вновь пришлось отступить, отказавшись от дальнейших попыток захватить Гуадалканал с ходу. Они не потеряли ни одного боевого корабля — только два их авианосца («Зуихо» и «Схокаку») получили повреждения. Зато неприятель лишился более сотни самолетов. (Над группой «Хорнета» завязался ожесточенный воздушный бой. И один только лейтенант Стэнли Вейтаса, по прозвищу Швед, летчик-истребитель с «Энтерпрайза», сбил 2 неприятельских бомбардировщика и 5 торпедоносцев.) Американцы же потеряли авианосец «Хорнет» и эсминец «Портер». А «Энтерпрайз», линкор «Южная Дакота», крейсер «Сан-Хуан» и эсминец «Смит», получившие серьезные повреждения, нуждались в капитальном ремонте. Кроме того, японцы сбили 74 американских самолета. Впрочем, многие из них даже не были сбиты, а попросту затонули сами собой: покружив какое-то время над «Энтерпрайзом» подобно обезумевшим от отчаяния птицам, они, израсходовав последние остатки горючего, один за другим, точно камни, падали в море. Вот когда Роберту Линдсею предоставилась возможность показать все, на что он способен. Тогда-то, как писали американские газеты, и пробил его звездный час. Летчики в воздухе изнемогали от уста-

лости и нервного перенапряжения: некоторые из них были ранены и держались из последних сил, и говорили себе — уж лучше все бросить и будь что будет, потому как в обессиленном, полубморочном состоянии им нипочем не сесть на авианосец. Пробитая в нескольких местах полетная палуба «Энтерпрайза» была сильно накрена (морская вода, хлынувшая через пробоины, и та, что вырвалась из перебитых и лопнувших коллекторов и трубопроводов, скопилась с одного борта — и корабль дал крен); гибкие тормозные тросы, носовые и кормовые, были порваны. Но Линдсей ни на минуту не оставил боевой пост: он стоял на своем крохотном пятачке и руководил посадкой — взгляд его был устремлен на самолет, который снижался рывками и, заваливаясь то на одно крыло, то на другое, выписывал странные зигзаги, готовый обрушиться на палубу авианосца всей своей массой. Линдсей делает пилоту отмашки светящимися сигнальными ракетками; раненому, обессиленному пилоту не удастся сесть с первого захода, но он не разбился — и то слава Богу; теперь ему ясно — он не один, им руководит чья-то зримая воля — она поможет ему сделать невозможное; пилот не столько видит, сколько ощущает — инстинктивно, — что отчаянные жесты кулаками крохотного человека, чье лицо он никак не может разглядеть, это то, что сейчас ему нужнее всего на свете, это — его спасение; если он выполнит все команды точь-в-точь, возможно, ему повезет; нужно собрать остатки воли и сил в кулак, и через несколько секунд, какие-то жалкие три-четыре секунды, все благополучно закончится; пилот, стиснув зубы, идет на второй заход (а может, третий или четвертый) и наконец садится — хотя посадка чересчур жесткая, зато сам он и машина целы и невредимы. Следом за первым самолетом точно так же — более или менее удачно садится второй, третий, а за ними еще и еще; Линдсей, точно искусный птицелов, ловко заманивает их, изможденных и сильно потрепанных, в свои сети, даруя тем самым единственный шанс к спасению; он сажает все самолеты без разбору — и «свои», и те, что с «Хорнета», и ни один из них не разбивается при посадке, невзирая на то что палуба пробита и вздыблена. Сегодня, как видно, удача на его стороне, и результаты ее благосклонного отношения кажутся поистине чудесными. Может, десница Господня уже устала карать людей, по собственной воле затеявших жестокую игру со смертью? Как знать. Но что бы там ни было, день нынче и впрямь выдался удачный: даже те летчики, которые не дотянули до посадки и упали в море, были спасены — их сняли с воды эсминцы сопровождения.

Вскоре все очаги пожара во внутренних отсеках «Энтерпрайза» были ликвидированы, палубы расчищены от груд искореженного металла, а тела погибших уложены в одном месте. Самолеты укрыли в ангарах. Корабельный лазарет был переполнен ранеными и, в основном, обожженными: у кого сильно обгорели руки, у кого лица. Переборки

многих кают и кают-компаний были порушены, и внутри царил полный хаос. В воздухе стоял удушливый запах тетрахлорметана, используемого при тушении пожаров, и гари. Однако по мерному гулу двигателей можно было судить, что машина «Энтерпрайза» в полном порядке и авианосец вполне способен держать обычную крейсерскую скорость, хотя его по-прежнему кренило на один борт...

Известно, что такое понятие, как нескончаемый кошмар, существует на самом деле. Подсознательно мы стараемся избавиться от них, тратим неимоверные усилия на то, чтобы выбраться из этой цепкой трясины. И вот, когда нам уже кажется, что наконец-то мы выбрались, нас снова обдает ледяной волной ужаса. Таким нескончаемым кошмаром наяву был для американцев Гуадалканал. Неумолимый ход тех трагических событий напоминал блуждания по темному туннелю, лишь кое-где озаренному зыбким светом. А за этим призрачным мерцанием — снова тьма. И так до бесконечности. Световые проблески в данном случае были своего рода вехами на долгом пути тяжких испытаний — физических и моральных. Восстановим же эти вехи в нашей памяти. Итак, 7 августа 1942 года: высадка десантов морской пехоты на Гуадалканале и близлежащих островках; 8 августа: отход авианосцев и кораблей прикрытия; вечером того же дня: внезапный удар по патрульным крейсерам контр-адмирала Крэтчли (битва при Саво), после чего противник, к счастью, приостанавливает наступление; 9 августа: отход всех войсковых и грузовых транспортов, вследствие чего морские пехотинцы оказываются брошенными на произвол судьбы — без боеприпасов и довольствия; 23 августа: становится известно, что к Гуадалканалу движется многочисленная японская эскадра. Вице-адмирал Флетчер бросает против нее объединенную ударную группу с двумя авианосцами во главе («Энтерпрайзом» и «Саратогой»); сражение разворачивается 24 и 25 августа (битва за Восточные Соломоновы острова); «Энтерпрайз» получает повреждения — японцы поворачивают обратно. В конце сентября неприятель высаживается на Гуадалканале силами одной пехотной дивизии — вице-адмирал Гормли направляет к Гуадалканалу крейсерскую эскадру с целью нанести удар по «Токийскому экспрессу»; 12 октября американцы одерживают верх в бою близ мыса Эсперанс. Однако японцы не сдаются и 25 октября направляют к Гуадалканалу крупную флотилию, дислоцированную в южной части Тихого океана. Навстречу неприятелю устремляется объединенная ударная авианосная группа «Хорнет» — «Энтерпрайз» под общим командованием контр-адмирала Кинкейда; 26 октября происходит сражение при Санта-Крус: японцы теряют 2 авианосца и более 100 самолетов; «Хорнет» потоплен, а большая часть американских кораблей получает повреждения, в том числе «Энтерпрайз». Японцы снова отходят. Таким вот

образом обстояли дела на западном тихоокеанском участке боевых действий на конец октября 1942 года.

На следующий день после сражения под Санта-Крус американцы высадили на Гуадалканале усиленный десант — куда более мощный, нежели в самом начале. 30 октября крейсер «Атланта» наносит массированный удар по неприятельским позициям на Гуадалканале — теперь настает черед японцев прятаться в топких джунглях и при каждом выстреле падать ниц прямо в зловонную болотную жижу. А еще через день переходят в решительное контрнаступление американские наземные силы. Подразделений значительно больше, чем прежде, и от этого боевой дух солдат делается еще крепче — они наступают и наступают, неумолимо продвигаясь вперед и только вперед. Вот уже позади осталась река Матаникау, а морские пехотинцы продвигаются все дальше. «Неужели это и есть тот самый живой кошмар Гуадалканала?» — недоумевают морпехи из нового пополнения. Погодите-погодите... Японцы тоже времени даром не теряют: они усиливают «Токийский экспресс» и высаживают на остров крупный десант — 1500 человек — вместе с боевой техникой. 3 ноября пополудни контрнаступление американцев приостановлено. «Нужна срочная поддержка «Токийского антиэкспресса!» — в шуточной форме запрашивает Вандегрифт. Крейсера «Сан-Франциско» и «Хелена», а также эсминец «Стеретт» не заставляют себя ждать, и едва подойдя к острову, открывают массированный огонь по берегу — и почти полностью уничтожают запасы провианта и вооружения, которые японцы только-только выгрузили. Бои в глубине острова возобновляются — американцы вновь переходят в наступление. Рейдеры уничтожают в джунглях 700 японских морских десантников. В ночь с 6 на 7 ноября торпедные катера, базирующиеся на Тулаги (теперь их стало восемь) атакуют «Токийский экспресс» — в итоге один эсминец потоплен, а два других получают повреждения. В тот же день, 7 ноября, по «Экспрессу» наносит удар эскадрилья с Хендерсон-Филда (к этому времени ее усилили за счет нескольких «летающих крепостей») — в результате серьезно повреждены 1 крейсер и 2 эсминца. Между тем на суше японцы занимают возвышенности и переходят к обороне. Неужто в конце туннеля и правда забрезжил долгожданный свет? Может, кошмару и впрямь конец? Что, если японцы отказались от дальнейших попыток отбить Гуадалканал? В самом деле, что там себе думают японцы? А японцы как раз в это время собирались с силами в Рабауле — вскоре туда прибыли 2 авианосца, 4 линкора, 6 крейсеров, 33 эсминца, а также войсковые и грузовые транспорты — в общей сложности 60 кораблей. Стало быть, кошмару суждено вернуться на круги своя.

Все так и было. Или — почти так. После Санта-Круса положение американцев на суше оказалось намного лучше, нежели на море. Ситуация на море действительно была на редкость тревожная. Находив-

шийся тогда в Окланде командующий военно-морскими силами Соединенных Штатов в южной части Тихого океана вице-адмирал Уильям Хэлси ломал голову, пытаясь рассчитать, какой флот может он противопоставить японцам на тот случай, если они вдруг снова предпримут попытку штурмовать Гуадалканал с моря. Сколько линкоров? Не больше двух. А авианосцев? Ни одного. Ведь с начала войны в Тихом океане американцы успели потерять пять авианосцев: «Лексингтон», «Саратогу», «Йорктаун», «Уосп» и «Хорнет». А единственный уцелевший авианосец, «Энтерпрайз», который японцам не удалось потопить никакими силами, нуждался в серьезном ремонте. Таким образом на 27 октября 1942 года, когда закончились бои близ Санта-Крус, американский Тихоокеанский флот не имел ни одного авианосца. Что же делать? И вице-адмирал Хэлси отдает приказ «в самом срочном порядке ускорить ремонтные работы» на борту «Энтерпрайза», который отправился в док, расположенный в Нумеа. Это означало совершить практически невозможное. Ну а пока суд да дело, надо было разумно и, главное, эффективно использовать имеющиеся силы — и во что бы то ни стало удержать Гуадалканал.

Иными словами, можно было строить любые планы — на будущее, а насущная необходимость заключалась в том, чтобы противопоставить неприятелю любые силы, пускай даже незначительные, и немедленно. Короче говоря, американцы решили: 1. В течение двух дней, 11 и 12 ноября, высадить на Гуадалканале новый десант численностью 6000 человек (с этой целью из Нумеа и с Эспириту-Санто к острову выдвинулись 7 транспортов). 2. Выделить для сопровождения транспортов конвой из 6 крейсеров и 14 эсминцев, которым надлежит прикрывать высадку десанта с моря и в случае, если в водах Гуадалканала обнаружится неприятель, выдвинуться ему навстречу и «ввязаться в бой с целью выигрыша времени», чтобы к острову успела подойти ударная группа «Энтерпрайза», — ее выход из Нумеа был запланирован на 11 ноября. В состав этой группы соответственно входили: «Энтерпрайз», линкоры «Южная Дакота» и «Вашингтон», тяжелый крейсер «Нортхэмптон», легкий крейсер ПВО «Сан-Диего» и 8 эсминцев. При благоприятном стечении обстоятельств вновь образованная ударная группа могла не только дать отпор превосходящим силам противника, но и выиграть крупное воздушно-морское сражение. Что же касается кораблей, выделенных для сопровождения транспортов, у них была одна-единственная надежда на то, что неприятельская эскадра по каким-то причинам задержится в пути. Однако надежда не оправдалась: вечером 9 ноября вице-адмиралу Ричмонду Тернеру, командующему транспортным конвоем, обозначенному как оперативное соединение «Тэр», стало известно, что неприятельская эскадра полным ходом следует к Гуадалканалу. Таким образом американскому конвою: 6 линкорам и 14 эсминцам — предстояло противостоять двум (а по

иным сведениям — четырем) авианосцам, двум (или четырем) линкерам, шести или восьми тяжелым и легким крейсерам и более чем тридцати эсминцам противника. Так что общеизвестный военный термин «бой с целью выигрыша времени» — или, попросту, сдерживающие действия — грозил обрести совсем иной смысл.

Дальнейшие события развивались так, как и предполагалось. 11 ноября к берегам Гуадалканала подошли корабли первого эшелона американского транспортного соединения. Высадка людей и выгрузка вооружения на берег начались незамедлительно и проходили очень быстро. Единственное, что нарушило темп, так это внезапный налет японских бомбардировщиков, — они атаковали с двух заходов и вывели из строя два транспорта. Однако три четверти неприятельских самолетов были вскоре сбиты — частично корабельными зенитными орудиями, частично истребителями с Хендерсон-Филда. 12 ноября к Гуадалканалу подошел второй транспортный эшелон. Высадка и разгрузка прошли, в общем, как накануне, с той лишь разницей, что на сей раз японцы атаковали конвой силами торпедоносцев. Однако ни малейшего ущерба американским кораблям они не причинили, зато 24 самолета из двадцати пяти были сбиты. 12 ноября вечером Тернер скомандовал порожним войсковым и грузовым транспортам отход — с собой в сопровождение он взял только несколько эсминцев. А «почетную» миссию выдвинуться навстречу японской эскадре — вернее, встретить ее в водах Гуадалканала, поскольку она уже была на подходе, — возложили на контр-адмирала Даниэла Каллагана, назначив ему в помощники контр-адмирала Нормана Скотта. Во вверенную их командование эскадру вошли тяжелые крейсера «Портленд» и «Сан-Франциско», легкий крейсер «Хелена», легкие противолодочные крейсера «Джуно» и «Атланта», а также эсминцы «Арон Уорд», «Стеретт», «О'Бэннон», «Бартон», «Лаффи», «Монсен», «Кашинг» и «Флетчер». Доблесть и отвага были в чести на флоте во все времена. И эти два понятия связаны с названиями упомянутых кораблей неразрывно.

«То была самая страшная схватка на море из всех, что знает современная история», — так охарактеризовал один американский военный историк встречу двух противоборствующих эскадр — вернее то, чем она закончилась. И, сказать по чести, в его словах не было ни малейшего преувеличения или трагической напыщенности. В дальнейшем нам с вами предстоит стать свидетелями еще не одной впечатляющей битвы на обширной акватории Тихого океана, но все они разворачивались по стандартной в общем-то схеме — с чередованием морских и воздушных ударов. Здесь же сражение велось только силами корабельных орудий и торпед, притом с ближайшей дистанции, как в боях при Саво и у мыса Эсперанс. Те же воды, то же время суток — ночь. При Саво врасплох были застигнуты американцы, у мыса Эсперанс — японцы. В этот же раз — никакой внезапности. Каллаган построил эскадру

в одну кильватерную колонну: пять крейсеров посередине, четыре эсминца во главе и столько же в хвосте. Это было не совсем обычное тактическое построение — но какая разница: в бою, да еще во тьме боевой порядок так или иначе пришлось бы менять в зависимости от ситуации. Каллаган прекрасно сознавал, что тактика в его положении будет играть далеко не самую главную роль. Незадолго до полуночи он обратился по радио к экипажам кораблей эскадры, изложил суть поставленного перед ними боевого задания и двинул эскадру вверх по узкому проливу между Гуадалканалом и Флоридой. А уже в час ночи с береговой радиолокационной станции на Гуадалканале поступило короткое сообщение: «Они приближаются». Каллаган продолжал продвигаться вперед. В час тридцать непроглядную тьму вспорол первый луч прожектора — он ударил со стороны японской эскадры. Каллаган тотчас же приказал открыть огонь.

Так началось сражение, которое вошло в историю под негромким названием битва при Гуадалканале. Думаю, нам вряд ли удастся восстановить ход этой битвы в строгой хронологической последовательности, особенно ее начало, длившееся всего-навсего 24 минуты. Упомянем разве только то, что японцы шли с северо-северо-запада тремя колоннами: тяжелые корабли располагались посередине и чуть сзади, — иначе говоря, они надвигались с фронта и флангов. «В самом начале ситуация нам благоприятствовала, — вспоминал потом адмирал Кинг. — Первый же неприятельский корабль взлетел на воздух буквально через минуту после того, как открыли огонь «Сан-Франциско» и другие американские корабли. Следом за тем пожар охватил два неприятельских крейсера, находившихся по левому флангу. А вскоре огонь вспыхнул и на борту других неприятельских кораблей. Экипажу «Атланты», кажется, удалось потопить два неприятельских эсминца, устремившихся было ей наперерез. Сразу же после этого «Атланта» перенесла огонь на легкий крейсер, но ее тут же поразила торпеда, в результате чего у нее вышли из строя машина и рулевое управление. Пока неуправляемый корабль кружил на одном месте, его атаковал неприятельский тяжелый крейсер. «Атланта» получила серьезные повреждения, на борту у нее в нескольких местах вспыхнул пожар, а большая часть экипажа, в том числе контр-адмирал Скотт, погибли. Через несколько минут в бой с неприятельским линкором вступил «Сан-Франциско», а с другой стороны его атаковали «Лаффи» и «Кашинг», который хотя и был серьезно поврежден, обрушил на корабль противника мощный торпедный удар...» Так продолжалось в течение двух-трех часов: корабли обстреливали друг друга из всех видов орудий, обменивались торпедными ударами, загорались и взлетали на воздух... А через некоторое время занялся рассвет, и тьма мало-помалу рассеялась. И в пока еще неясном свете нового дня глазам моряков открылась ужасающая картина, которая неизменно завораживала и

вместе с тем страшила людей на протяжении всей многовековой истории войн. Вот под грохот пушечной канонады и взрывов, лавируя меж полыхающих факелами кораблей, американский эсминец на полном ходу атакует в лоб японский линкор, выпустив по нему несколько торпед и едва избежав прямого столкновения; однако вслед за тем в эсминец попадают крупнокалиберные снаряды — он тут же исчезает в густой пелене дыма, а чуть погодя — и с поверхности моря. «Спустя некоторое время «Сан-Франциско» при поддержке «Портленда» сосредоточили орудийный огонь на одном из японских линкоров, а «Хелена» между тем вступила в бой с крейсером, открывшим пальбу по «Сан-Франциско». В тот же миг верхнюю палубу «Сан-Франциско» потряс чудовищной силы взрыв, которым убило контр-адмирала Каллагана, командующего эскадрой, а также нескольких офицеров и матросов». Так за какие-нибудь четверть часа, как в незапамятные времена, нашли свою смерть и обрели бессмертную славу два доблестных американских флотоводца. В общем, спустя пятнадцать минут состояние кораблей американской эскадры было таково:

На «Атланте» бушевал пожар; «Сан-Франциско» и «Портленд» получили серьезные повреждения; «Джуно» пришлось выйти из боя — у него оказались выведенными из строя приборы управления артиллерийским огнем; на борту «Хелены» были незначительные повреждения. Но больше всего пострадали эсминцы: «Лаффи» затонул; «Бартон» взорвался и тоже пошел ко дну; «Кашинг» пока еще держался на плаву, но вести боевые действия уже не мог; «Старетт» и «О'Бэннон» потеряли управление. Словом, боеспособность сохраняли только «Арон Уорд», «Монсен» и «Флетчер». Вскоре японцы отошли к северу. В очередной раз! Таким образом за какие-нибудь 24 минуты малочисленной американской эскадре ценой огромных усилий удалось остановить японский флот, дислоцированный в южной части Тихого океана, и обратить его в беспорядочное бегство.

На рассвете следующего дня наблюдалась и вовсе удручающая картина: на «Атланте», едва дошедшей до Гуадалканала, все еще тушили пожар, который никак не хотел униматься; «Кашинг» с «Монсеном» дымилась и медленно дрейфовали, точно легендарные корабли-призраки, покинутые своими экипажами; «Портленд» продолжал кружить волчком на одном месте. Тогда же, на рассвете, наблюдатель на «Портленде» доложил командиру, что видит японский крейсер, — он старался проскочить незаметно и жался к берегу Саво. Командир, не мешкая, приказал открыть огонь, несмотря на то что «Портленд» по-прежнему кружило в нескончаемой круговерти. В конце-концов снаряды «Портленда» достигли цели — и японский крейсер пошел ко дну. Чуть погодя тот же наблюдатель разглядел японский линкор — он был поврежден и очень медленно огибал северо-западную оконечность Саво. В свою очередь с подбитого неприятельского линкора заметили эсми-

нец «Арон Уорд» — и тотчас же открыли по нему огонь. Однако через некоторое время с Хендерсон-Филда в небо взмыли бомбардировщики — и цель была в конце концов уничтожена.

«Сан-Франциско» пострадал довольно серьезно: он был разрушен буквально от носа до кормы, а внутри него не осталось практически ни одного целого помещения; даже лазарет и тот разнесло вдребезги — и все палубы крейсера были усеяны телами убитых и тяжело раненых. Судовой врач с «Джуно», О'Нил, проведенный всю ночь у операционного стола на своем крейсере, взял с собой троих санитаров, погрузился с ними в вельбот и отбыл на «Сан-Франциско», чтобы помочь наиболее нуждающимся. «Мне сразу же стало ясно — работы тут непочатый край, — рассказывал потом О'Нил. — Первым делом я взялся оперировать молодого вестового старшину, чернокожего паренька по имени Джексон. Ему разворотило живот, да так, что все внутренности наружу. И этот бедняга с такой ужасной раной провалялся всю ночь на открытой палубе. Впрочем, таких раненых, как бедняга Джексон, на борту «Сан-Франциско» было сплошь и рядом. Операционную мы соорудили на скорую руку в каюте контр-адмирала Каллагана, точнее, в том, что от нее осталось. Я уже заканчивал оперировать Джексона, как вдруг у меня над головой кто-то закричал: «Тревога! Нас атакуют!» И тут буквально через одну-две секунды раздался страшный взрыв — такого я раньше никогда не слышал. Хотя мне довелось пережить бомбежки и артобстрелы тогда, при Санта-Крус, или прошлой ночью, в этот раз рвануло так рвануло. Но уже в следующий миг я подумал: «Погоди-ка!..» И действительно, ничего страшного вроде не случилось, по крайней мере рядом. Я выглянул в иллюминатор и увидел взметнувшиеся в небо черно-серые клубы дыма. Не знаю точно, что там рвануло, но кто-то потом мне сказал — это, дескать, подорвался «Джуно». Во всяком случае, когда дым рассеялся, на поверхности моря уже ничего не осталось». В самом деле, это был «Джуно» — новенький легкий противолодочный крейсер. Он затонул секунд на двадцать. Взрыв прогремел в одиннадцать часов одну минуту. В левый борт ему угодила торпеда — аккуратно во вчерашнюю пробоину, которую едва успели залатать. Судя по всему, крейсер атаковала японская подводная лодка, хотя в глаза ее никто не видел. Других американских кораблей поблизости не оказалось: они были здорово потрепаны и легко уязвимы, и ни один из них так и не отважился подойти к месту крушения «Джуно» из опасений, что его постигнет та же печальная участь. Да и потом, разве мог кто-нибудь уцелеть после взрыва эдакой мощи? К тому же трагедия разыгралась в прямом смысле в считанные мгновения. А между тем из экипажа торпедированного крейсера в живых остались сто двадцать человек. И вот теперь, брошенные на произвол судьбы, они отчаянно бултыхались в воде, тщетно надеясь на помощь.

На борту «Джуно» все оставались на своих боевых постах, за исключением раненых и контуженных, они лежали вповалку прямо на палубах, прикрытые одеялами. Остальные же, кто был в состоянии думать о чем-то другом, кроме как о Господе, и мысленно просить его сохранить им жизнь, испытывали смешанное чувство — странное удовлетворение и невыразимую радость. Механики только-только снова запустили машину — и с каждым оборотом винтов «Джуно» мало-помалу приближался к безопасной зоне. Скоро на горизонте покажется Эспириту-Санто с его длинными неказистыми бараками, больше похожими на туннели. Но какая разница? Во всяком случае, лучшего места для отдыха поблизости не сыскать. Но почему непременно Эспириту-Санто? Может, все-таки Перл-Харбор? Только там, пожалуй, и смогут залатать изрядно потрепанный «Джуно». Перл-Харбор — значит Оаху. А это, в свою очередь, означает вполне цивильные дома, улицы, будоражащая обстановка баров и кинотеатров, где ты никогда не будешь одинок. Ну и, само собой, развеселые девицы. Вот это жизнь! Об этом-то и спорили наперебой матросы «Джуно»: что ждет их впереди — Эспириту-Санто или же вожделенный Перл-Харбор. Одна беда: до Гавайев идти и идти, а на крейсере, больше напоминающем решето, одолеть эдакое расстояние весьма проблематично. У кормовой оружейной башни № 6 должна вот-вот произойти смена вахты (на часах — почти одиннадцать) — еще есть время перебраться парой-тройкой слов с товарищами, которых сменяешь. Впрочем, порадовать их нечем: ведь Перл-Харбор, считай, проехали. Хотя кое-кто — так называемые бодрячки — знай себе твердят свое: подавай, дескать, им Перл-Харбор, и все тут, — как будто из принципа. Аллен Клифтон Хейн стоял и молча ждал, когда же наконец пробьет его час заступать на вахту — его боевой пост был у телефонного аппарата. Всеми этими разговорами да спорами — когда, мол, и куда? — он, честно признаться, был сыт по горло и не имел ни малейшего желания обсуждать это в сотый раз.

— В чем дело, старина? — обратился он к матросу, которого пришел сменить, а тот стоял, как истукан, и даже не думал передавать каску своему сменщику. — Ты что, к ней приклеился?

Матрос вышел из оцепенения и уже было потянул руки к каске, чтобы ее снять. Хейн на всю жизнь запомнил этот жест и слегка удивленное выражение, застывшее на лице матроса, который медленно, словно в замедленной киносъемке, поворачивал к нему голову. И вдруг лицо его, да и сам он, и оружейная башня № 6 — все разом исчезло. Чудовищный грохот — нестерпимое удушье. И крошечная тьма. Хейн не мог сообразить, жив он или мертв, или просто ослеп. Через некоторое время — когда точно, сказать трудно, — он понял, что все-таки жив, потому как ощутил чье-то прикосновение. Скоро он сообразил, что лежит, распластавшись, на палубе рядом с чьим-то телом. А еще

спустя какое-то время Хейн убедился, что даже не ослеп, поскольку прямо перед собой разглядел чьи-то башмаки: они торчали из-под края колышашегося черного облака дыма, точно из-под вздыбленного траурного покрывала. Он узнал их — матросские башмаки, и понял, что черный саван — это стелющийся по палубе дым. Наконец в голове у него все разом прояснилось. Он огляделся по сторонам и увидел других матросов: они медленно поднимались, будто это стоило им огромных усилий. Хейн попытался разглядеть в дыму тех, кто был к нему ближе всех, и кое-кого узнал. Он решил сделать, как они, и встал сначала на колени. Палуба, как оказалось, была сильно накрена и напоминала гладкий склон. Матросы, стоя кто на коленях, кто уже на ногах, кричали, как очумелые. Только сейчас Хейну стало ясно: корабль тонет, зарываясь носом в воду, и люди стараются перебраться повыше — на корму. Он и сам уже был на ногах — на этой самой корме, которая вздымалась все быстрее, все выше и круче. В двух шагах от него несколько матросов, недолго думая, кинулись за борт. И Хейн подумал: «А ведь нас того и гляди засосет в воронку. И глазом не успеешь моргнуть». В самом деле, корабль погружался очень быстро: вот уже сквозь дымовую пелену показалась вода — скоро она накроет и корму. «Ну, прыгай же! — мысленно приказал себе Хейн. — Нет, не могу». И тут взгляд его упал на кучу спасательных поясов — они валялись в беспорядке чуть ли не у его ног (и как он их раньше не заметил?). Хейн не спеша нагнулся и вытащил из кучи один пояс. Но надеть не успел — матроса захлестнуло шальным потоком воды. Хейн оказался в море — и теперь шел ко дну следом за «Джуно». Между тем после взрыва прошло всего-навсего двадцать секунд.

Хейн, однако, не выпустил пояс из рук — он вцепился в него намертво. Благодаря ему-то Хейн и спасся: спасательный пояс, точно поплавок, поднял его из морской бездны, где он мог бы исчезнуть навсегда. Хейна закружило в водовороте и стало засасывать в воронку, и уже нечем было дышать. И вдруг он на поверхности — горло сжимает от удушья, словно тисками. Глоток-другой животворного воздуха — и ему уже лучше. Но тут он ощутил во рту отвратительный привкус мазута, а на лице — какую-то маслянистую грязь. По морю стлалась густая пелена дыма, только цвет его уже был не черный, а серый. Поверхность моря была сплошь покрыта пятнадцатисантиметровым слоем мазута, и в этой мерзкой жиже что только не плавало: и рулоны туалетной бумаги, и отдельные листки белой писчей бумаги, и голубые печатные бланки. Но больше всего Хейна потрясло то, что рядом не было ни одной живой души, потрясло и напугало. Бултыхаясь в мазутной жиже, Хейн стал нацеплять на себя спасательный пояс. При мысли о том, что он остался совершенно один, в груди у него учащенно и гулко забилось сердце. И разгребая руками рулоны туалетной бумаги, Хейн поплыл куда глаза глядели. Через несколько се-

кунд (а может, через минуту — откуда ему было знать?) он уткнулся головой во что-то твердое и плотное: это был ярко размалеванный спасательный плот. Хотя это был совсем маленький плот, размеры его потрясли Хейна: ему даже показалось, что он уперся не иначе как в борт громадного линкора. Нащупав один из бимсов, он уцепился за него обеими руками. Значит, еще не все потеряно.

Хейн насчитал в плотике несколько человек матросов. Одни из них сидели, а другие лежали вповалку, держась руками за планшир, опоясывавший борта плотика по всему периметру, и молча озирались по сторонам. Вокруг плотика в грязной воде барахтались и голосили люди. Хейн услышал, как кто-то из них крикнул: «На помощь! Я не могу плыть, мне оторвало ногу!» Хейну еще никогда не приходилось слышать, чтобы кто-нибудь кричал вот так: «Мне оторвало ногу!». Такое и правда нечасто услышишь. А тот несчастный все кричал и кричал — не унимаясь, и это было ужасно. Наконец Хейн увидел того, кто кричал (дым к тому времени малость рассеялся), и поплыл прямоком к нему. Голосивший без усталости матрос торчал из воды, точно свечка, — в таком положении его удерживал спасательный пояс — и округлившимися от боли и страха глазами неотрывно смотрел на Хейна. Он умолк, лишь когда сообразил, что Хейн плывет к нему на помощь. Хейн ухватил его за пояс одной рукой, в которую насмерть перепуганный бедняга вцепился мертвой хваткой, и, подтащив его к плоту, крикнул сидевшим там матросам, чтобы они вытащили безногого на борт. Когда беднягу уже наполовину вытащили из воды, Хейн отвернулся, чтобы не видеть его страшную культю. А через несколько мгновений, когда он снова повернулся, то увидел, что несчастный уже лежит на дне плотика и не шелохнется. Было ясно: бедняга долго не протянет — это уж как пить дать. Вслед за тем Хейн тоже забрался в плотик. В общей сложности их оказалось там пятнадцать человек — словом, как сельдей в бочке. Тем временем к плотику со всех сторон подплывали другие матросы и цеплялись за его бортики, лишь бы за что-то ухватиться. И все как один гомонили кто о чем, так что понять их было невозможно. Вдалеке виднелись тонкие струйки дыма: это дымили корабельные трубы. Ну конечно, это «свои» эсминцы — кто же еще. Наверняка они уже заметили несчастных — и скоро будут здесь, и возьмут всех на борт. А что, если японцы вдруг опять начнут атаковать. Ну что же, ничего не поделаешь: придется подождать, когда закончится бой. Матросы были одеты кто во что, а некоторые были почти нагишом: должно быть, робы загорелись прямо на них, когда после взрыва вспыхнул пожар, а может, они сами их скинули, перед тем как прыгнуть в воду. Раненых оказалось очень много — даже среди тех, кто за все время не издал ни единого крика. Одному матросу, который был в воде и плыл, ухватившись за плот, похоже, здорово раскроили череп, потому что мозги у него были чуть

ли не наружу. А у некоторых раны походили на круглые красные дыры: у одних они были большие, у других совсем крохотные. Неподдалеку на волнах покачивался еще один плот — его тоже со всех сторон облепили люди.

Вскоре стемнело: вечер наступил на удивление быстро — просто невероятно! А может, Хейну это только показалось? Время коротали за разговорами: матросы делились догадками и предположениями, куда же их в конце концов занесет; иногда на плоту происходило шевеление — люди поворачивались, садились или ложились, пытались приспособиться поудобнее. Когда кто-нибудь начинал говорить, его внимательно выслушивали, как будто ждали, что он вот-вот сообщит нечто очень важное, потом все скопом принимались обсуждать услышанное, поднимая гвалт, который не стихал до тех пор, пока кому-то в голову не приходило что-нибудь эдакое, сногшибательное. Внезапно сделалось совсем темно (погода резко испортилась). Пошел дождь. В сгустившихся сумерках было видно, как к одному плоту медленно приближается другой, а за ним третий. Их толкали перед собой, работая ногами, матросы, которые находились в покрытой толстой пленкой мазута воде. Плотики сблизились почти вплотную: люди, как видно, решили держаться ночью все вместе.

Когда же на море опустилась ночь, матросы уже совершенно отчетливо различали вдалеке корабельные огни — их было много... Через каждые две минуты кто-нибудь да кричал: «Корабль!» И всякий раз все поворачивались в указанном направлении, вглядывались во тьму, кричали, размахивали руками. Но вслед за тем призрачное видение исчезало, будто растворяясь в непроглядной ночной мгле. Дождь перестал. Море, слава Богу, было спокойное. И все же это была плохая ночь — прежде всего из-за громких стонов и бурных метаний. Это умирали тяжелораненые. Перед смертью они в беспомощности отчаянно стонали, причитали, бились в судорогах. И глядеть на их мучения было страшно. Вряд ли есть другое место, где смерть кажется более жуткой, чем на углу плотике, который переполнен людьми, потерпевшими кораблекрушение. Стенания умирающих подчас даже заглушали возгласы: «Корабль!.. Корабль!..» — отчего положение матросов с «Джуно» казалось и вовсе безнадежным.

А потом люди начали страдать от последствий долгого пребывания в мазуте. Они были перепачканы им с ног до головы. От мазута разъедало и жгло глаза, так что их уже невозможно было открыть. «Скоро мы все ослепнем!» — завопил кто-то, и все остальные принялись скулить, точно малые дети. И тут одному матросу пришла в голову блестящая мысль. Вокруг плотов всюду плавали рулоны туалетной бумаги. В середине она была сухая и чистая. Ее-то матросы и пустили в ход, чтобы протирать глаза. Потом у некоторых начались нестерпимые рези в животе, оттого что они наглотались мазута. От

этой проклятой дряни не было никакого спасу. Мазутная пелена оказалась настолько толстой и плотной, что от нее с трудом можно было оторвать спасательный пояс, — они плавали в жиже вместе с другими предметами. Матросы думали, что непременно умрут, если не выберутся из мазутного плена. И тогда было решено толкать плоты, работая ногами, как они это делали вчера, а в каком направлении двигаться, им было все равно — лишь бы поскорее выплыть на чистую воду.

— Да вы спятили! — крикнул кто-то. — В чистой воде полно акул!

А ведь никто об этом и не подумал. При слове «акулы» все так и оцепенели от ужаса, и в наступившей тишине слышались только стоны раненых. Наконец стало светать. Море было пустынно.

На одном из плотов находился офицер — он объявил, что готов принять на себя командование, поскольку надо любой ценой добраться до земли. Она маячила на горизонте как раз перед тем, как корабль начал тонуть (это был остров Сан-Кристобаль — он лежал в 20 милях от места крушения «Джуно»), значит, до нее было совсем рукой подать. Тогда ему снова напомнили про акул.

— Акулы никогда не нападают на живых людей. Тем более, если их много, в смысле — людей, и все держатся вместе. Из плотов соорудим одну связку. Те, кто покрепче, переберутся в головной плот и возьмут на буксир два других — там надо разместить раненых. Остальные поплывут рядом, а когда устанут, смогут в любое время ухватиться за плот и передохнуть.

Так и порешили. На то, чтобы связать плоты между собой, ушло Бог весть сколько времени, потому что люди были измотаны и у них все валилось из рук. И лишь благодаря удивительным организаторским способностям того самого офицера (это был лейтенант Блуджетт) связка в конце концов была готова. И вот самые сильные и здоровые принялись толкать плоты прямо перед собой. Вперед продвигались чертовски медленно, но все же продвигались. Наконец — чистая вода. Но где же акулы? Их не было и в помине. Так они плыли весь день и всю ночь, толкая плоты перед собой и попеременно меняя друг друга. Офицер указывал направление, ориентируясь по звездам. На море, на беду, поднялось волнение. К тому же у потерпевших кораблекрушение моряков, с тех пор как затонул «Джуно», во рту, понятно, не было ни маковой росинки.

На третий день утром в небе показался самолет. Это был Б-17 («летающая крепость») — летел он довольно низко. Рокот его моторов даже заглушал крики несчастных, махавших ему руками и не сводивших с него глаз. Б-17 описал над ними несколько кругов и сбросил в море какой-то предмет, с виду похожий на мешок с надувной резиновой лодкой. И моряки наконец воспряли духом. Раз Б-17 сбросил им

лодку, значит, до земли и впрямь рукой подать. Во всяком случае, уж теперь-то их точно заметили. Но как добраться до лодки? Она была ярко-желтая и мерно покачивалась на волнах. Пуститься вплавать — опасно: растреклятые акулы, хотя пока их не видеть, наверняка рыщут где-то поблизости. В общем, решили так: освободить один плотик, переправив раненых на другой, и послать в нем троих за лодкой. Время на все про все ушло очень много, но после появления Б-17 у людей появился азарт, терпение и надежда. Двух матросов из троих, что отправились за лодкой, звали Харди и Фитцджеральд. Третьим был мексиканец — как его звали, Хейн не знал. Они надули лодку с помощью специальных химических газонаполнительных трубок, подцепили ее на буксир и вернулись обратно. Да, но что же теперь с нею делать? Первое, что пришло в голову, — перетащить в лодку всех тяжелораненых: по крайней мере, там их не будет заливать водой, если волнение усилится. Сначала переправили лейтенанта Уонга. Кто-то обнаружил в лодке пару гребков — маленьких лопатообразных весел. Таким образом, если в лодку с ранеными посадить еще двух гребцов, из нее получилось бы некое подобие буксира, который смог бы тащить за собой плотики. Эта мысль пришла всем по душе — и лодка с плотиками на буксире двинулась дальше. Только, к великому сожалению, очень-очень медленно. Между тем волнение на море заметно усилилось. Небо расчистилось от облаков и палящее вовсю солнце нещадно жгло тех, кому нечем было прикрыться. Эти бедняги больше других страдали от жажды; многие из них умерли в тот же день от солнечного удара. Остальные же, на ком была одежда, ощущали себя много лучше, хотя бы потому, что рубы, пропитавшиеся мазутом насквозь, теперь надежно защищали тело от испепеляющего солнечного жара. Караван из плотиков продвигался до того медленно, что многие решили попробовать добраться до земли вплавать, уцепившись за доски и обломки рангоутного дерева, благо этого добра вокруг плавало сколько угодно. Самых нетерпеливых не останавливал даже страх перед акулами, хотя, впрочем, пока эти твари никак себя не обнаружили. Вскоре весельчаки скрылись из виду. Однако через час один из них вернулся и сказал, что это была безумная затея. Остальных же с тех пор никто больше не видел. Так что теперь их осталось пятьдесят человек: одни сидели в плотиках, другие плыли рядом, — а в первый вечер — ровно в три раза больше. В конце дня Харди и Фитцджеральд, которые гребли в лодке, уложив между собой раненого лейтенанта Уонга, заявили, что будет лучше, если отцепят плоты и постараются поскорее догresti до земли, чтобы прислать подмогу. Они сказали, что это им вполне под силу. И действительно, это было много лучше, чем тащиться черепашьям ходом по морю, которое того и гляди заштормит. С этими словами они уплыли вперед, а их товарищам ничего не оставалось, как постараться удержать плоты вместе. Днем

было сущее пекло, а ночью зуб на зуб не попадал от холода, и чтобы вконец не ооченеть, приходилось опускаться в воду и плыть рядом с плотиками: в море было куда теплее.

На четвертый день утром поднялся сильный шторм — и плотики разметало в разные стороны. На плоту, где находился Хейн, было двенадцать человек, включая его самого. Среди них был поляк из штата Пенсильвания. Он вдруг сделался необычайно говорливым и знай себе трещал без умолку — все рассказывал про то, что до войны он был шахтером, и про то, как оно там несладко, глубоко под землей. Чуть погода самые сильные решили попробовать догнать другие плотики — однако у них ничего не вышло. Вид двух плотиков, то вздымающихся на гребень волн, то низвергающихся в провалы между волнами, производил угнетающее впечатление. И тогда несчастные решили больше ничего не предпринимать, а просто сидеть и ждать, когда к ним придут на помощь. Между тем над ними несколько раз пролетали самолеты, и некоторые — довольно низко, но потом они улетали прочь. Люди были в отчаянии и проклинали все и вся за то, что их бросили на верную смерть. А Хейн, в отличие от своих товарищей, думал, что бой, наверное, еще не закончился и что надо набраться терпения и немного подождать. Позднее он вспоминал:

«Один из наших плыл, ухватившись за плот, и все глотал морскую воду. Опустит голову — и ну хлестать как сумасшедший. Скоро ему стало совсем плохо, он уже не мог даже держаться за плот. Я нагнулся к нему, чтобы как-то помочь — хотя бы поддержать голову над водой. И держал так весь день. А вечером у него изо рта пошла желтая пена. Тогда я сказал остальным: «Подержите его немного, у меня больше нет сил.» А они мне в ответ: ничего, мол, не поделаешь, сил, дескать, ни у кого нет. Потом они заспорили чуть ли не до драки. Тогда я им говорю: «У него сердце не бьется, и пульса нет. Он, наверно, умер. Я отпущу его». А старшина мне и говорит: «Даже думать забудь. Это не по уставу. Ты не смеешь утопить труп без официального приказа командира или военного министра, или кого-то еще из высшего командования». Я решил, что он бредит. Но остальные говорили то же самое — нет, мол, у меня такого права. И все время, пока мы спорили, я поддерживал беднягу на руках. И вдруг откуда ни возьмись акула. Она подплыла совсем близко и укусила его за ногу. Она прихватила ее чуть ниже колена, дернула и оторвала. Бедный малый даже не вскрикнул. Было ясно — ему конец. И я решил его отпустить. Какой смысл держать труп? Мы сняли с него именной браслет, один из наших прочитал молитву, и я разжал руки». Следующая ночь была холоднее предыдущей. И все прыгнули в теплую воду. Те, кто был нагишом, тесно жались друг к другу. А вскоре появились и акулы — их было много, и вели они себя все более дерзко. Одно дело днем: хлопнешь по воде рукой, брыкнешь ногой — глядишь, и про-

гнал их прочь. Ночью же людей одолевала дремота. Так твари одного и сожрали. Акула подплыла к нему и сначала укусила, оторвав кусок плоти. Бедняга закричал. Тут на него накиннулись другие акулы — и утащили под воду. Те, кто был рядом, в ужасе принялись орать и молотить по воде руками. Потом кто-то сказал, что попробует добраться до земли вплавь. Но не успел он проплыть и трех десятков метров, как на него набросилась акула. А еще кто-то вдруг заговорил про «Джуно»: крейсер, дескать, лежит себе спокойно на дне прямо под ними — так что можно нырнуть хоть сейчас и достать что-нибудь поесть. И большинство с ним согласилось: прекрасная мысль — почему бы в самом деле не нырнуть за едой на «Джуно», раз корабль у них под ногами? «Я тоже в это поверил, — вспоминал Хейн. — Да и как тут не поверить, если все твердят одно и то же. Затем кто-то сказал, что видит на дне моря свет. И все снова заговорили про еду. Я попросил того малого показать, где он разглядел свет. Он, не сказав ни слова, нырнул, я — за ним. И, конечно, ничего не увидел. Тогда я встрахнулся и понял, что творю. Я решил больше никому не верить».

На рассвете призрачные видения исчезли. Волнение на море улеглось, небо прояснилось. Когда солнце чуть поднялось над горизонтом, мучения начались снова. Больше всего у людей страдали спина и плечи. Некоторые твердили без умолку, что уж лучше утопиться, чем выносить нескончаемые муки. Люди сделались чересчур раздражительными: стоило кому-то случайно задеть соседа, будь то на плоту или в воде, как тут же вспыхивала ссора, а подчас дело доходило даже до рукоприкладства. Когда же драки прекращались, все вдруг разом удалялись в воспоминания и рассказывали друг другу про свою жизнь до войны и про то, чем займутся, когда все это закончится и они вернутся домой. А кто-то клялся и божился, что если плот в конце концов прибьет к какому-нибудь острову, они останутся там навсегда и больше ни за какие блага на свете не ступят на палубу корабля. Ночью старшина, плывший рядом с плотиком, как ни в чем не бывало заявил, что «желает принять ванну». С этими словами он снял с себя спасательный пояс, всю одежду и отплыл было в сторону. Но тут появилась акула — она набросилась на него и утащила под воду. В ту ночь акулы сожрали еще двоих.

На следующее утро небо заволокло тучами, закрапал дождь, по морю пошли волны. Сейчас на плоту их было уже четверо. Около полудня прилетела чайка и, усевшись на краешек плота, уставилась на людей неподвижным взглядом. Моряки тоже смотрели на нее, приоткрыв рты от удивления. Затем двое из них осторожно подкрались к ней и, молниеносно кинувшись вперед, схватили руками. От радости они подняли такой крик, что птица перепугалась и неистово забилась у них в руках. Эти двое так тряслись, что чайка в конце концов вырвалась и упорхнула прочь. Незадачливые птицеловы посылали ей вслед

проклятия, выслушивая при этом брань своих товарищей — уже в свой адрес. Однако чуть погода чайка опять вернулась и опять села на край плота. Похоже, она выбилась из сил, а может, была подрана. Они снова поймали ее — и уже не выпустили. «Мы свернули ей шею, — рассказывал потом Хейн, — и тут же съели. Каждому досталось по маленькому кусочку, но в конце концов это была хоть какая, а все же еда». Потом над плотом пролетел самолет — низко-низко. Он тоже сбросил какой-то мешок — может, с надувной лодкой, а может, со съестными припасами и лекарствами, — но тот упал слишком далеко. А между ним и плотом были акулы.

Миновала еще одна ночь. Потом наступил новый день. Теперь на плоту их осталось только трое: Хейн, мексиканец и еще один матрос. Внезапно тот, третий, закричал, что видит большое белое госпитальное судно и до него, мол, совсем недалеко — около мили. Он сказал, что надо бросить плот и скорее плыть к тому кораблю. Хейн с мексиканцем выслушали его, поглядели в ту сторону, куда он указывал, и поняли, что покинуть плот было бы чистейшим безумием. И тогда Хейн сказал: единственное, что он знает наверняка, так это то, что стоит им бросить плот, пиши пропало. Теперь-то уж он был в этом уверен, как никогда прежде. И третий матрос умолк.

В тот день не случилось ничего необычного, а ночью их опять одолевал собачий холод. Третий матрос (товарищ Хейна и мексиканца) был почти голый: свою робу он скинул в первый же день, потому что она пропиталась мазутом. И теперь он требовал, чтобы Хейн отдал ему свою. «И не надейся», — ответил ему Хейн. «Ну ладно, — сказал тот, — тогда я возьму и нырну на «Джуно», ведь он все еще там, под нами, и достану одежду. У меня в рундуке полно чистой одежды». Хейн с мексиканцем с трудом удержали его на плоту. Они стиснули беднягу с обеих сторон и держали изо всех сил, к тому же так оно было теплее. Но через некоторое время они устали и ослабили хватку — и тот, третий, вырвался у них из рук. Он тотчас же сиганул за борт и пустился в плавь. Вслед за тем Хейн с мексиканцем увидели, как его со всех сторон окружили акулы. Матрос молотил по черной воде кулаками, стараясь их отогнать, а потом продолжал плыть дальше. Внезапно он обернулся и крикнул Хейну с мексиканцем, чтобы они подгребали к нему на плотике, а потом вдруг снова пустился в плавь. Через миг-другой послышался его истошный вопль — и он исчез.

Наступил новый день. «По-моему, пошли уже седьмые сутки (на самом деле — девятые), — рассказывал потом Хейн. — Мы разговаривали часами напролет, все сокрушались по поводу того, что с нами приключилось. Помню, я тогда отдал мексиканцу свой нож, просто так, на память. Мы сидели на разных концах плота, свесив ноги за борт, и шлепали ими по воду, чтобы отогнать акул. И вот ночью,

когда мы, наверное, закемарили, одна акула подплыла совсем близко и схватила мексиканца за ногу. Мексиканец вскрикнул, и пожаловался, что ему в ногу вонзили нож. А я ему и говорю: «Кто же, интересно, мог это сделать, если нас только двое». Тогда он стал упрашивать меня, чтобы я сводил его к врачу. Тут я взбесился и начал что было сил дубасить ногами по воде, совершенно не соображая, что творю. Потом мне стало казаться, будто я и впрямь веду его к врачу. А он как заорет, и давай перебираться ко мне. Тогда я и увидел, что с ним: ясное дело — цапнула акула. Он, значит, ко мне, и тут я его хватить и держу. А акула уже тут как тут. Сцапала его снизу и давай трепать, сильно-сильно, так что мне уже было его не удержать. Тут поналетели другие акулы — видимо-невидимо и всем скопом накинулись на беднягу и утянули под воду. Мне казалось, эта кошмарная ночь никогда не закончится. А утром меня стали одолевать видения — такого со мной еще никогда не было. Мне привиделись мои товарищи: они выходили прямо из воды, и у каждого за спиной винтовка. Я звал их, и они откликались — говорили, что стоят в карауле и что вышли из люков нашего корабля. Тогда я возьми да спроси — как, мол, там у нас на борту. А они мне в ответ: «Полный порядок!» — И пригласили спуститься с ними туда, вниз. Ну я и говорю: «Хочу к вам. Я с вами». И поплыл к ним. А они вдруг куда-то пропали. Я вернулся на плот и увидел их снова. Раза два плавал я вот так к ним, а они все куда-то исчезали. Позже, когда я очнулся, внутренний голос мне сказал — потерпи, дескать, еще чуть-чуть, и тебя найдут, сегодня же и отыщут. И вот около полудня гляжу — летит гидросамолет — покругил-покругил над головой и улетел. Я был в отчаянии. И этот бросил меня, как все остальные! А потом подумал: что если летчики приняли меня за японца, ведь от мазута я был весь черный. Но немного погодя они вернулись и принялись разбрасывать вокруг плота дымовые шашки. У меня снова появилась надежда. Я снял рубаху и помахал летчикам, а они мне в ответ помахали руками. И опять улетели. Тогда я решил, что скоро за мной пошлют какое-нибудь судно: летчики непременно скажут, где я. Как же иначе! А еще через некоторое время я увидел вдалеке, на горизонте, мачту, потом — струйку дыма. И вот наконец показался корабль. Он становился все больше и больше и шел прямо на меня. Это был эсминец «Баллард». С него спустили шлюпку, она подошла к плоту, меня переправили на борт эсминца, и сразу в лазарет».

Ударная группа «Энтерпрайза» снялась из Нумеа 11 ноября. И в этот раз бригады инженеров и рабочих не стали дожидаться окончания ремонтных работ в доке и отбыли в плавание на борту авианосца, чтобы закончить ремонт прямо в море. Так что грохот пневмомолотов не смолкал на «Энтерпрайзе» в течение всего перехода Нумеа—

Гуадалканал — до тех пор, пока его не заглушила зенитная канонада. Таким образом, удалось выиграть по крайней мере пару дней. Вместе с ремонтниками из дока трудились 59 офицеров и матросов с плавающей мастерской «Вестал», а также — целый строительный батальон из состава кораблестроительных войск, которые на американском флоте назывались «морскими пчелками».

В пятницу утром, 13 ноября, ремонт так и не был закончен — еще не был до конца отлажен носовой самолето-подъемник, а уже в 11 часов (как раз, когда взорвался «Джуно») контр-адмирал Кинкейд получил от вице-адмирала Хэлси приказ: «Срочно следовать курсом норд, чтобы прикрыть отход поврежденного «Джуно». Отделиться от входящих в состав группы линкоров и эсминцев, которые передаются под командование контр-адмирала Уильяма Ли для выполнения другого боевого задания. Занять позицию к востоку от Саво (то есть к северу от Гуадалканала) и в случае появления неприятельской эскадры задержать ее продвижение» (ремонтные работы следовало закончить любой ценой и в предельно сжатые сроки, поскольку чинить и латать авианосец, когда того и гляди могут начаться боевые действия, да еще когда он набит до отказа самолетами, было, мягко говоря, несподручно), он распорядился поднять в воздух девять торпедоносцев и отправить их под прикрытием шестерки истребителей на Гуадалканал — во временное распоряжение генерал-майора Вандегрифта. По пути к Гуадалканалу эскадрилья наткнулась на подбитый японский линкор, который утром обнаружил «Портленд». Линкор выжимал не больше пяти узлов и плелся в сопровождении пяти эсминцев без воздушного прикрытия. Линкор и эсминцы открыли по самолетам «Энтерпрайза» зенитный огонь. Эскадрилья нанесла ответный удар. Однако, даже несмотря на то что линкор поразили три торпеды и взрывы были видны на большом расстоянии, тот как ни в чем не бывало продолжал движение. По прилете на Хендерсон-Филд пилоты с «Энтерпрайза» рассказали базировавшимся там летчикам о случившемся, но те, оказывается, уже знали про этот линкор. Кстати сказать, в то время на Гуадалканале были сосредоточены лучшие силы американской морской авиации и пехоты. Так вот, в то утро японский крейсер, который уже был поврежден в результате артобстрела, каким-то образом умудрился уцелеть после двух налетов пикирующих бомбардировщиков и трех торпедных атак. Его ничто не брало — он продолжал идти своим курсом дальше со скоростью не выше пяти узлов. Ближе к вечеру летчики с «Энтерпрайза» и Хендерсон-Филда снова поднялись в воздух. Непотопляемый линкор трижды атаковали пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы, которые к тому же обстреляли его из пулеметов. И опять без толку. Неуязвимый линкор оставался на плаву и сохранял ход, хотя при этом он глубоко осел на корму и на борту у него осталось всего лишь два боееспособных орудия. Некоторое время

спустя торпедоносцы еще раз атаковали линкор — только теперь он наконец остановился и запылал ярким пламенем, лизавшим сгущающиеся сумерки. Это был «Хиен». Своей неуязвимостью он был обязан японским металлургам и британским кораблестроителям. «Хиен» спустили на воду в 1912 году в японском порту Йокосука, а построили его по проекту и под руководством именитого английского судостроителя сэра Джорджа Тэрстона. В 1930 году с линкора сняли вооружение, а перед самой войной поставили снова и, кроме того, модернизировали. 12 ноября в водах Гуадалканала в «Хиен» угодило 86 снарядов, а на другой день — 8 крупнокалиберных бомб и 21 торпеда. Однако затонул «Хиен» только глубокой ночью, успев напоследок обстрелять остров из двух оставшихся орудий.

Между тем далеко не вся японская южно-тихоокеанская флотилия повернула тогда обратно. Крейсера Каллагана уничтожили лишь малую часть огромной неприятельской армады, выдвинувшейся к Гуадалканалу. «Мы были к этому готовы, — писал адмирал Кинг, — и ничуть не удивились, когда вскоре к северу от острова объявились неприятельские транспорты под мощным эскортом линкоров, крейсеров и эсминцев. Вне всяких сомнений, японцы готовились к крупнейшему вторжению. В течение всего дня 14 ноября неприятельские транспорты подвергались ожесточенным ударам нашей авиации». Впрочем, ни в одном из донесений от летчиков про линкоры не упоминалось ни словом. Похоже, неприятельские линейные корабли (они обнаружатся позднее) отделились от основных сил эскадры незадолго до налета американской авиации. По признанию летчиков, атаковать беззащитные транспорты было проще простого, хотя и ужасно неприятно. И по возвращении многие пилоты даже называли себя палачами. Действительно, японские транспорты шли практически без воздушного прикрытия (вероятно, неприятельские самолеты взлетали с авианосца, находившегося далеко позади эскадры, — впрочем, его присутствие так и не было обнаружено), а из тех немногих истребителей, что их сопровождали, восемь были сбиты, остальные же улетели прочь. Транспорты были битком набиты солдатами. Два корабля были потоплены во время первой же воздушной атаки, после чего поверхность моря площадью в целый квадратный километр сплошь усеялась телами японских солдат в хаки, которые вскоре утонули либо были сожраны акулами. Тяжелые авиационные бомбы пробивали насквозь надстройки и верхние палубы и взрывались в переполненных внутренних отсеках и помещениях транспортов, превращая людей в сплошное месиво из плоти и крови. Но даже охваченные огнем, транспорты продолжали неумолимо продвигаться к Гуадалканалу — таков был приказ высшего японского командования. А летчики тем временем возвращались на Хендерсон-Филд, быстро дозаправлялись, пополняли боекомплекты и снова поднимались в воз-

дух — бомбить и расстреливать непреклонного противника. В итоге в тот день американцы уничтожили 8 японских транспортов: четыре из них затонули, еще четыре сгорели, остальные выбросило на рифы Гуадалканала, а 2 неприятельских крейсера и 2 эсминца получили серьезные повреждения. Кроме того, японцы понесли огромные потери в живой силе: двадцать тысяч солдат, а то и больше, погибли в результате взрывов и пожаров либо утонули в море.

Во время налета зенитными орудиями японского крейсера был сбит один из пикирующих бомбардировщиков «Энтерпрайза», который пилотировал лейтенант Джеферсон Карум. Пилоту и его стрелку Хинсону удалось быстро выбраться из упавшего в море бомбардировщика и надеть спасательные пояса, а вот надуть плот у них не было времени. Но летчики не впали в отчаяние: они, как и поначалу матросы с «Джуно», надеялись, что «свои» скоро снимут их с воды. Однако они ошиблись. В здешних водах нередко случалось, что сильные ветры и течения уносили потерпевших кораблекрушение моряков и летчиков очень далеко от места крушения еще до того, как о них успевали вспомнить. А что такое человек в море? Или два? Песчинка, две песчинки — не больше. Карум с Хинсоном упали в море в шестидесяти милях к северо-западу от Гуадалканала. Во время падения Карум заметил вдали небольшой островок. «Поплывем туда», — предложил он товарищу. И они пустились вплавь в том направлении, куда махнул рукой Карун. К счастью для летчика, поблизости не было акул: эти твари огромными стаями напали на оказавшихся в воде японских солдат с разбомбленных транспортов и, как видно, уже пресытились человеческой плотью. Но к полудню следующего дня силы у Хинсона сдали и он захлебнулся. А Карум продержался на воде в общей сложности семьдесят три часа. От соленой воды у него так распухло лицо, что глаза почти не открывались. Только на третьи сутки, утром, он подплыл к острову, где уже различал струйки дыма от костров рядом с хижинами туземцев, однако течением его неумолимо относило назад — в открытое море. Бедный летчик провел в воде еще один день, одну ночь и весь следующий день. Иногда он впадал в забытие, и тогда ему виделись леденящие кровь кошмары, от которых он, к счастью, тут же пробуждался. И вот, когда его ноги наконец нащупали твердое дно, а вода доходила ему уже до пояса, Карум вдруг понял, что не сможет выйти на берег. Но, собрав последние силы, летчик все же выбрался из воды — передвигаясь где вплавь, где на четвереньках. С трудом одолев ползком еще шестнадцать метров — уже по суше, — он наткнулся на дождевую лужицу и вмиг осушил ее до дна. Дикари обнаружили его лишь на другой день. Они перенесли несчастного в деревню в тринадцати километрах от того места, куда его прибило к берегу, обмыли, смазали ему раны целебными мазями из трав, накормили рисом и напои-

ли горячим травным настоем. А после устроили в его честь праздник с плясками «хупа-хупа», как в кино. Через десять дней у берегов острова приводнился американский гидросамолет, который наконец доставил Карума к «своим».

Наконец вечером 14 ноября обнаружили грозные японские линкоры. Около 23 часов с береговой радиолокационной станции Гуадалканала сообщили о том, что к острову приближается крупный корабль — линкор или тяжелый крейсер — в сопровождении двух легких крейсеров. Как раз в это время эскадра контр-адмирала Ли (она, как мы помним, отделилась от группы «Энтерпрайза» 13 ноября), в которую входили линкоры «Южная Дакота» и «Вашингтон», а также 4 эсминца, огибала остров Саво. Море было спокойным — с севера задувал легкий бриз. В небе серебрился месяц. Японские корабли были замечены сразу же после полуночи — американские линкоры тотчас же открыли огонь. Завязался бой, очень похожий на тот, что 11 ноября дали крейсера под командованием Каллагана, — те же воды, та же скоротечность и ожесточенность, — с той лишь разницей, что теперь пальба велась крупнокалиберными снарядами. Так что довольно скоро после шквальных залпов 406-миллиметровых орудий «Вашингтона» и «Южной Дакоты» первые два японских корабля вспыхнули и задымились, как кончики сигарет, и через несколько минут затонули. Зато у американских эсминцев положение оказалось много хуже: один был потоплен, а три других получили серьезные повреждения. Словом, американские линкоры остались в полном одиночестве. Между тем в 8 милях от того места, где шел бой, появилась неприятельская эскадра во главе с линкором «Киришима». На новоприбывшем флагмане, похоже, еще не разобрались, в чем дело, и, врубив мощные прожекторы, принялись обшаривать морскую гладь дальнобойными световыми лучами. Ответная реакция «Вашингтона» и «Южной Дакоты» последовала незамедлительно: они дали одновременно шесть залпов подряд. На «Киришиму» обрушились 108 снарядов, и линкор тут же пошел ко дну, успев, однако, ответить прицельным залпом по «Южной Дакоте». Остальные же японские корабли убралась прочь.

Битва за Гуадалканал закончилась на рассвете 15 ноября, после того как четыре подбитых японских транспорта выбросило на песчаный берег Гуадалканала, где их добили бомбардировщики с Хендерсон-Фильда. А завершили разгром орудия эсминца «Мид». Тем же утром от вице-адмирала Хэlsi поступил приказ, согласно которому ударной группе «Энтерпрайза» надлежало возвращаться на базу. Итоги последнего сражения за Гуадалканал, длившегося пять дней, были таковы: японцы потеряли 2 линкора, 1 тяжелый крейсер, 4 эсминца и 12 транспортов; кроме того, получили повреждения и были выведены из строя 2 неприятельских линкора, 2 тяжелых и 2 легких крейсера и 4 эсминца, тогда как у американцев были потоплены 2 легких крейсе-

ра и 7 эсминцев и получили повреждения 1 линкор, 1 тяжелый и 1 легкий крейсера и 7 эсминцев.

«Несмотря на понесенные нами крупные потери, битва за Гуадалканал завершилась для нас решительной победой. С тех пор нашим позициям в южной части Соломоновых островов больше ничто не угрожало», — таково было заключение адмирала Кинга. Однако между этой «решительной» победой и окончательной оккупацией острова американцами прошло почти три месяца. За это время японцы предприняли последнюю попытку высадить на Гуадалканале крупный десант. Иначе говоря, 30 ноября произошло еще одно морское сражение — при Тассарафонга. Это была так называемая крейсерская битва, причем на редкость ожесточенная; другая ее особенность заключалась в том, что все происходило в неясной обстановке, то есть ночью. Американцы потеряли тогда тяжелый крейсер «Нортхэмптон»: он был потоплен, — а три других получили различной степени повреждения. Японцы же потерпели очередное поражение — им больше никогда не удастся собраться с силами, какие были у них прежде. Словом, Гуадалканал перестал играть роль Главного театра военно-морских действий. Что же касается боя при Тассарафонга, то была своего рода предсмертная агония, предвестница скорого конца — для японцев и окончательной победы — для американцев. Дальнейший ход войны, равно как и ее исход, были predeterminedены чуть раньше.

А вот на суше американцы наступали медленно. Впрочем, о какой быстроте или оперативности могла идти речь, если кругом были сплошные непролазные джунгли? Да и потом, американцев уже ничто не подгоняло. Морских пехотинцев к тому времени сменили общевойсковые пехотные части. Им также пришлось хлебнуть через край — особенно во время ночных стычек, — однако это уже были далеко не те кошмары, которые выпали на долю морских пехотинцев в первые три месяца. Теперь островной контингент регулярно снабжался всеми видами довольствия и пополнялся новыми силами. Отныне в небе над Гуадалканалом слышался рокот одних только американских самолетов. Хотя «Токийский экспресс» продолжал время от времени докучать американцам, у берегов острова он, однако, подолгу не задерживался. Но в первые две недели февраля он зачастил. С чего это вдруг? Впору уже было забеспокоиться. Тем не менее все обошлось — вскоре и его след простыл: он забрал последних японских «партизан» и был таков. Так что к утру 8 февраля Гуадалканал, можно сказать, был целиком в руках у американцев.

Спустя две недели после воздушно-морских боев, описанных выше, моряки и летчики «Энтерпрайза», облаченные в парадную форму, выстроились на верхней палубе авианосца. «Энтерпрайз» стоял на якоре посреди гавани в Нумеа, окруженной с трех сторон живописными зе-

леными холмами. В гавани царило непривычное оживление: тут и там бросали якорь и швартовались танкеры, войсковые транспорты и боевые корабли. Тропическое солнце, сверкавшее в ярко-голубом небе, играло ослепительными бликами, отражаясь от лазурной морской глади, от надраенной до блеска палубы авианосца и от золотых галунов, кокард и пряжек на белоснежной форме моряков и летчиков. Их парадный строй уже снимали на пленку несколько кинооператоров. К подиуму, сооруженному наподобие трибуны прямо на палубе, подошел высокий, статный офицер в окружении других офицеров; под белой капитанской фуражкой, что была на нем, виднелись гладко зачесанные седые волосы. Это был последний командир авианосца — капитан I ранга Осборн Хардисон. «Офицеры и матросы «Энтерпрайза», — обратился он к экипажу, — я собрал всех вас здесь для того, чтобы объявить вам благодарность и вручить награды, потому что именно благодаря вам этот корабль стал тем, что он представляет собой сейчас, главную боевую единицу американского военно-морского флота, стойкого ветерана всех воздушно-морских боев в Тихом океане, за исключением одного, начиная с битвы за Маршалловы острова и заканчивая вторым сражением за Гуадалканал». Дальше капитан Хардисон перечислил вкратце заслуги летчиков и моряков «Энтерпрайза» во время упомянутых боевых действий. Речь его была выдержана в четкой и строгой форме, чего нельзя было сказать о цветистом стиле газетных публикаций, посвященных той торжественной церемонии, в которых даже не упоминалось название авианосца, хотя обыгрывалось оно по-всякому — как будто газетчики решили посостязаться между собой в пышности и изяществе стиля. А чуть погода на борт авианосца поступила особо почетная радиограмма — «Обращение от президента Соединенных Штатов». Из него явствовало, что «одна только ударная группа «Энтерпрайза» потопила девятнадцать неприятельских кораблей, а еще шестнадцати нанесла серьезный ущерб, уничтожив при этом 185 японских самолетов, не считая крупных береговых укреплений противника». А заканчивалось обращение так: «Своими великолепными победами он обязан высокому боевому духу и несравненной стойкости офицеров и матросов, которые, неся героическую службу на его борту, служили надежным оплотом американской нации». Полный текст «Президентского обращения» потом воспроизвели краской на переборке одной из ангарных палуб. На борт «Энтерпрайза» поступила поздравительная радиограмма и от вице-адмирала Уильяма Хэлси, который закончил ее следующими словами: «Сердцем я остаюсь с вами навсегда».

К тому времени, когда его так громко прославляли, «Энтерпрайз» остался единственным уцелевшим американским авианосцем в Тихом океане. После долгой и кровопролитной битвы за Гуадалканал американцам и японцам понадобилась зима 1942/43 года, чтобы восстано-

вить численность своих воздушно-морских сил. Потом начался совершенно новый этап войны в Тихом океане. И на этом этапе стратегической и тактической инициативой уже почти всегда и везде владели американцы. Словом, «Энтерпрайз» и ближайших его собратьев впереди ожидали новые битвы и подвиги.

V

БОЙНЯ НА ТАРАВЕ

Мореплаватель, чей путь лежит из Австралии или, скажем, Новой Британии* к Гавайским островам, при подходе к экватору, всякий раз наблюдает необыкновенную, почти фантастическую картину: острова, будто парящие между бескрайней синью неба и моря. Это — атоллы архипелага Гилберта. Мы с вами уже говорили, что атолл состоит из коралловых структур. А теперь давайте попробуем представить себе посреди неоглядной тихоокеанской шири кольцо зеленой растительности, обрамленное с обеих сторон бело-песчаными пляжами, а внутри кольца — безмятежную лазурную гладь лагуны. И легкий бриз, шелестящий в разлапистых, точно гигантские вееры, кронах высоких пальм. И сверкающую белопенную кайму прибоя, опоясывающую узкое кольцо земной тверди, поросшей изумрудной растительностью. Эти экзотические «ожерелья» завораживали белого человека с тех самых пор, как он впервые пригляделся к ним своим пытливым взором, и было это в 1788 году. Самым выдающимся бледнолицым, воспевающим их истинно сказочную прелесть, был, безусловно, Роберт Луис Стивенсон. Знали атоллы и бледнолицых совсем иного сорта — моряков-дезертиров, пиратов и прочих искателей удачи и приключений. Многие из них думали обрести на этих клочках суши убежище — и вдруг в один прекрасный день становились царьками и весь остаток жизни вершили судьбами микронезийских племен и народов ничуть не хуже наиболее достойных правителей и законников в цивилизованном мире. Не стали исключением в этом смысле и острова Гилберта: их история также осенена чарующим ореолом романтических историй и легенд. Даже незадолго до начала Тихоокеанской войны там можно было встретить весьма колоритные во всех отношениях личности. И одной из них был некий Айзек Хендли. Родился он в Ливерпуле, две-

* Новая Британия — самый крупный остров в архипелаге Бисмарка, расположенном в Меланезии и к северо-западу от Соломоновых островов.

надцатилетним мальчишкой ушел в море и с годами сколотил немалое состояние на торговле с обитателями тихоокеанских островов. Хендли построил себе роскошный особняк — но не в Ливерпуле, а в Сиднее. Однако ему там пришлось явно не по душе: сердце его осталось на Тараве. В 1941 году этот атолл, принадлежавший Великобритании, захватили японцы, но Хендли не пожелал покинуть его вместе с другими белыми поселенцами. «Я прожил здесь слишком долго», — отговаривался он. В ту пору ему было уже семьдесят восемь лет. И японцы, нетрудно догадаться, его не пощадили.

Тарава, крупнейший атолл в архипелаге Гилберта, имеет треугольную форму. Берега его протянулись в длину соответственно на 35, 25 и 25 километров. Они окружены сплошным кольцом коралловых рифов, в котором есть лишь один-единственный проход, соединяющий лагуну с океаном, — он расположен с западной стороны. Суша выступает из воды только с двух сторон — восточной и южной — в виде мелких островков, соединенных между собой коралловыми перемычками, которые во время приливов затопляются целиком. Чем же жили обитатели Тарава, микронезийцы, до того, как впервые увидели белоснежные парусники и прибывших на них бледнолицых чужеземцев, которые щедро одаривали их плодами своей цивилизации? Питались они в основном рыбой да, по образному определению Стивенсона, «бифштексами из кокосовых орехов — едва проросших, зеленых и созревших, на первое, второе, третье и десерт, в горячем виде и холодном». Туземцы не были обременены непосильным трудом — жили себе поживали... покуда не узнали, что такое проказа. Эти непорочные чада природы принялись выращивать копру после того, как бледнолицые благодетели дали им вкусить виски и растолковали, что за сей «напиток богов» надобно расплачиваться. Справедливости ради, однако, следует отметить, что далеко не все белые глумились над бедными туземцами, выжимая из них последние соки, — были среди них и те, что несли им истинное добро, любовь и дружбу: католические миссионеры, к примеру, выхаживали прокаженных, зачастую принося в жертву свою собственную жизнь.

В атолле Тарава интерес для нас представляет, собственно, лишь один островок. Расположен он в юго-западном углу кораллового треугольника. Его исконное название со временем было исковеркано: так, на английских и американских штурманских картах он значится как Бетио, а на французских — Бититу. В длину он имеет менее 4 километров, а в ширину — 700 метров. И только представьте себе, что эта крохотная точка, едва различимая на карте, в один злополучный день стала важнейшей целью, сосредоточившей на себе всю мощь американского Тихоокеанского флота: добрую сотню боевых кораблей — авианосцев, линкоров, крейсеров, эсминцев — и десятки транспортов, не считая десантно-высадочных плавсредств. Да уж, что ни гово-

ри, американцам пришлось заплатить слишком дорогую цену за право сохранить за этой, если можно так выразиться, ничем не приметной костяшкой в коралловых четках свое название — Бетио.

Передо мной лежит аэроснимок Бетио — тот самый, что в июле 1943 года в Перл-Харборе адмирал Честер Нимиц, когда обдумывал план будущих стратегических операций. Открыть новый фронт в центральной части Тихого океана — таков был его главный замысел. Иными словами, Нимиц решил захватить архипелаг Гилберта и Маршалловы острова. И первой целью в его планах как раз значился атолл Тарава, или, точнее, Бетио, который японцы успели превратить в остров-крепость. На упомянутом аэроснимке четко просматривается скопище пальм, похожих на зонтики в сплошной людской толпе, песчаная кайма пляжей и бетонная взлетно-посадочная полоса аэродрома. Как мы помним, размеры островка составляют около 4 километров на 700 метров — то есть порядка двух квадратных километров. Этот крошечный — по стратегическим меркам, разумеется, — но исключительно важный плацдарм и пытался объять своим цепким взглядом Нимиц, в то время как у него за спиной рокотала — слава Богу, теперь уже без перебоев — громадная машина военно-промышленного комплекса Соединенных Штатов. Пока на борту «Энтерпрайза» заканчивались ремонтно-восстановительные работы, на американских военных судовой верфях были спущены на воду его новопеченные собратья-авианосцы: «Эссекс», «Йорктаун-II», «Уосп-II», «Банкер-Хилл», «Интрепид», «Хэннок» и «Боном-Ричард». Кроме того, со стапелей один за другим сходили грузовые и войсковые транспорты, а с заводских конвейеров — танки, самолеты, стрелковые орудия и грузовики. И это еще не все: помимо военной техники, американская промышленность наладила серийный выпуск строительной техники для обустройства и оборудования территорий и объектов, еще только подлежащих захвату и оккупации. Одним словом, американцы вели себя так, как если бы были твердо уверены, что теперь им готовлено идти вперед и только вперед, стоит лишь Нимицу назначить день и час начала генерального наступления. Отныне суть американской военной доктрины останется неизменной: добиваться подавляющего превосходства и преимущества во всем, включая время, место и средства. Специалисты тридцати тысяч конструкторских бюро и научно-исследовательских лабораторий трудились не покладая рук, оттачивая до мелочей любое техническое приспособление, которое предстояло использовать при строительстве баз на далеких пустынных или опустошенных территориях для обеспечения более или менее сносной жизни тамошнему персоналу. Нимиц уже остановил свой выбор на кандидатуре будущего командующего флотилии из 100 кораблей: сию почетную, сколь и ответственную миссию предстояло взять на себя контр-адмиралу Реймонду Спрюэнсу, знаменитому

«человеку-роботу». В начале августа 1943 года Спрюзенс прибыл самолетом в Веллингтон (Новая Зеландия), где встретился с генерал-майором Джулианом Смитом, командующим Второй дивизией морской пехоты. Контр-адмирал без лишних церемоний сказал: «Я прибыл для того, чтобы поддержать вас в операции «Гальваник». Под этим подразумевался захват Таравы.

Высадить на атолл десант не так-то просто. Чтобы попасть в лагуну, необходимо сначала преодолеть коралловый барьер, опоясывающий узкую кольцевидную полосу выступающей над водой суши. И сделать это можно лишь во время прилива, только на судах с очень малой осадкой. Как бы там ни было, план десантной операции заключался в следующем.

С началом прилива высадить первые три штурмовых десантных эшелона, которые предполагалось доставить к берегу на борту «аллигаторов» — бронетранспортерах-амфибиях. «Аллигаторы» были способны преодолевать коралловые рифы по любой воде — даже самой низкой. Остальные же силы вместе с боеприпасами, артиллерией, танками и провиантом надлежало переправить на берег, когда прилив достигнет максимального уровня, на борту десантных катеров для перевозки пехоты, боевой техники и транспортных средств, притом, что каждый такой катер вмещал от 20 до 30 морских пехотинцев, или одно транспортное средство (танк либо грузовик), или же одну артиллерийскую установку. Совершенно очевидно, что время форсирования рифового барьера, высоту прилива, равно как осадку десантных катеров и бронетранспортеров, следовало рассчитать с точностью до минуты и сантиметра. А между тем картам архипелага Гилберта, которыми располагали американцы, было по меньшей мере сто лет. За это время конфигурация кораллового фундамента атолла, разумеется, могла сильно измениться. Так что в отделах кадров частей и соединений американского ВМФ спешно искали кого-нибудь, кто мог бы прояснить гидрографическую обстановку на атолле Тарава применительно к сегодняшнему дню или хотя бы недавнему прошлому. В результате неустанных поисков кадровики установили личности четверых моряков, которым до войны случалось заходить на Тараву: одним из них был бывший капитан английского судна «Ниманоа», доставлявшего почту на острова Гилберта, а другим — бывший шкипер трехмачтовой торговой шхуны, латыш по национальности.

Тем временем в Новой Зеландии десантники из Второй дивизии морской пехоты денно и нощно отрабатывали тактику высадки на берег в условиях, максимально приближенных к боевым. Мы с вами уже говорили о том, что представляли собой морские пехотинцы и что они могли действовать совершенно автономно, поскольку имели на своем вооружении не только артиллерию, но и бронетанковую и авиационную технику. Морские пехотинцы, все как на подбор, слыли парнями

крепкими, выносливыми и отважными — они из кожи вон лезли, чтобы, как говорится, не посрамить честь мундира. До 1943 года в морскую пехоту шли в основном добровольцы. В дальнейшем этот род сил ВМФ пополнялся за счет новобранцев. Морские пехотинцы проходили военную подготовку по специальной программе. А высокой боеспособности они достигали главным образом благодаря особой психологической подготовке, где воспитанию духа товарищества, начинавшемуся сразу же по размещении новобранцев в казарме, отводилось далеко не самое последнее место. Разумное использование традиций и принципов боевого коллективизма повышало доблесть, храбрость и тесно связанный с ними дух самопожертвования. Едва облачась в форму морского пехотинца, новобранец уже считал себя героем — эдаким рубахой-парнем, заправским кутилой и волокитой, которому сам черт не брат. А как же иначе! Благо образцов для подражания у новичков было хоть отбавляй. Особенно среди офицеров. Вот уж орлы, так орлы — без страха и упрека! Словом — настоящие рыцари. Ну а истинным идеалом офицера морской пехоты был полковник Дэвид Шуп — краснолицый крепыш с бычьей шеей, несравненный храбрец и отъявленный сквернослов. Ему-то и выпала высокая честь командовать штурмовыми десантными батальонами, которым предстояло высадиться на Тараву первыми. Доблестному полковнику Шупу было тогда тридцать девять лет, а боевую закалку он, как и большинство его соратников, получил в Китае. Не меньшим авторитетом у морских пехотинцев пользовался и полковник Эванс Карлсон, который должен был возглавить объединенный штаб экспедиционного штурмового корпуса, отправлявшегося на Тараву. До войны он состоял «наблюдателем» в китайской коммунистической армии. А в 1941 году его назначили командиром десантно-штурмового батальона. Своих бойцов Карлсон вымуштровал так, что их боеспособности, как он сам любил говаривать, завидовали даже китайские коммунисты, которых, казалось, ничем нельзя было удивить. Позднее, в 1942 году, после дерзкого рейда на остров Макин*, куда Карлсона с его «орлами» доставила подводная лодка, там взлетели на воздух все береговые батареи японцев, считавшиеся неприступными и несокрушимыми. Девизом же бравого батальона Карлсона стал клич «Раз-два, взяли!», которым потом воспользовались американские кинематографисты, назвав так боевик о подвигах храбрых рейдеров.

На аэроснимке островка Бетио нельзя было разглядеть практически ни одного защитного сооружения, хотя было известно, что все они охранялись силами контингента «императорских морских пехотинцев» численностью 2700 человек (на самом деле их было много

* Макин — самый северный атолл в архипелаге Гилберта.

больше). Так что, какими бы ни были доблесть, отвага и выучка американских десантников, о том, чтобы бросить их на штурм хорошо укрепленных берегов острова без предварительной «бомбовой обработки», не могло быть и речи. Поэтому в течение августа и сентября с американских авианосцев в воздух поднимались бомбардировщики и отправлялись бомбить острова Маркус, Тараву, Абеаму и Уэйк. А в октябре к морским бомбардировочным эскадрильям присоединились тяжелые бомбардировщики наземного базирования — они планомерно «перепахивали» один за другим острова Гилберта и Маршаллы, в то время как авианосцы вернулись на базу, чтобы как следует подготовиться к участию в главной операции. День «Д» для штурма Таравы был назначен на 20 ноября. Начиная с 13-го числа интенсивность бомбардировок решили повысить — на один только Бетио предполагалось сбрасывать по сотне тонн бомб ежедневно. В день «Д», непосредственно перед началом штурма, боевым кораблям предписывалось обрушить на этот жалкий клочок суши две тысячи тонн снарядов, а самолетам — тысячу бомб. В соответствии с тактическим планом артподготовку и бомбардировку предполагалось провести в несколько этапов. Первый этап — от часа «Р» (до рассвета) до часа «Ч-60»: корабли открывают огонь по заранее намеченным целям, накрывая таким образом всю площадь острова целиком. Второй этап — от часа «Ч-60» до часа «Ч»: огонь от кромки воды и песчаных пляжей переносится в глубь острова. Третий этап: открывается огонь на подавление; дальнейшая огневая поддержка обеспечивается лишь в случае необходимости. С 5 часов 45 минут до 6 часов 15 минут — проведение воздушной бомбардировки. За пять минут до наступления часа «Ч» в воздух поднимаются истребители и обстреливают из пулеметов берега начиная от кромки воды и на сто ярдов в глубь острова. В это время двухмоторные бомбардировщики наносят удар по оборонительным позициям японцев (вернее, по тому, что от них останется), расположенным за береговой чертой. В час «Ч» артобстрел и бомбардировки прекратились: Бетио — слишком маленькая цель (средняя ширина острова составляет около 500 метров), и продолжать вести огонь и бомбометание во время высадки десанта было бы чересчур рискованно. Морских пехотинцев ознакомили с вышеприведенным планом уже в море — по пути к Тараве, и они одобрили его от начала до конца. «Вряд ли хоть кто-нибудь уцелеет после того, как на такой крошечный пятачок обрушатся три тысячи тонн бомб и снарядов», — согласился один сержант. «Надеюсь, японцы успели эвакуировать туземцев», — предположил бывший капитан «Ниманоа».

Генеральную репетицию операции «Гальваник» провели на острове Эфате (Новые Гебриды), после чего армада Спрюэнса стала готовиться к боевому походу. Существует документ, где подробно перечисляется состав флотилии, а также всех входящих в нее оперативных

соединений и групп, — в нем насчитывается более ста страниц. Мы же постараемся выделить из этого перечня только самое главное. Итак, флотилия Спрюзенса включала в себя три крупных соединения: 1) авианосное ударное соединение-50 (800 самолетов); 2) штурмовое десантное соединение-54; 3) авиационное соединение наземного базирования (места дислокации — острова Эллис*, Феникс**, Самоа и Бейкер***). Штурмовое десантное соединение-54, в свою очередь, включало в себя два подразделения: оперативную группу-52, которой предстояло захватить остров Макин, и оперативную группу-53, которая должна была штурмовать атоллы Тараву и Абемаму, расположенные к югу от Макина. (Сразу же оговоримся, что высадка на Макин и Абемаму прошла без малейших препятствий и неожиданностей.) «Группе перехвата» предписывалось патрулировать в водах между Маршалловыми островами и архипелагом Гилберта и обеспечивать прикрытие операции с моря и воздуха. Кроме того, следует уточнить, что в состав «авианосного соединения» входили также линкоры и крейсера; а «штурмовое десантное соединение» включало в себя несколько конвойных авианосцев. Короче говоря, флотилия, которой предстояло захватить главную цель — крохотный островок Бетио, подвергавшийся в течение трех с половиной месяцев интенсивной бомбардировке силами морской и наземной авиации, насчитывала 9 линкоров, 6 авианосцев, 5 легких авианосцев, дюжину тяжелых и легких крейсеров, а также четыре дюжины эсминцев, несколько тральщиков, грузовых и войсковых транспортов и танко-десантных кораблей.

Экипажи авианосцев не испытывали ни малейшей тревоги перед грядущими боевыми действиями: морякам и летчикам казалось, что уничтожить такую крохотную цель — раз плюнуть. То же самое думали и на линкорах, тем более что их главная цель — корабли противника, — как таковая отсутствовала. Так что им предстояло играть роль своего рода пестовых молотов, или коперов. Единственными участниками операции «Гальваник», томившимися от неизвестности, были пассажиры транспортов — морские пехотинцы. В первый день после выхода в море они даже не знали, куда, собственно, направляются. Название места назначения они узнали только на второй день из обращения адмирала Гарри Хилла, командующего оперативной группой-53; тогда же их ознакомили и с планом артподго-

* Эллис — полинезийский архипелаг, входящий в состав островного государства Тувалу, расположенного в юго-западной части Тихого океана.

** Феникс — группа коралловых атоллов в составе полинезийского государства Кирибати.

*** Бейкер — остров, лежащий к северу от архипелага Феникс.

товки и бомбардировки. После этого смутная тревога у них сменилась чувством глубочайшего доверия к своему командованию. Морские пехотинцы были почти уверены, что на Бетию не останется ни одного живого японца еще до того, как на берег высадятся три первых штурмовых эшелона. Впрочем, чувство уверенности сопровождало их лишь в течение двух дней — потом ими вновь овладели недобрые предчувствия. Когда имешь дело с японцами, никогда не знаешь наперед, чего от них можно ждать. Поэтому угроза смерти будет висеть над каждым рейдером до тех пор, пока у них в руках не будет весь остров. Слишком свежи были их воспоминания о Гуадалканале! И все оставшееся время перехода они прикидывали, как сложится боевая обстановка и как придется действовать в случае чего. Так продолжалось до наступления дня «Д». Незадолго до рассвета морские пехотинцы снова обрели уверенность: дескать, Бог не выдаст — свинья не съест.

Помимо умозрительных упражнений, морские пехотинцы во время перехода один час в день уделили уходу за оружием: они чистили, драили до блеска и смазывали винтовки, затачивали ножи и кинжалы. А после, разбившись на группы, изучали аэроснимки Бетию и цветные рельефные макеты острова, сделанные по аэроснимкам. Каждый такой макет был четырех метров в длину и настолько подробный, что учитывал каждую мало-мальски различимую складку местности; на нем были воспроизведены даже самые низкие пальмы — в миниатюре. И теперь каждый из них знал до тонкости не только свой конкретный участок высадки, но и четкий порядок действий на берегу. В остальном же распорядок дня складывался как обычно — по-походному: еда, сон, карты, кино. По мере приближения к экватору жара становилась невыносимой, и людей уже ничто не радовало, в том числе любимое кино. Но, невзирая ни на что, они высидели в кинозале до конца фильма, хотя пот с них струился градом и в страшной духоте нечем было дышать. А еще морские пехотинцы писали письма — многочисленные и многословные, причем настолько, что командирам даже пришлось упразднить должности цензоров, приходившиеся по штату на каждый корабль, потому как цензорам было не под силу даже пробежать все письма глазами, не то что прочитать с присущей каждому из них бдительностью. Однако ни в одном из писем не было ни малейшего упоминания ни о предстоящей операции, ни о месте ее проведения (как ни странно, все эти письма пришли по адресу уже после того, как американские газеты раструбили о ходе битвы за Тараву навесь белый свет).

Хотя морские пехотинцы и слыли парнями бывальыми и многие из них успели побывать не в одной жаркой переделке, все они были людьми глубоко верующими и уповали на милость Господню. В этом смысле они разительно отличались, к примеру, от своих французских и не-

мецких собратьев. Обычно на борту каждого американского корабля несли службу два капеллана — протестантский и католический. Богослужения совершались либо на палубе — для матросов, либо в каюткомпаниях — для офицеров. И проходили они не раз в день, как можно было бы предположить, а по несколько раз на дню. И начинались они неизменно с объявления по корабельным громкоговорителям, как то: «Протестантская служба состоится в такой-то час на такой-то палубе». Или: «В настоящее время в шестой секции проводится католическая служба». Моряки, исповедовавшие католическую веру, старались не пропустить ни одного богослужения, да и на исповеди они бывали чаще, нежели их товарищи-протестанты.

Для офицеров проводились специальные совещания, во время которых им сообщалось точное время бомбардировок и подробно рассматривался каждый этап десантной операции. Кроме того, все офицеры получили схемы оборонительных сооружений на Тараве и подробные планы местности, а также кое-какие этнографические справки, в частности о туземном населении островов Гилберта («Нрав вполне миролюбивый и покладистый... Некоторые разговаривают по-английски... Гладить их по голове не рекомендуется, поскольку для них это кощунство... Мужчины очень ревнивы и шепетильны в том, что касается женского целомудрия и благонравия», ну и в том же духе), как будто расчет делался на то, что бомбы и снаряды уничтожат одних лишь японцев, а туземцев, если те, конечно, остались на Бетио, пощадят. Последние инструкции носили уже более практический характер: «По прибытии на остров рекомендуйте своим подчиненным не пить воду из местных источников до того, как будет произведен ее химический анализ. Каждому бойцу полагается иметь при себе две фляги с водой, которую надлежит предварительно набрать из корабельных запасов, несмотря на то что время начала выгрузки на берег питьевой воды и провизии пока не уточнено. Категорически запрещается кому бы то ни было вскрывать коробки с провиантом, которые будут выгружены с первой партией. Мародеры будут переданы в руки военной полиции и расстреляны».

Накануне дня «Д» морские пехотинцы в последний раз проверили оружие и снаряжение. Кроме этого, они должны были взять с собой только боеприпасы, по две фляги воды на брата, запас провианта на одни сутки (пайки «С» и «К») и маскировочные накидки. От жары уже не было никакого спасения. Нещадно палящее солнце клонилось к закату, расцветив небосвод золотым багрянцем и обрамив его сверху и снизу ажурной зелено-синей каймой, украшенной множеством промежуточных оттенков. Такую картину можно наблюдать, пожалуй, разве только в тропиках. В 19 часов на борту транспортов отслужили последнюю — вечернюю мессу. Во внутренних помещениях было душно и тесно, но люди, задыхаясь и обливаясь потом, безропотно отстояли на

колених всю службу. Посадка личного состава первых штурмовых эшелонов на десантные катера должна была начаться в три часа утра 20 ноября, поэтому завтрак перенесли на час ночи, а для некоторых — на полночь. Нарядом по камбузам, во главе с коками, пришлось «пробудиться» в десять вечера — накануне. Так что в половине девятого все свободные от вахт уже были в койках. Правда, уснуть смогли далеко не все. Последние сообщения, поступившие от летчиков, которые на протяжении многих дней бомбили Бетио, звучали ободряюще: «На острове — ни малейших признаков жизни. Зенитные батареи — очень слабые».

Теперь, я полагаю, самое время взглянуть на карту Таравы и увидеть атолл таким, каким его видели летчики — из поднебесья и моряки — на аэроснимках и макетах. Посмотрите на этот коралловый треугольник: с восточной стороны и южной обозначены выступающие из воды островки, покрытые зеленой растительностью; западная сторона (обозначенная пунктиром) — это надводный рифовый барьер. Пунктирными линиями, обрамляющими цепочку островов с обеих сторон, обозначена другая гряда коралловых рифов — одолев ее, только и можно было попасть на песчаный берег. Там же, с западной стороны, виднеется проход — тот, что соединяет лагуну с океаном. Транспортным кораблям надлежало занять позицию как раз напротив этого прохода — на удалении четырех миль. Высадка десантно-штурмовых групп должна была производиться на «аллигаторах» — гусеничных бронетранспортерах-амфибиях и десантных катерах для перевозки боевой техники и автотранспортных средств; впереди «аллигаторов» предполагалось пустить минный тральщик; войдя в лагуну через проход, транспортерам и катерам предписывалось занять исходный рубеж — напротив острова Бетио: он, как явствует из карты, расположен в юго-западной стороне. Затем по условному сигналу «аллигаторы» и десантные катера должны были устремиться на штурм острова. В общем — плевое дело. Тем временем «корабельным ардивизионам» (линкорам, крейсерам, эсминцам) надлежало занять позиции к югу, юго-западу и северо-западу от Бето, а авианосной ударной группе — крейсировать мористее, то есть на еще большем удалении от атолла. А сейчас предлагаю вам взглянуть на карту Бетио. По форме этот островок напоминает распростертую на спине птицу: голова ее обращена на восток, а хвост — соответственно на запад. Мол, приткнувшийся к северному берегу, похож на прижатые к животу лапки. Таким образом, островок имеет продолговатую форму — вытянутую с запада на восток. Побережье, которое должны были штурмовать морские пехотинцы, как показано на карте, поделено на сектора: красным цветом обозначены северные сектора — №№ 1, 2 и 3; зеленым — западные; черным — два южных. Первым штурмовым

эшелонам предстояло высадиться в красных секторах. Вот теперь мы с вами имеем более или менее ясное представление о месте проведения операции «Гальваник». Она состояла из следующих этапов:

20 НОЯБРЯ

0 часов 30 минут. Транспорты и корабельные артдивизионы выходят на исходные позиции. Восходит луна и озаряет бледно-желтым сиянием ночное небо, кое-где затянутое редкими кучевыми облаками. В лунном свете различаются темные силуэты кораблей — их много, они движутся очень медленно.

2 часа 15 минут. По всем кораблям флотилии объявляется боевая тревога.

3 часа 15 минут. На борт «аллигаторов» начинается посадка личного состава первых десантно-штурмовых эшелонов. Рейдеры все как один облачены в защитные желто-зеленого крапа комбинезоны, на головах — каски, в руках или на плече — винтовка. Фляги с водой и боекомплекты надежно закреплены на поясных ремнях; снаряжение (облегченное) — в ранцах за спиной. Сержанты проводят переключку. В первых рядах на залитых лунным светом палубах стоят бойцы из передовых штурмовых групп, а позади них — все остальные. Каждый боец, хотя и обременен оружием, боекомплектом и снаряжением, смотрит подтянутым и стоит навытяжку. По лицам десантников градом льет пот. Накануне им было приказано одеться во все чистое, однако теперь у всех такое ощущение, будто они уже Бог весть сколько не переодевались. Между собой почти никто не разговаривает. В глазах — бесстрастная решимость выполнить порученное боевое задание.

3 часа 20 минут. Транспорты меняют позицию. Они легли в дрейф много южнее и теперь отворачивают в сторону, чтобы не заслонять обзор линкорам. Отход производится по единому сигналу. Транспорты медленно приходят в движение, увлекая за собой «свои» десантно-высадочные катера и бронетранспортеры-амфибии. На море поднимается легкое волнение — и некоторые катера теряют из виду свои «плавбазы». Тишину ночи нарушают окрики, проклятия, свист. Наконец неразбериха стихает — все встает на свои места. Невольно складывается впечатление, что готовится некое грандиозное и слишком уж замысловатое действо. Однако очень скоро обстановка проясняется, все действия обретают четкость и слаженность — и это вселяет уверенность. «Сколько, по-вашему, японцев обороняет Бетио?» — спрашивает военный корреспондент кого-то из офицеров. И тут же слышит в ответ: «Почти наверняка — немного. У них 125-миллиметровые орудия. По идее, они уже давно должны были бы открыть по нам огонь».

5 часов 7 минут. Береговая батарея Бетио открывает огонь по ближайшим кораблям. Снаряды со всплеском падают в море — мимо цели. В следующее мгновение линкоры «Колорадо» и «Мэриленд» отвечают пальбой из орудий главного калибра. Канонада буквально взрывает тишину ночи; на кораблях наблюдается оживление: моряки выбегают на верхние палубы, чтобы поглядеть, что происходит. Линкоры вели по атоллу непрерывный массивированный огонь, и в оглушительном грохоте их крупнокалиберных орудий даже нельзя было разобрать, стреляют ли японцы в ответ или, может, их сопротивление уже подавлено. Как бы то ни было, занавес поднят — спектакль начался. То было и правда потрясающее зрелище. После короткой передышки, не успевая восстановиться тишина, как корабельные батареи дали новый залп — предраусветные сумерки, разряженные зыбким светом заходящей луны, в мгновение ока вспыхнули прерывистым ярко-оранжевым пламенем, которое изрыгали жерла громадных дальнобойных пушек линейных кораблей американской флотилии. А из пламени, будто опережая его, вырывались огненные снаряды-болиды и вычерчивали на небосклоне огромные сверкающие дуги — наподобие одноцветных кроваво-красных радуг. Моряки следили за их полетом как зачарованные. Снаряды плавно взмывали ввысь, и только после того, как покрывали половину заданной дистанции, им вслед раздавались громоподобные залпы — они звучали с заметным опозданием, явно не поспевая за снарядами. Потом огненные шары исчезали из вида, и если следом за тем не было слышно грохота взрывов, это означало, что снаряды падали в море. Громыкнул очередной залп. Тоже потрясающее зрелище. Однако на сей раз едва болиды скрылись во тьме, как в том месте, куда они должны были упасть, в сумеречное небо взметнулись стометровые столбы пламени, и над морем долгим эхом раскатилось громогласное «ура!». Корабельные орудия, будто воспрянув духом, стали палить еще скорее и еще точнее. Вскоре к первому линейному дивизиону присоединились и все остальные, включая крейсерские и миноносные. Залпы последних звучали уже приглушенно, но зато более часто — они скорее напоминали пулеметные очереди. В результате небо над Таравой превратилось в гигантский сверкающий купол, озаряющий своим сиянием корабли американской флотилии — мрачные и неподвижные. А Бетио, еще совсем недавно скрытый непроницаемым ночным покровом, уже больше походил на разведенный прямо на воде костер, из сердца которого вырывались все более яркие и яростные языки пламени; в бинокли было отлично видно, как полыхнули кроны прибрежных пальм, напоминавших теперь сплошную череду факелов; остров затянуло дымом — он поднимался клубами высоко в небо, и в отсветах пожара был похож скорее на хлопочущий водяной гейзер. Артобстрел был настолько ожесточенным и продолжительным, что после него остров, казалось, должно было бы разнести вдребезги и затопить. А

корабли, ни на мгновение не прекращавшие пальбу, подходили к Бетио все ближе, обрушивая на него все новые лавины из стали и огня. Теперь уже складывалось впечатление, будто пламя и дым, стиснутые берегами острова, пожирают сами себя. Но вот небо озарилось совсем другим светом — первыми проблесками утренней зари.

5 часов 42 минуты. Тишина. Мертвая и пугающая. Корабли стоят неподвижно, точно пришипленные к водной глади и окутанные клубами порохового дыма. Небо мало-помалу бледнеет, и только западный горизонт покуда еще затянут черной завесой медленно отступающей ночи. Заметно свежеет — ветер усиливается. Скорость его скоро достигает 8-10 метров в секунду. Морская гладь взъерошивается. Бетио полыхает и дымится словно воспявший после долгой спячки вулкан.

5 часов 54 минуты. Тишину разрывает рев самолетных двигателей. Он звучит все громче и в конце концов перерастает в сплошной гул. С палуб авианосцев поднимаются в воздух самолеты. Первый эшелон состоит из одних лишь торпедоносцев, груженных крупнокалиберными бомбами. Торпедоносцы идут в горизонтальном полете и, пролетая над Бетио, освобождаются от тяжелого груза. В небо тут же вздымаются новые языки пламени и клубы дыма вперемешку с комьями земли и бесформенными, искореженными обломками. Потом наступает черед пикирующих бомбардировщиков. Такое впечатление, что они готовятся не к бою, а к некоему спортивному состязанию. Бомбардировщики взмывают над Бетио на более чем тысячеметровую высоту, выстраиваются в боевой порядок и тотчас же ныряют носом вниз — один за другим, попарно или тройками. От бомбовых ударов Бетио сотрясается весь до основания. (В это время морские пехотинцы занимают места в бронетранспортерах-амфибиях и десантных катерах. «Аллигаторы» первого штурмового эшелона, сильно раскачиваясь на волнах, направляются к проходу, ведущему в лагуну. Десантников обдаёт пенными брызгами и водяной пылью, многих от качки начинает выворачивать наизнанку. Их взгляды устремлены в одну точку — на полыхающий, содрогающийся от взрывов Бетио. Никто даже не мог себе представить, что на островке еще осталась хоть одна живая душа.)

6 часов 5 минут. Самолетов в небе становится все больше. Линкоры, крейсера и эсминцы снова открывают огонь. Бомбы и снаряды рвутся одновременно и непрерывно. Бетио исчезает в клубах дыма.

6 часов 12 минут. Восходит солнце. Артобстрел с моря заканчивается. Через проход в лагуну входит минный тральщик «Песьют», за ним следуют еще один тральщик и два эсминца. В это время по ним открывает огонь японская батарея, расположенная в 200 метрах восточнее мола. Однако все снаряды летят мимо цели. После ответных залпов эсминцев японская батарея умолкает.

6 часов 15 минут. Над Бетио висают самолеты второго атакующего эшелона. Пикирующие бомбардировщики наносят массированный бомбовый удар по только что стрелявшей береговой батарее. И та вмиг взлетает на воздух. Другой бомбовой лавиной накрывает весь остров целиком. А его берега между тем перепахивают пулеметными очередями истребители.

6 часов 25 минут. Воздушный налет заканчивается. Внутри «аллигаторов» и на катерах, пляшущих на волнах у бортов транспортных кораблей, морские пехотинцы изнывают от нетерпения. Им кажется, что операция «Гальваник» разворачивается слишком медленно.

6 часов 32 минуты. В полусотне метров от одного из транспортов поднимаются всплески. Рейдеры (они даже не подозревают, что это стреляли японцы) думают, будто кто-то из «своих» дал маху — очевидно впопыхах. Когда же объявили, что огонь открыли японцы, десантники так и оторопели.

6 часов 34 минуты. Снова грохочут корабельные орудия. Огонь сосредоточивается главным образом на только что стрелявшей береговой батарее. Транспортам приказано отойти на две мили мористее. И те отходят, а следом за ними — катера. Тем временем «аллигаторы» направляются на исходную позицию. Они движутся медленно, точно черепахи, на которых очень походят, особенно издали. За ними тянется короткий пенный след. Но и тот вскоре исчезает, теряясь в волнах.

7 часов 15 минут. Тральщик «Персьют» занимает исходный рубеж и сигнализирует прожекторами, указывая «аллигаторам» точный курс. С палубы флагманского линкора «Мэриленд» поднимается гидросамолет катапультного взлета и, проведя рекогносцировку, возвращается обратно. Пилот докладывает адмиралу Хиллу, командующему 53-й оперативной группой, что первый десантно-штурмовой эшелон запаздывает и не сможет подойти к «красным» секторам в назначенный час «Ч», то есть в 8 часов 30 минут, как планировалось. Посоветовавшись с генерал-майором Смитом, адмирал Хилл решает перенести час «Ч» на 8 часов 45 минут. (Хилл меняет утвержденный хронологический порядок. Несмотря на то что все действия и маневры, предусмотренные планом операции «Гальваник», — последовательное выдвижение десантно-штурмовых эшелонов, выгрузка боеприпасов и продовольствия, буквально все было привязано к так называемому исходному времени, то есть часу «Ч», служившему контрольным сигналом, по которому первый штурмовой эшелон морской пехоты должен был высадиться на берег. Для некоторых действий было назначено дополнительное контрольное время — например, час «Ч-30» или «Ч-15». Таким образом, чтобы не нарушать заранее установленный порядок действий, час «Ч» должен был соответствовать реальному масштабу времени и связанному с ним ходу событий. В случае же внесения каких-то поправок или изменений об этом тотчас же следовало оповещать всех участников

операции. Однако через полчаса после того, как исходное время было перенесено на 8 часов 45 минут, Хилл понял, что поторопился. И ему снова пришлось перенести час «Ч» — теперь на 9 часов утра.)

В соответствии с планом операции «Гальваник» в час «Ч-15» предполагалось высадить на Бетио десантно-диверсионный отряд снайперов, подрывников и огнеметчиков — им надлежало «очистить» подходы к молу и пробить брешь в линии укреплений, возвышавшейся за молот. Морские пехотинцы из первого штурмового эшелона, находившиеся уже на исходной позиции, видели, как в восемь часов девять минут с места тронулся «аллигатор» с отрядом «коммандос» на борту. Таков уж удел морских десантников: среди них непременно должен найтись кто-то, кому выпадает высаживаться на неприятельский берег первым. Пока первый бронетранспортер в полном одиночестве продвигался к Бетио, пушечная канонада не прекращалась ни на минуту. Двое или трое рейдеров из авангардного отряда повернулись и помахали руками ожидавшим своего часа товарищам. Потом их взгляды вновь устремились вперед, ощупывая безмолвный, сплошь перепаханный взрывами остров: он был окутан черным дымом и от этого казался еще более таинственным, даже зловещим.

Наконец в 8 часов 24 минуты с исходной позиции двинулись вперед «аллигаторы» с бойцами первого десантно-штурмового эшелона. До «красных» секторов надо было преодолеть дистанцию в шесть тысяч миль. Долгих шесть миль — под непрерывные раскаты орудийных залпов и через дымовую завесу, стлавшуюся по безмятежной глади лагуны, не тронутой ни одним снарядом, ни одной бомбой, и поднимающуюся высоко в небо... Бронетранспортеры продвигались как будто в нереальной обстановке — мрачной, трагической и вместе с тем величественной. Внутри «аллигаторов» стояла гробовая тишина: десантники не смели проронить ни звука. Через несколько минут после того, как они отошли с исходного рубежа, бомбардировка прекратилась, и воздушное пространство над Бетио вновь оказалось во власти истребителей — они поливали берега острова пулеметным огнем, не жалея смертоносных запасов свинца. Затем истребители улетели прочь и бомбардировка возобновилась с не меньшей силой. Теперь были отчетливо видны главные очаги пожаров, пожиривших остров со всех сторон, и шальные огненные смерчи, с гулом вырывавшиеся из мрачных, дымных оков земли к чистому, лучезарному поднебесью. От некогда густых, тенистых пальмовых рощ Бетио не осталось и следа: на острове уцелело лишь несколько деревьев — одни стояли низко, будто в скорби, склонив опаленные пламенем и посыпанные пеплом кроны, другие торчали голые, точно телеграфные столбы, и только некоторые казались совершенно нетронутыми, будто их заговорили некие таинственные и могущественные силы, не подвластные злему, все-

сильному року войны. Они одиноко маячили в южной стороне острова, являя собой живое воплощение несокрушимости земной тверди. И вдруг теперь, когда в поредевшей дымной пелене морские пехотинцы уже более или менее четко различали очертания «красных» береговых секторов, у них над головами и вокруг «аллигаторов» стали рваться первые японские снаряды.

Было 8 часов 47 минут; до берега оставалось еще добрых три тысячи километров. Первое, что ощутили морские пехотинцы, все глубже проникавшие в эпицентр огненного кошмара, — странное изумление. Отныне ими владела одна тревожная мысль: «Если японцы открыли огонь, значит, их истребили далеко не всех... Значит, те, кто остался в живых, уже ни перед чем не остановятся и будут отстреливаться до последнего». Это было действительно жутко — глядеть, как из пламени пожара, испепелившего Бетио чуть ли не до основания, как бы сами по себе изрыгаются пушечные снаряды, предназначенные сеять смерть и разрушения, оказались совсем безвредными! Они несли слишком мощный заряд — и разрывались, не успев долететь до цели, прямо в воздухе, осыпая акваторию лагуны мириадами осколков. И выдавшие виды морские пехотинцы смотрели на этот фейерверк с нескрываемым ужасом — что-то будет дальше!

В 8 часов 54 минуты американские корабельные орудия смолкли. К этому времени десантно-диверсионная группа почти добралась до мола — продолжать артобстрел было рискованно. («Коммандос» пришлось расчищать место высадки основных сил под огнем японцев, который не стих и после того, как над Бетио снова появились американские истребители и принялись перепаживать свинцом песчаные пляжи с трех сторон от мола. Кругом стоял страшный грохот — десантники даже не могли расслышать друг друга. Было такое впечатление, что они оказались между гигантскими молотом и наковальней — яростной землей и грозным небом. Тихая водная гладь перед молотом сплошь ошетичилась от секущих ее подобно крупным каплям дождя пуль и осколков. Однако, несмотря ни на что, подрывникам все же удалось проделать в заградительной стене, сразу же за молотом, пятнадцатиметровую брешь. Невозможно сказать точно, сколько «коммандос» погибло во время той первой операции, тем более что многие из них были убиты сразу же по ее завершении — вместе с другими рейдерами. В один из последующий дней нашел свою смерть на Бетио и командир десантно-диверсионного отряда лейтенант Уильям Хокинс.)

Тогда же, около девяти часов утра, «аллигаторы» первого десантно-штурмового эшелона достигли рифового барьера. До сих пор все складывалось вполне благополучно. До песчаного пляжа оставалось не больше тысячи метров (точнее, от семисот до тысячи, поскольку рифовая гряда не везде шла параллельно берегу). Но уже в следующее

мгновение вокруг «аллигаторов» стали рваться противотанковые снаряды. А еще через полминуты многие из них прямым попаданием угодили в несколько бронетранспортеров. Пехотинцам пришлось спешно покидать подорванные машины и прыгать в воду и уже продвигаться к берегу где вплавь, где пешком. Японцы встретили их пулеметным огнем. Пехотинцы же неумолимо приближались к берегу, держа винтовки над головой: сперва вода была им по шею, потом по пояс. От обрушившегося на них свинцового града вода кипела и пенилась — а они шли вперед и только вперед. Вскоре их ряды заметно поредели. Сраженные пулями пехотинцы падали и тут же исчезали под водой. А некоторым удавалось сделать два-три неверных шага поближе к мелководью. В течение нескольких секунд они стояли, застыв на месте, а потом, согнувшись в три погибели, с плеском валились в неглубокую воду — на поверхности виднелись только их спины со вздыбленными ранцами или руки, продолжавшие сжимать оружие. Японцы стреляли не переставая. Вот берег уже совсем близко. Но там не было видно ни одного японца. В таком случае, что же видели рейдеры из первого штурмового эшелона при подходе к 1-му «красному» сектору? Когда до берега оставалось метров семьсот, впереди, слева, они видели порушенный мол, стоявший на сваях, грубо вытесанных из пальмовых бревен, а перед молотом — «аллигатор», оставленный отрядом Хокинса. Прямо по курсу простирался берег — бело-песчаный пляж, усеянный буро-зелеными обломками кораллов и тянувшийся на шесть-семь метров в глубь острова; сразу же за пляжем возвышалось сооружение, с виду похожее на метровый высоты волнолом (если совсем точно, высота его составляла метров двадцать и сложен он был из прочно скрепленных между собой стволов пальм), — он опоясывал по периметру весь остров целиком; за молотом дымились дюны, утыканные тлеющими обрубками пальмовых деревьев. Этот берег был пустынным. Смерть, готовившаяся к «жаркой» встрече десантников, оказалась безликой. На востоке, над синей гладью моря светило выкатившее на ярко-голубой небосвод солнце... А впереди людей подстерегало рукотворное адское пекло, взрытое сотнями бомб и снарядов и увенчанное траурной вуалью черного дыма. Если бы по чудесной случайности пехотинцам удалось беспрепятственно форсировать семиметровую полосу пляжа и, не сгибаясь под градом пуль, подойти к волнолому, они обнаружили бы за ним так называемое непоражаемое, или мертвое, пространство — самое надежное из всех убежищ и укрытий, какие только можно себе представить. Там-то и были спрятаны главные опорные пункты японцев, ошетилившиеся дулами пушек и пулеметов. И эти самые опорные пункты, которые не удалось сокрушить ни бомбами, ни снарядами, как раз и предстояло штурмовать морским пехотинцам. Рейдеры смело ринулись на приступ — их вооружение составляли винтовки, гранаты да ножи, и все...

«Аллигаторы» трех первых штурмовых эшелонов пересекли исходный рубеж соответственно в 8 часов 24 минуты, 8 часов 27 минут и 8 часов 30 минут. Остальные эшелоны разместились в десантных катерах — больших моторных баркасах, которые еще называли «лодками Хиггинса». На борту катеров пятого эшелона, помимо десантников, находились военные корреспонденты. Пока их катер шел к Бетио, они рассматривали побережье острова в бинокли. Внезапно репортерам показалось, что там — впереди — творится что-то неладное: между рифом и берегом не было видно ни одного катера из четвертого эшелона. Они описывали круги по эту сторону от рифа. И вдруг с командного катера донесли, что всему личному составу пятого эшелона следует приготовиться к пересадке на специальный «челнок», которая будет производиться прямо у рифового барьера. Дело в том, что уровень прилива был недостаточно высок, — по такой воде могли пойти только «аллигаторы». Таким образом, для сообщения между берегом и рифом решили выделить один катер, а поскольку «аллигаторов» не хватало, личный состав пятого эшелона решили постепенно перевезти на берег в «челноке». Так что катерам ничего не оставалось, как дрейфовать у внешней границы барьерного рифа и ждать своей очереди. И вот тут-то десантников обдало ледяной волной страха. Только что полученный приказ означал, что тщательно выверенный и расписанный по времени план операции «Гальваник» летит к чертовой матери; что высадка застопорилась, а это, в свою очередь, значит, что она будет проходить в обстановке смертельной угрозы (рейдеры уже имели случай воочию убедиться, какой прием якобы стертые в порошок японцы оказали их товарищам из первых штурмовых эшелонов); теперь никто не сомневался в том, что «аллигаторы» будут подбиты еще до того, как смогут доставить к берегу столько живой силы, сколько необходимо для поддержки первых штурмовых эшелонов и удержания захваченных ими позиций; что те, кто уже успел высадиться на берег, оказались в смертельной западне и что заменить их будет некем, поскольку «челнок» не в состоянии доставить подкрепление на берег настолько быстро, насколько это необходимо.

На самом же деле все обстояло не так ужасно, как казалось, хотя положение действительно было не из легких.

Незадолго до 9 часов 30 минут. Большая часть десантных катеров кружит в двух милях от Бетио — между исходным рубежом и рифом. С берега по ним ведут огонь японские орудия — несколько десантников ранены. «Аллигаторов» — теперь и они, наподобие «челноков» курсируют между рифом и пляжем, — к сожалению, осталось очень мало. Каждый бронетранспортер принимает на борт половину личного состава одного катера. «Подгрести прямо к берегу я не смогу, — предупреждали десантников водители «аллигаторов», — нас слишком мало,

а надо успеть за остальными. Так что только до мелководья. Ну а уж оттуда вам придется на своих двоих. Видите, вон там дырявое корыто? Это старый японский сухогруз. Возле него вас и высажу. И мигом обратно — за другими...» При подходе к берегу на «аллигаторы» обрушились шквалы пушечного и пулеметного огня. Многие десантники погибали, едва успев покинуть борт бронетранспортера. Штурмовые эшелоны смешались — былого четкого плана десантной операции как не бывало. Теперь все зависело от расторопности «аллигаторов». Они сновали между берегом и рифом, как водяные жуки: спешно высаживали людей на открытом мелководье, и мигом обратно — за очередной партией. Десантники гибли один за другим, и не только от осколков снарядов и пуль, — некоторые просто тонули, проваливаясь с головой в глубокие невидимые подводные воронки, — они попадались сплошь и рядом. Выбравшись на берег, пехотинцы собирались в группы и отряды и рассредоточивались. Одна такая группа — человек двенадцать — укрылась за подбитым «аллигатором», не представляя, что делать дальше, поскольку их командира убило. Но вот к ним то вплавь, то перебежками подобрался офицер, потерявший своих людей, и крикнул: «Все за мной!» Уворачиваясь от пуль и осколков, пехотинцы добежали до огромной воронки от снаряда — и мигом туда. Там решили сформировать оперативный командный пункт. Но что толку! Связи-то не было: походные радиостанции залило водой либо разнесло пулями и осколками. Тогда офицер отправил посыльных в разные стороны вдоль берега, чтобы отыскать другие группы. Тем временем в шестистах метрах от воронки, возле мола, взлетел на воздух «аллигатор» с десанниками на борту — попадание снаряда, выпущенного японцами, оказалось на редкость точным. Берег вокруг усеялся дымящимися обломками и телами убитых. А чуть поодаль к пляжу со стороны мелководья приближалась еще одна группа морских пехотинцев. В той стороне, у самой кромки воды, стояло несколько подбитых «аллигаторов», а вокруг них всюду плавала брюхом вверх оглушенная рыба. Многие рыбины были довольно крупными — до метра длиной.

9 часов 40 минут. Полковник Дэвид Шуп, командующий десантно-штурмовыми батальонами, который до этого старался поддерживать радиосвязь с командирами своих подразделений, высаживается на Берио (с большим трудом: в 500 метрах от берега — на открытом мелководье, простреливаемом пулеметным огнем) и устанавливает временный командный пункт на южной оконечности мола.

9 часов 56 минут. Полковник Шуп получает сообщение от майора Шоттеля (командира 3-го батальона 5-го полка морской пехоты): «Застряли из-за сплошного огня на подступах к красному сектору № 1. Все высадиться не сможем. Что делать дальше, пока не представляем».

9 часов 58 минут. Шуп — майору Кайлу (командиру резервного батальона, находящемуся на исходном рубеже): «Срочно выдвигайтесь к красному сектору № 2, закрепитесь на западном фланге и поддержите огнем Шоттеля».

10 часов 7 минут. Шоттель — Шупу: «Катера подошли к рифу. Попали под сильный огонь с правого фланга красного сектора № 1. Придется рассредоточиться и продвигаться к берегу пешком».

10 часов 9 минут. Шуп — Шоттелю: «Высаживайтесь в красном секторе № 2 и закрепитесь на западном фланге».

10 часов 13 минут. Шоттель — Шупу: «У меня почти не осталось людей».

Около 10 часов 45 минут. Высадка идет крайне медленно — десантники несут большие потери. С исходного рубежа выдвигаются катера с боевой техникой. Они подходят к рифу, сбрасывают сходни — по ним в воду съезжают танки. Впереди каждого танка, по мелководью, идет впередсмотрящий и расставляет вехи — длинные шести с флажками, помечая таким образом воронки. Это занятие опаснее любого другого: пули и осколки косят впередсмотрящих одного за другим. Но как только кто-то из них падает, его место тотчас же занимает другой. Шести танкам удается более или менее благополучно достичь берега (в красном секторе № 1) как раз напротив бреши в волноломе, которую специально для них проделали минами и огнеметами рейдеры-«коммандос». Однако двигаться дальше танки не могут: пространство между кромкой воды и брешью завалено телами убитых и раненых пехотинцев. Танки съезжают обратно в воду и пытаются обогнуть этот участок берега с западной стороны. Четыре машины проваливаются в коварные подводные воронки.

11 часов 00 минут. Между командным пунктом полковника Шупа и несколькими воронками от снарядов, где укрываются отдельные группы десантников, протягивают телефонную связь. Морские пехотинцы мало-помалу закрепляются на двух крохотных плацдармах, восемь метров в глубину каждый (в красном секторе № 1 и близ южной оконечности мола).

11 часов 20 минут. К рифу напротив красного сектора № 3 подходит первый батальон следующего штурмового эшелона. Рулевые, управляющие «лодками Хиггинса», сбрасывают сходни, и несколько человек (они то ли не расслышали, то ли не поняли приказ) устремляются к берегу по мелководью, не дожидаясь подхода «аллигаторов». Половина из них проваливаются в воронки и тонут. Остальных японцы накрывают минометным огнем. В итоге до берега добираются только сто человек, а то и меньше. Полковник Шуп и находящийся вместе с ним полковник Карлсон отчаянно машут руками десанникам из подоспевших штурмовых эшелонов, чтобы те держали по направлению к молу, — какое ни есть, все же укрытие. В конце концов (не

сразу) командиры подразделений сообразили, что единственный, относительно безопасный путь к берегу — со стороны мола.

12 часов 00 минут. Только что высадившиеся разрозненные подразделения морских пехотинцев приводятся более или менее в порядок. Полковнику Шупу удалось восстановить связь почти с половиной командиров десантных батальонов. Выяснилось, что морские пехотинцы понесли колоссальные потери. По берегу сновали туда-сюда санитары с носилками — они собирали убитых и тяжелораненых и укладывали их в ряд в одном месте. Убитых накрывали с головой пятнистыми накидками — раненым лица оставляли открытыми. У «аллигаторов» работы прибавилось: теперь они перевозили раненых на транспорты. (Самые большие потери на Тараве понесли санитары: 26 человек из 29 на каждый батальон. Продвижение в глубь Бетио развивалось ужасно медленно: на отдельных участках скорость его составляла не больше одного метра. Японцы окопались в бункерах — сразу же за волноломом и вели по десантникам непрерывный огонь, оставаясь неуязвимыми. С берега бункеры были едва заметны, потому как они почти целиком уходили под землю и, похоже, были сложены из нескольких рядов пальмовых стволов, засыпанных песком. Один из них, расположенный за красным сектором № 3, был уничтожен около 13 часов 00 минут. Произошло это так. Кто-то из десантников, прихватив с собой связку динамитных шашек со вставленными взрывателями, незаметно подполз к волнолому и с пяти метров бросил взрывчатку, целясь в амбразуру бункера. Взрывчатка попала akurat по назначению. Грянул взрыв — из амбразуры повалил дым. Следом двое других десантников подобрался к брустверу: у одного из них за плечами был двухбаллонник с гремучей смесью, а в руках у другого — ствол огнемета с форсункой на конце. Японцы их заметили и открыли огонь. Тогда один десантник изловчился и швырнул динамитную шашку — прямо в амбразуру. Раздался новый взрыв. Потом дверь бункера распахнулась и в проеме показался силуэт в форме хаки. Но не успел японец сделать и пяти шагов, как его с ног до головы обдало струей огнемета. Японец, рванувшись было в сторону, шагнул раз-другой и рухнул ничком наземь, полая, как брошенная в костер целлулоидная игрушка. Затем вперед бросились еще трое пехотинцев — но тут же залегли прямо напротив бункера: у горевшего факелом японца начали взрываться патроны в патронташе. Они рвались в течение целой минуты.

Положение к 15 часам 30 минутам. Пляж в «красном секторе № 1»: пехотинцы захватывают стратегически важный плацдарм на западной оконечности Бетио (в форме птичьего клюва) — глубина его составляет сотню метров, никак не меньше. Дальнейшее продвижение затруднено. Пляж в «красном секторе № 2»: десантников практически нигде не видно; некоторые лежат, прижавшись к волнолому. Восточ-

ная окончечность острова выглядит пустынной: там, похоже, нет ни одной живой души. У кромки воды стоят пятнадцать брошенных «аллигаторов». На подступах к «красному сектору № 1», на мелководье, застыли четыре танка. (В главном командном пункте — на борту «Мэриленда» обсуждается запрос с Бетио: просим авиационной поддержки — бомбами и пулеметами; нужны боеприпасы, артиллерия, лекарства, кровавая плазма.)

16 часов 00 минут. По Бетио наносят удар американские эсминцы и самолеты. Командование, взвесив все шансы, пришло к выводу, что бомбардировку можно провести «аккуратно» — не подставляя под удар морских пехотинцев. Эсминцы приблизились к атоллу больше чем на километр, откуда можно было вести прицельный огонь по всем японским оборонительным позициям, расположенным к югу от места высадки основных десантных сил. Морские пехотинцы слышали звуки бомбардировки с моря в следующем порядке: 1) взрыв снаряда, упавшего на землю; 2) свист снаряда, рассекающего воздух в полете; 3) детонация оружейного залпа. Истребители теперь обстреливали берега Бетио с бреющего полета. Пехотинцы сначала видели, как из двух крыловых и синхронного пулеметов вырывались серо-голубые свинцовые змейки, а следом за тем слышали рокот бортовых 50-миллиметровых пушек, больше похожий на яростное шипение сала на раскаленной сковородке. Пикирующие бомбардировщики атаковали тройками: сперва с неба доносился пронзительный вой, а затем слышалось раскатистое «бу-ух!..» Островная твердь снова сотряслась до основания. Людей засыпало песком, комьями земли, какими-то обломками. И все время, пока продолжалась бомбардировка, один из японских пулеметов строчил не переставая. Кроме пулеметчиков и артиллеристов, американцев встречали снайперы, засевшие за стволами уцелевших пальм. Снайперские патроны были заряжены бездымным порохом, так что, в какой стороне громынул выстрел, с ходу было не определить. Снайперы оказались на поверку самыми стойкими бойцами неприятельского контингента: их не брали ни бомбы, ни снаряды, ни гранаты, ни пули; они могли часами сидеть, затаившись в засаде, и ждать, когда на линии огня появится очередная живая мишень.

17 часов. Уничтожены еще несколько неприятельских бункеров. Пехотинцы сперва забрасывали их динамитными шашками — чтобы разрушить песочные завалы между пальмовыми бревнами, а после пускали в ход огнеметы. Хотя ствол пальмы состоит из плотных, словно цементированных волокон, пламя и в них находило прорехи и проникало внутрь бункера, жая смертоносным жалом все подряд — живое и неживое. Через несколько мгновений на воздух взлетали ящики с боеприпасами, а люди сгорали заживо. После таких огнеметных атак над бункерами еще долго стоял удушающий смрад — гари и горелой плоти.

К концу первого дня штурма, когда остров окутали вечерние сумерки, положение американцев оставалось по-прежнему шатким. После 15 часов 30 минут они практически не сдвинулись с места — ни на одном участке. Четко обозначенной линии фронта не было — она, если можно так считать, условно проходила перед воронками, в которых отдельными малочисленными группами укрывались морские пехотинцы. На борту флагманского линкора ожидали, что штурмовые батальоны того и гляди будут отброшены в море. А пехотинцы тем временем укрепляли свои импровизированные траншеи в ожидании ночных вылазок — со стороны японцев и бомбовых ударов — с моря и воздуха. Впрочем, плацдармы были столь малы, что окопаться как следует там могли далеко не все пехотинцы.

Тем же вечером к Бетио подошли другие десантные катера. Они доставили на остров артиллеристов и 37- и 75-миллиметровые орудия. Пять огневых взводов высадились у выступающей в лагуну оконечности мола и под прикрытием опорных свай двинулись к берегу. Орудия скатили по сходням прямо в воду и дальше тащили по мелководью волоком. Японцы обстреливали мол из пулеметов трассирующими очередями, оставлявшими в сумерках длинные ярко-розовые шлейфы. Пули, вылетая из-за волноломов, описывали над пляжем огненные дуги и с шипением плюхались в воду. Потом произошло нечто совсем невероятное: пулеметный огонь по молу вдруг открыли «свои» же покинутые десантные катера — они поливали главную опорную позицию десантников оранжево-красными пулеметными очередями... Только потом выяснилось, что стреляли все-таки японцы: некоторые из них под покровом сумерек нагишом добрались вплавь до американских катеров и затаились там до наступления ночи.

Некоторое время спустя, когда сумерки сгустились, стрельба вдруг прекратилась. На борту американских кораблей моряки напряженно прислушивались к звукам ночи. Больше всего американцы опасались ночных контратак. Но все было тихо. Дело в том, что в результате бомбардировок с моря и воздуха на Бетио были разрушены все линии связи — японцы опутали ими остров, точно пауки паутиной. И генерал Шибасаки (он был убит на другой день) остался в своем неприступном командном пункте в полной изоляции. Не было той ночью и воздушных налетов. Единственное, в небо над Бетио долго и нудно кружил японский самолет — как когда-то «Пращка Чарли» над «Гуадалканалом»; он сбросил пару бомб — на авось, и улетел восвояси. Тем временем американцы подтянули к Бетио боеприпасы, продовольствие, медикаменты, легкие танки и прочее вооружение. По мнению некоторых военных обозревателей, самым примечательным событием той ночи было, пожалуй, то, что морские пехотинцы строго соблюдали так называемую дисциплину огня — правда, за

одним исключением: кто-то из десантников, услышав во тьме подозрительные шорохи, пальнул наудачу — и подстрелил японского солдата, который, видно, заблудился и по чистой случайности набрел на американские позиции. Но, как бы там ни было, первая ночь на Бетио прошла, если можно так выразиться, в предчувствии кошмаров. Десантники, окопавшись на берегу, ни на минуту не сомкнули глаз и постоянно держали пальцы на спусковых крючках карабинов и гашетках пулеметов. Наконец на востоке замерцали проблески зари — начинался новый день.

ДЕНЬ «Д» + 1 (21 НОЯБРЯ)

5 часов 30 минут. Отлив. Между рифовым барьером и пляжами обнажились коралловые отмели, усеянные телами убитых и утонувших вчера морских пехотинцев. Они так и остались лежать там, где их настигла смерть: кто — ничком, уткнувшись лицом в песок, кто — на спине, широко раскинув руки, кто — на боку, согнувшись в три погибели. Легкий морской бриз уже доносил до берега пока еще едва ощутимый, но довольно характерный запах разлагающейся плоти.

6 часов 15 минут. К Бетио выдвигается первый десантно-штурмовой эшелон из нового пополнения (1-й батальон 8-го полка морской пехоты. Весь его личный состав терпеливо ждал своего часа в десантных катерах, вышедших на исходный рубеж еще ночью). Огневой шквал обрушивается на «лодки Хиггинса» еще до того, как они успевают подойти к рифу. Две из них тотчас взлетают на воздух. Другие же, едва коснувшись носом рифа, сбрасывают сходни, и десантники сбегают по ним прямо в воду. Японцы обстреливают их из пулеметов, минометов и двух 77-миллиметровых пушек. На мелководье лавиной обрушивается свинцовый град — похоже, новоприбывших ожидает столь же незавидная участь, что и их товарищей, высадившихся прошлым утром. Оставшиеся в живых пехотинцы, выбравшись на берег, медленно, точно в полусне, расходятся по двое в разные стороны и ищут воронки, где можно было бы укрыться. При этом они не подозревают, что многих из них уже взяли на прицел японские снайперы. Всюду царит хаос. Но хуже всего то, что некоторые пехотинцы, форсируя мелководье, простиравшееся между рифом и пляжем, потеряли запасы взрывчатки и огнеметы. А тут еще снайперы. Они также из нового пополнения, сменившего ночью тех, кто был убит накануне. Только на сей раз их много больше, да и стреляют они куда более метко. Морские пехотинцы в смятении. Полковник Шуп решает во что бы то ни стало расчлнить боевые порядки противника, и приказывает 1-му и 2-му батальонам 2-го полка атаковать с южного фланга,

с тем чтобы выбить японцев с южного берега острова и закрепиться на их же позициях.

(Эти два батальона высадились на Бетио накануне — соответственно в 9 часов 17 минут в «красном» секторе 3 и в 11 часов 30 минут в «красном» секторе 2. Именно они понесли самые большие потери. В соответствии с приказом командующего им надлежало форсировать волноломы и закрепиться на участках, со всех сторон простреливаемых японцами, а потом совершить решительный бросок — и любой ценой подавить огневые точки противника. Закрепиться — вот только где? Единственные укрытия, где можно было «закрепиться», — воронки от снарядов, поваленные стволы палм и руины разбомбленных японских бункеров. Несколько десантников ринулись на приступ наперекор шквальному огню, которым их встретили японцы, засевшие в одном из уцелевших бункеров. Десантники забросали бункер гранатами и тротильными шашками. Затем к окутанному дымом и пламенем бункеру устремились огнеметчики — с флангов их прикрывали стрелки. Подобравшись к неприятельскому укрытию на расстояние пуска огненной струи, они пустили в ход свое адское оружие — так, как это было описано выше. И дерзкий прорыв морских пехотинцев увенчался успехом. Только какой ценой! На других же участках штурмовым взводам удавалось продвинуться вперед всего лишь на несколько метров, при том что они несли огромные потери.)

9 часов 20 минут. Возобновляется бомбардировка Бетио с моря и воздуха. Главная цель — поддержать массированным ударом наступление десантно-штурмовых подразделений в южной части острова. В небе над Бетио снова появились истребители — объединившись в группы по двенадцать, они поддержали массированный бомбовый удар не менее интенсивным пулеметным огнем. Что касается корабельных артиллеристов и пилотов бомбардировщиков, перед ними стояла сложная, даже, можно сказать, деликатная задача: 1) не накрыть атакующие подразделения; 2) нанести как можно меньший ущерб местному аэродрому. Тем временем вдоль пляжей непрерывно сновали санитары с носилками — они перетаскивали с поля боя убитых и раненых. Тела погибших десантников разлагались прямо на глазах — воздух наполнился тошнотворным трупным смрадом. Впрочем, и живые являли собой удручающее зрелище: в грязи с головы до ног, лица у всех почернели (от пыли и копоти), комбинезоны превратились в жалкие лохмотья.

Полковник Шуп перенес свой КП на 15 метров в глубь острова, устроив его в траншее перед крупным бункером (10 м х 3 м х 3 м). Стены бункера были сколочены из толстенных пальмовых бревен, уложенных в два ряда с 80-сантиметровым промежуточным зазором, заваленным песком. Сверху бункер также был засыпан песком. Пальмовые бревна были 1502-сантиметров в диаметре и скреплены 20-сантимет-

ровой толщины стальными скобами. Иначе говоря, разрушить столь мощное укрепсооружение можно было разве что крупнокалиберной бомбой или снарядом, да и то лишь прямым попаданием. Если же бомба или снаряд взрывались рядом с бункером, его еще больше заваливало песком и землей, что противнику было только на руку.

10 часов 22 минуты. Полковника Шупа запрашивает штаб 2-й дивизии под командованием генерал-майора Смита: «Хватит ли вам сил, чтобы завершить операцию по захвату Бетио?» Ответ: «Обстановка неблагоприятная. Жду дальнейших распоряжений».

11 часов 40 минут. Дивизионный штаб — Шупу: «Уточните обстановку».

12 часов 14 минут. Шуп — дивизионному штабу: «Положение нестабильное. К вам с докладом направляется полковник Карлсон».

13 часов 40 минут. Дивизионный штаб — Шупу: «3-й батальон 2-го полка (тот, что высадился накануне в «красном» секторе 1) продвинулся в глубь острова. Перед ним поставлена задача расчистить «зеленый» сектор, где скоро предстоит высадиться 1-му батальону 6-го полка».

13 часов 50 минут. Шуп — дивизионному штабу: «Подбросьте огнеметов, и побольше. Закрепитесь в южном квадрате, на пересечении «красных» секторов 1-2. Стараемся удержаться».

14 часов 30 минут. По некоторым признакам положение американцев на Бетио, похоже, не только стабилизировалось, но и укрепилось. Так, например, «аллигаторы» уже беспрепятственно крейсируют между рифом и пляжами, доставляя в один конец боевую технику, а в другой — раненых. Тем не менее японцы продолжают их обстреливать, не причиняя, впрочем, сколько-нибудь ощутимого вреда. На берегу уже всю стараются хирурги — они оперируют раненых прямо на песке. (Раненым нужна кровяная плазма, иначе они не дотянут до корабельных лазаретов. Сосуды с плазмой подвешиваются на веревки, натянутые между воткнутыми в песок штыками, вниз карабинами.) Теперь прорыв пехотинцев на юге обеспечивают только что высадившиеся на берег легкие танки. Они вплотную подходят к бункерам, упираясь дулами пушек в амбразуры, и открывают огонь.

16 часов 00 минут. Подполковник Джордан докладывает Шупу о том, что он вместе с отрядом из 170 человек (от 1-го и 2-го батальонов 2-го полка) достиг южной оконечности острова. От усталости его люди едва держатся на ногах; у них вышли все запасы воды и провианта, да и боеприпасы тоже на исходе. Японцы предпринимает против десантников яростную контратаку с востока. Отряд Джордана несет большие потери. Шуп немедленно посылает ему на помощь несколько «аллигаторов» с боеприпасами, водой и провиантом.

17 часов 6 минут. Генерал-майор Смит принимает сообщение от Шупа, в котором тот докладывает обстановку на 16 часов. Шуп указы-

вает месторасположение своих позиций на карте, разграфленной на квадраты — каждый пронумерован. Сообщение Шупа заканчивается так: «Несем огромные потери. Точное число погибших неизвестно. Но победа все равно будет за нами».

Итак, обстановка почти везде была одинаковая. На всех участках по-прежнему шли ожесточенные бои. Но самыми кровопролитными они были в так называемых черных секторах, где японцы точно вросли в землю. И все же, как бы там ни было, Провидение уже определило победителя. К тому же, если рассматривать операцию «Гальваник» как бы с высоты пережитых событий, сразу же становится ясно, что американцы все равно захватили бы Бетио, — рано или поздно. С другой стороны, очевидно и то, что японцы благодаря своей стойкости и упорству сумели на некоторое время задержать продвижение американцев в глубь острова, и все надежды морских пехотинцев на стремительный штурм в конце концов обернулись долгой, изнурительной осадой, сопряженной с колоссальными потерями. В самом деле, американцы рассчитывали на молниеносный захват — в итоге же все закончилось жестокой рукопашной. И разве можно не восхищаться прозорливостью — а отнюдь не бахвальством — полковника Шупа, твердо и ответственно доложившего в штаб, что «победа все равно будет за нами»!

Если же обратиться к воспоминаниям рядовых участников кровопролитных боев за Тараву, нетрудно заметить, что большинство из них нисколько не сомневались, что судьба будет к ним благосклонна. Хотя те же морские пехотинцы, что сдерживали контратаки японцев на южной оконечности Бетио, поначалу пришли в отчаяние, которое скорее было сродни чувству обреченности. И выстоять им, как ни странно, помогла мысль о неминуемой гибели — в случае, если они дрогнут хотя бы на мгновение. А тем временем их товарищи, выдвинувшиеся из «красного» сектора 3 на штурм аэродрома (в восточной стороне острова), не переставали удивляться сами себе, не веря, что остались живы после того, как оказались на совершенно голом пространстве, да еще простреливаемом со всех сторон. Иначе говоря, в скорой победе не сомневались лишь те, кому выпало десантироваться в «красных» секторах на другой день вечером. Не успели они вступить на берег, как следом за ними подоспели силы артподдержки — джипы с 37-миллиметровыми орудиями на прицепах. «А вот и десерт!» — радовались пехотинцы, искренне полагая, будто джипы принесла на своих крыльях сама победа.

В 20 часов на береговой КП прибыл полковник Меррит Эдсон — ему предстояло сменить Шупа на посту командующего десантно-штурмовыми батальонами. Впрочем, полковник Шуп, взявший на себя всю ответственность за исход штурма, причем в самых что ни на есть

критических условиях, мог бы отказаться от замены и командовать дальше, тем паче что официально его никто не отстранял от должности командующего. К тому же с порученным ему заданием он справился отлично, за что впоследствии и был удостоен самых высоких почестей и наград. Однако доблестный полковник Шуп вот уже трое суток кряду не смыкал глаз. И генерал-майор Смит справедливо решил, что для пользы дела будет лучше, если командование наземным КП примет человек свежий, не успевший измотаться ни физически, ни морально, да еще с не затуманенной усталостью парой глаз. Потом, в иных обстоятельствах, смена командующего, безусловно, просто необходима. По прибытии на Бетио Эдсон (у морских пехотинцев он пользовался не меньшим авторитетом, чем Шуп, — хотя бы потому, что тогда, на Гуадалканале, командовал батальоном рейдеров), тотчас же возглавив все действующие наземные силы, принялся составлять вместе с Шупом план боевых действий на следующий день. Так что морским пехотинцам предстояло провести на проклятом острове еще одну кошмарную ночь. И снова живые должны были вдыхать запах разлагающейся плоти их погибших товарищей, оставшихся лежать на прибрежном песке. И все же теперь им дышалось чуть полегче, потому как помимо трупного смрада в воздухе уже витал головокружительный аромат скорой победы. Наконец-то им удалось заснуть — правда, ненадолго, и далеко не всем. Десантникам, улегшимся было на ночлег в наспех обустроенных воронках в «красных» секторах, пришлось спешно покинуть свои убежища: в полночь уровень воды в лагуне значительно поднялся — выше, чем обычно, и приливной волной окатило весь берег. А незадолго до рассвета в небе над Бетио появились четыре японских бомбардировщика и нанесли удар по позициям морских пехотинцев. Взрывом одной бомбы, упавшей близ западной границы «красного» сектора 1, убило одного десантника и ранило восьмерых. Однако наземной контратаки со стороны японцев в ту ночь, слава Богу, не последовало. Потом наступило утро третьего дня.

ДЕНЬ «Д» + 2 (22 НОЯБРЯ)

«Береговая линия делится на три крупных сектора. Каждый сектор, в свою очередь, подразделяется на подсектора и обозначается соответствующим цветом: красным, зеленым, черным...» Штабной офицер, составлявший сопроводительную записку к оперативной карте острова Бетио несколько месяцев назад, точно в воду глядел, когда писал вышеприведенные строки. В самом деле, теперь-то мы знаем, что именно «красный» сектор был обильнее других полит кровью морских пехотинцев. «Зеленый» также оправдал свой цвет: десантники из

1-го штурмового батальона 6-го полка «очистили» его как будто во время учебной высадки — легко и с весьма незначительными потерями. Именно там, в «зеленом» секторе, американцы впервые вкусили едва ощутимый аромат победы. На рассвете третьего дня пехотинцы получили приказ выдвинуться в восточном направлении — к «черному сектору». Тогда-то и наступил переломный момент. И сектор этот оправдал свой цвет с лихвой.

Шестой полк морской пехоты был знаменит: он прославился еще в годы первой мировой войны и был удостоен одной из почетнейших наград Франции — аксельбанта* — за стойкость и мужество, проявленные в боях на территории Франции. Шестому полку, верно хранившему свои боевые традиции, как, пожалуй, ни одному другому, были присущи дух товарищества и чувство спайки, возведенные в абсолют. Ему-то и выпало теперь штурмовать побережье Бетио, отмеченное на оперативной карте как «черный» сектор. Пехотинцы ринулись в атаку со всей решимостью, на какую только были способны, надеясь захватить его с ходу. Но кто знал, что именно эту часть побережья японцы опутали самой густой сетью оборонительных сооружений! Через каждые пять-десять метров — бункер, зарывшийся в песок чуть ли не по самую крышу и больше похожий на торчащую из-под земли голову чудовища с разверзшейся огнедышащей пастью. Легким танкам оказалось не под силу подавить сопротивление японцев на этом участке. И в восемь часов к «черному» сектору подошел средний танк — один-единственный. Но ничего не поделаешь — пришлось пока довольствоваться и этим. Танк-одиночка упорно продвигался от бункера к бункеру под перекрестным обстрелом неприятеля и отвечал не менее яростным огнем — настолько, насколько позволяли возможности его единственной пушки. Только под прикрытием среднего танка пехотинцам из «шестого» штурмового и удалось прорвать оборону противника, да и то ценой тяжелейших потерь. Ко всему прочему, десантники страдали от жесточайшей жары и жажды. И с каким облегчением встретили они «аллигаторы», которые подвезли для них с северного берега Бетио двадцатилитровые бидоны с водой. Вот только бидоны эти залили еще в Новой Зеландии, а за долгое время перехода к Тараве, да еще под действием испепеляющих лучей экваториального солнца их внутренняя эмалированная облицовка окислилась — и вода испортилась. Во всяком случае, для питья она уже была непригодна. Так что штурм пришлось продолжать «всухую» — иного выхода не оставалось. Незадолго до полудня пехотинцы из 1-го батальона Шестого полка, потерявшего сорок про-

* Аксельбант — полковой знак отличия за несколько боевых подвигов, отмеченных в приказе по армии или флоту.

центов личного состава, закрепились в бомбовых воронках, чтобы перевести дух и перегруппироваться. За утро они продвинулись в глубь острова всего лишь на семьсот метров.

В 6 часов 15 минут эсминцы и самолеты начали обстреливать и бомбить восточную часть острова. К этому времени Бетио уже больше походил на пустыню, или, если угодно, своим неприглядным видом он скорее напоминал свернувшуюся в клубок облезлую кошку. И эта опустошенная, мертвая земля, жаждавшая крови как ненасытный вампир, продолжала отнимать у людей жизни. В трехстах метрах к юго-востоку от КП полковника Эдсона один из штурмовых батальонов попытался окружить и подавить сопротивление японцев, засевших в некоем подобии крепости, — трех бункерах, обнесенных со всех сторон завалами из пальмовых стволов. Но прежде десанникам пришлось изрядно поломать голову над тем, как же к ним подступиться. Дело в том, что бункеры стояли почти вплотную друг к другу и подойти к ним было не так-то просто — ни танку, чтобы расстрелять их в упор, ни человеку, чтобы забросать амбразуры взрывчаткой. Тогда было решено попробовать пустить в ход минометы. И вскоре кому-то из минометчиков удалось поразить одну из трех целей прямо в яблочко — то есть аккуратно в амбразуру. По роковому для японцев стечению обстоятельств, мина рванула возле порохового склада, размещенного там же, внутри бункера. Через мгновение-другое громыхнул страшной силы взрыв — и первое на пути десантников неприступное сооружение, сколоченное из крепких пальмовых бревен, разнесло вдребезги. Второй бункер был поменьше первого, однако он оказался целиком железным и по виду напоминал корабельную орудийную башню. К бункеру подошли два средних танка и почти в упор — с десяти метров принялись расстреливать его из пушек. Через каких-нибудь пять минут (за этот короткий промежуток времени «башня» раскалилась чуть ли не докрасна и задымилась) из боковой двери бункера выскочил полуголый японец — на нем была только набедренная повязка, и тут же бросился под танк — так быстро, что огнемётчики даже не успели направить на него свое оружие. Раздался глубокий взрыв... Но что мог сделать одержимый камикадзе среднему танку своей гранатой? Ровным счетом ничего: она была ему что слону дробина. Взрыв даже послужил танку сигналом к атаке. Он рванулся с места, не переставая стрелять из пушки уже в упор, и скоро превратил железный бункер в решето. Третий бункер с виду являл собой настоящее монументальное сооружение. Судя по фотоснимкам, сделанным во время атаки (американцы по ходу дела все снимали на кино- и фотопленку), он походил на небольшой холм, от двадцати до тридцати метров в диаметре, заваленный песком, пальмовыми бревнами и всякими обломками. На самом же деле это была громадная железобетонная башня наподобие тех, что возводились на

«линии Мажино»*. Помимо всего прочего, с внешней стороны она была обнесена изгородью из все тех же проложенных песком стволов пальмовых деревьев. (Построить систему подземных оборонительных сооружений на атолле невозможно: стоит только копнуть поглубже, как яма тут же заливается водой, подземный уровень которой доходит здесь почти до земной поверхности.) Словом, эту железобетонную глыбу пришлось атаковать с помощью огнеметов. Огнеметчики продвигались вперед очень медленно — под шквальным огнем противника: японцы палили по ним из винтовок, пулеметов и легких гаубиц. Наконец через час после упорного прорыва огнеметчики подобрались к скатам бункера, и улучив мгновение, принялись через амбразуры заливать внутрь огненные струи. В это же время другие десантники накрыли бункер сверху. Японцы повывскакивали через боковые двери наружу, вознамерившись контратаковать. Но не тут-то было: огнеметчики тотчас же превратили их в факелы. Японцы, корчась в страшных муках, падали, недолго катались по земле и потом умирали. Между тем остальные десантники продолжали штурмовать крышу бункера. Японцы, смекнув, что путь через верх отрезан, устремились к южному и восточному выходам. Но стоило кому-нибудь из них выскочить наружу, как его тут же косило пулеметной очередью или валило взрывом гранаты. Однако далеко не все японцы отважились покинуть свое последнее убежище — многие так и остались сидеть внутри, понадеявшись, как видно, на чудо. Но вместо чуда произошло следующее. Американцы подогнали к бункеру бульдозер и завалили амбразуры песком и землей — участь тех, кто затаился внутри, была предreshена...

Впрочем, бульдозеры пригодились не только для того, чтобы живо замуравывать японцев в их же бункерах. Вскоре им нашлась другая работа. Неподалеку от КП полковника Эдсона, на прибрежном песке лежали в ряд десятки тел убитых морских пехотинцев. И запах на берегу стоял такой, что не продохнуть. Погибших даже нечем было прикрыть — они так и лежали, обезображенные жуткими ранами и тронутые тленом. Один из бульдозеров отрядили рыть братскую могилу — там же, на песчаном пляже. То была длинная, прямоугольной формы и метровой глубины траншея. Следом за тем солдаты из похоронной команды принялись укладывать туда тела погибших. Они продельвали это очень бережно — так, чтобы их товарищи по оружию и в смерти держались плечом к плечу. А в это время капелланы — католический и протестантский, — стоя на краю по разные стороны брат-

* «Линия Мажино» — система франц. оборонительных сооружений, длиной около 400 километров, на границе с Германией; была построена в 1929—1934 годах и до 1940 года постоянно укреплялась.

ской могилы, читали по убиенным рабам Божиим заупокойную молитву. Однако время поджимало: мертвецов уже нельзя было дольше держать на открытом воздухе, особенно тех, кого изылекли из воды. Поэтому, как только были произнесены последние слова молитвы, бульдозер развернулся и начал засыпать тела убитых землей. Аминь!..

Полдень. Последние уцелевшие на Бетио пальмы уже превратились в жалкие обрубки, обращенные обугленными, дымящимися верхушками к голубому небу. Они больше не отбрасывали тени, и под раскаленным солнцем, куда ни кинь взор, открывалось одно и то же трагическое зрелище: покрытые копотью гребни некогда белоснежных дюн, сплошь усеянные обгоревшими, искореженными обломками. Точно такое же впечатление иной раз производят сюрреалистические полотна, на которых земля предстает в виде запустелого кладбища, омытого лучезарным светом, струящимся из мирного поднебесья, не омраченного ни единым облачком. Итак, десантники из 1-го штурмового батальона Шестого полка, окопавшись в «черном» секторе неподалеку от берега, ожидают, когда им подвезут свежую воду, а заодно, когда подоспел подкрепление. Они натягивают поверх воронок все, что только можно, лишь бы укрыться от безжалостных солнечных лучей, жалящих похлеще разъяренных пчел. В 13 часов 30 минут поступает приказ — переходите в наступление на восточном фланге. Подпись: «Эдсон». Ну что на это скажешь? Только одно: «шестой» есть «шестой», а это, стало быть, означает, что высокое положение обязывает — всегда и везде. Пожалуй, лишь мысль о принадлежности к «шестому ударному» и поддерживает сейчас боевой дух у десантников. Ну а то, что не подвезли воду, не беда: до начала атаки время еще есть — значит, можно перекурить.

13 часов 55 минут. На Бетио прибывает генерал-майор Смит, командующий 2-й дивизией морской пехоты. Полковники Эдсон и Шуп принимают его в убогом КП, представляющем собой огромную воронку, частично укрытую от испепеляющих солнечных лучей полотнищами плащ-палаток и накидками. Смит, в круглой каске, очках без оправы, рубашке с короткими рукавами и расстегнутым воротничком, подпоясанный ремнем, на котором покачивается кобура с кольцом вороненой стали, больше похож на ученого мужа, нежели на генерала. В «аллигатор», на борту которого он отбыл на остров, угодил неприятельский пушечный снаряд, и осколком тяжело ранило водителя. Смит, не проронив ни звука, покинул подбитый бронетранспортер и пересел на другой — впрочем, вид у дивизионного командира был слегка озабоченный. Теперь американцев и на суше превосходили японцев по количеству вооружения и боевой техники. К этому же времени на остров высадились дополнительные подразделения средних танков, по 32 тонны весом каждый, а также — большое число гусеничных транс-

портеров с 75-миллиметровыми орудиями. «Итак, на этот час наше положение таково...» — начал свой доклад полковник Эдсон. Далее он сообщил командующему о том, что японцы пока удерживают треть территории в восточной части острова (изображенном на карте в виде птичьего хвоста), которая подвергается непрерывным бомбардировкам с моря и воздуха. В других же местах японцы держатся поодиночке или малочисленными группами буквально насмерть. И выбить их с позиций так же тяжело, как вырвать сломанный коренной зуб. Впрочем, лучше, как говорится, один раз увидеть, чем сто раз услышать. «Тогда идемте поглядим», — соглашается Смит.

15 часов. Наконец-то пехотинцам из «Шестого» штурмового подвозят долгожданную воду.

16 часов. Прибыли еще бидоны с водой. Бойцам также раздали соль в таблетках. (Вместе с потом из организма, как известно, выводятся и соли, необходимые для поддержания их жизнедеятельности.) Наступление продолжается. 1-й батальон Шестого полка делает свое дело методично — как какую-нибудь рутинную, но очень нужную работу.

16 часов 5 минут. После обхода «своих» позиций генерал-майор Смит радирует адмиралу Хиллу, командующему оперативной группой-53: «Обстановка по-прежнему неблагоприятная. Скорая очистка Бетио представляется невозможной. Вследствие тяжелых потерь среди офицеров затруднено командование отдельными подразделениями. Противник продолжает оказывать упорное сопротивление в квадратах 212, 213, 214, 237, 210, 209, 208 (в восточной части острова). Большая часть неприятельских укреплений на восточной оконечности острова не пострадала. В данный момент условная линия фронта проходит вдоль западного берега, через квадраты 214, 236 и 212. К западу от линии фронта сохранилось множество надежно укрепленных пунктов противника — все они расположены на контролируемой нами территории. На полный захват острова требуется по меньшей мере пять дней».

Любой настоящий командир, отправляя высшему командованию донесение об оперативной обстановке, как правило, сгущает краски, причем далеко не всегда в свою пользу. И это вполне оправдано. Ведь он прекрасно отдает себе отчет в том, как воспримут его донесение в высшей инстанции, — покачают-покачают головой и, снисходительно улыбнувшись, скажут: «Знаем-знаем... Значит, не так уж все плохо». Да и потом, не сгустить краски — не видать тебе ни подкрепления, ни провианта, ни боеприпасов столько, сколько необходимо. И тут уж ничего не попишешь: на войне — как на войне. С другой стороны, если бой выигран, а высшее командование не ведает, сколь дорогую цену пришлось за это заплатить, особых похвал от него не жди.

Только не подумайте, будто я говорю об этом, чтобы бросить тень на Джулиана Смита, якобы озабоченного лишь тем, как бы не опорочить свою репутацию и не уронить честь мундира. Никким образом: уж кого-кого, а генерал-майора Смита никак нельзя было причислить к категории честолюбцев. Просто, составляя донесение адмиралу Хиллу, Смит поступил как командир в высшей степени благоразумный, до тонкости знающий правила военной игры: ведь старался-то он не для себя лично, а для своих людей — чтобы уберечь их от верной смерти, и если не всех, то хотя бы многих. И это, безусловно, достойно самого высокого уважения.

Во время инспекционного обхода захваченных у неприятеля территорий, где кое-где все еще громыхали взрывы и свистели пули, Эдсон с Шупом, конечно же, обратили внимание генерала Смита на очевидные признаки того, что кровавой бойне скоро конец. Так, например, теперь японцы вместо того, чтобы стоять насмерть, предпочитали кончать жизнь самоубийством. Американские командиры наткнулись на тела самоубийц всюду: в бункерах, окопах, траншеях... Некоторые японцы, как видно, стрелялись, приставив дуло карабина ко лбу, другие подрывались на своих же гранатах, накрыв их грудью... Генерал-майор Смит тотчас же отдал приказ похоронить погибших японских солдат, тем более что от них также исходил жуткий смрад.

Что же касается десантников из 1-го батальона Шестого полка, то начиная с 13 часов 30 минут они продвигались вдоль южного берега острова все дальше. Но в 18 часов 30 минут наступление было приостановлено, и десантники стали окапываться: ночь им снова предстояло провести на поле боя, а там, кто его знает, как оно сложится — ночью-то...

К вечеру третьего дня почти всех оставшихся в живых японцев оттеснили на длинную и узкую, в виде птичьего хвоста, восточную оконечность Бетио — за аэродром. И вот теперь американцы приготовились отражать их яростные контратаки, во время которых они обычно доводили себя до полного иступления, близкого к состоянию транса. На сей раз предчувствие не обмануло морских пехотинцев: японцы действительно пошли в контратаку — сначала вечером, а потом ночью. Самый жестокий удар пришелся на позиции в «черном» секторе. Официальные донесения о событиях той ночи кажутся довольно сумбурными, как и сами боевые действия, которые проходили в обстановке полнейшего хаоса. По словам же непосредственных участников тех боев, «японцы предприняли массированный штурм». А ведь к тому времени японцев осталось на Бетио не больше четырех сотен. По некоторым сведениям, первая контратака началась в 19 часов 30 минут, причем атакующих тогда было не так уж много — человек пятьдесят, не больше. Зато это были сущие фанатики — потому-то им и удалось

прорвать передовую линию обороны 1-го батальона 6-го полка. Как когда-то в джунглях Гуадалканала, они набросились на американцев со всех сторон, не дав им опомниться. Завязалась жестокая рукопашная схватка — в ход шло все подряд: гранаты, штыки, ножи, кулаки. И продолжалась она около часа. И вот в критическую минуту американцы дрогнули. Командир роты «В», удерживавшей передовую оборонительный рубеж, запросил по телефону подкрепление. В ответ ему было сказано, что «подкрепления не будет и что рота «В» должна держаться до конца». Ну что же, пехотинцам было не впервой слышать такое. Они собрались с силами, как всегда поступали в самых критических ситуациях, и отбросили японцев назад — тех, кто остался в живых. Возвращаясь к официальным документам, следует отметить, что ни в одном из них о запросе подкрепления не упоминается ни словом, равно как и о том, почему же рота «В» так его и не получила. Иначе говоря, это навсегда осталось тайной, покрытой мраком той кошмарной ночи. Не исключено и то, что высшее командование посчитало — по обыкновению, — что положение не столь уж критическое, чтобы жертвовать лишними людьми, которых и так осталось мало. А может, кто его знает, главнокомандующие решили проверить 6-й полк на прочность: уж коли вы считаете себя героями, докажите-де это личным примером? Как бы там ни было, тут можно предполагать все что угодно.

Следом за тем японцы контратаковали дважды: в 23 часа 00 минут и 23 часа 30 минут, — но уже не так неистово, как в первый раз. В последнюю — третью — контратаку они пошли всеми оставшимися силами (около 300 человек), и было это в три часа утра 23 ноября, при лунном свете. Сказать, что японцев тут же отбросили назад, было бы не совсем точно. Куда вернее будет то, что их попросту сокрушили. К тому времени глубина фронта составляла уже не больше двухсот метров. Японцы ринулись всем скопом на одну-единственную позицию, которую американцы, слава Богу, успели укрепить той же ночью за счет артиллерии. Между тем корабельные орудия принялись планомерно «зачищать» тыловые позиции японцев с востока на запад, отрезав таким образом неприятелю путь к отступлению, а с другой стороны, подставив его под лобовой огонь береговой артиллерии. И снова началась бойня. Когда же первые солнечные лучи осветили поле битвы, оказалось, что уничтожить противника до конца не удалось. Несколько японцев засели в бункерах на восточной оконечности Бетио и продолжали упорно отстреливаться. В 8 часов 00 минут после очередного артобстрела с моря американцы пустили вперед танки, а следом за ними — огнеметчиков. И «птичий хвост» наконец был «зачищен».

На четвертый день взошедшее над горизонтом солнце палило столь же беспощадно, как и накануне. На крохотном острове, превращенном

за три дня в пустыню, воцарились покой и тишина, лишь изредка нарушаемые отзвуками одиночных выстрелов и взрывов тротиловых шашек. Потом все стихло окончательно. В полдень генерал-майор Смит сообщил адмиралу Генри Хиллу, командующему 53-й оперативной группой, следующее: «Настоятельно рекомендую лично вам и вашему штабу прибыть на берег сегодня же. Только здесь вы сможете получить настоящее представление о том, к какому сопротивлению со стороны противника нам следует готовиться при разработке дальнейших тактических операций». Хилл высадился на Бетио вместе с адмиралом Нимицем — тот прибыл к месту проведения операции «Гальваник» на самолете прямо из Новой Зеландии. И генерал-майор Смит устроил главнокомандующим показательный обход захваченной территории. Взорам главнокомандующих предстала поистине ужасающая картина: живые хоронили мертвых, а между делом закусывали, притом с огромным аппетитом, невзирая на нестерпимое зловоние, которым, точно незримой пеленой, заволокло целиком весь остров. В 13 часов 10 минут было объявлено во всеуслышание о том, что остров Бетио взят.

Торжественная церемония по вступлению во владение завоеванной территорией состоялась на другой день — 25 ноября. На флажштоках отныне развевались два флага — американский и британский (прежде — до японской оккупации — остров принадлежал англичанам), а под ними в почетном строю стояли победители — морские пехотинцы, моряки и летчики. Потом грянули сигнальные горны и морские пехотинцы, благодаря которым, собственно, и была завоевана победа, парадным же строем двинулись к молу — там их уже ждали десантные катера, чтобы доставить обратно на транспорты. А на берегу Бетио тем временем шла полным ходом выгрузка разнообразной строительной техники и всевозможных оборонительных средств. По аэродромному полю разезжали грейдеры, приписанные к военно-морским инженерно-строительным частям, — они расчищали взлетно-посадочную полосу от завалов и обломков и заравнивали зиявшие повсюду воронки от бомб и снарядов.

В общей сложности бойня на Бетио-Тараве длилась семьдесят два часа. За это время американцы потеряли 988 человек убитыми, в том числе 55 офицеров; количество раненых составило 2311 человек. Что до неприятеля, потери с его стороны были не менее впечатляющими, чем оказанное им сопротивление. Так, по состоянию на 20 ноября (об этом упоминалось в документах, обнаруженных в одном из бункеров, где размещался главный штаб противника), численность японского гарнизона на Бетио составляла 4836 человек, включая 129 корейских рабочих, взятых впоследствии в плен. Из военного же — японского — контингента в плену оказались только 17 человек. Остальные 4690 человек были убиты.

VI

ОТКАТ

В конце января 1942 года авианосец «Энтерпрайз» находился в центральной части Тихого океана — на пути к Маршалловым островам, по которым должны были нанести удар его самолеты. Американские газеты представили ту операцию как «большой рейд», хотя на самом деле в том походе участвовали только два авианосца, шесть крейсеров и десяток эсминцев.

И вот ровно через два года — день в день — «Энтерпрайз» снова в тех же водах и следует тем же курсом. Оперативное ударное соединение-58, помимо него входят еще 18 авианосцев (6 больших, 6 легких и 6 конвойных), 15 линкоров, 9 тяжелых крейсеров, 6 легких и четыре десятка эсминцев; а также — войсковые и грузовые транспорты, танкеры, транспортные доки десантно-высадочных средств (ТДД), танкодесантные корабли (ТДК), плавучие базы гидросамолетов и другие вспомогательные суда. Вышеперечисленные корабли собрались из разных мест — Перл-Харбора, Калифорнии, с Алеутских островов, из Новой Зеландии, с островов Эллис. С какой целью? Затем, чтобы нанести удар по очередному атоллу и выбить оттуда японцев. Вернее — чтобы захватить небольшой островок, входящий в состав того атолла. И так, речь идет об атолле Кваджалейн и одноименном острове, едва выступающем на поверхности лагуны, почти как Бетио на Тараве; правда, Кваджалейн чуть больше Бетио — площадь его составляет три квадратных километра. Начиная с 5 января Кваджалейн ежедневно бомбили «летающие крепости». Впрочем, точно так же бомбили и Тараву. А толку-то? В результате американцы наткнулись на Бетио на упорное и ожесточенное сопротивление противника. Японцы, которые должны были бы погибнуть все до единого, как ни в чем не бывало косили морских пехотинцев из пулеметов, не давая им подступиться к берегу. Так что американцам вовсе не улыбалось оказаться застигнутыми врасплох снова — на подступах к Кваджалейну. А посему предстоящую десантную операцию они продумали самым тщательным образом, решив задействовать для ее проведения невиданное доселе число сил и средств. Тогда — два года назад — утром, перед самой высадкой на Бетио обрушилось 3000 тонн бомб и снарядов, что составляло по тону с лишком на один квадратный метр. Но этого оказалось явно недостаточно, поэтому мощность предварительного удара по Кваджалейну было решено увеличить в пять раз.

29 января авианосное ударное соединение вышло на огневую позицию. И началась операция по «зачистке» цели с моря и воздуха. Она продолжалась два дня кряду, и даже утром в день «Д», на который было назначено начало десантной операции. Однако теперь первыми к

берегу выдвинулись танки. А десантники, ожидая своего часа, наблюдали с борта транспортов и близлежащих пустынных островков, как Кваджалейн мало-помалу превращался в гигантский костер. Наконец час атаки пробил и первые десантно-штурмовые эшелоны, погрузившись в «аллигаторы», направляются к песчаным пляжам Кваджалейна. И через некоторое время беспрепятственно высаживаются на берег. Операция расписана буквально по минутам — с учетом того, что все препятствия и опасности уничтожены заблаговременно. За три предыдущих дня остров должен был быть расчищен целиком. Но, едва ступив на берег, пехотинцы наткнулись на препятствие, к которому не были готовы: остров оказался неузнаваем — глазу совершенно не за что было зацепиться. Никаких ориентиров. А ведь на искусно выполненных рельефных макетах Кваджалейна были обозначены всевозможные постройки. Так где же они? Теперь от них не осталось даже развалин — ни единого мало-мальски различимого следа. А куда подевались пальмы, которые торчали на макетах сплошными крохотными кустиками? Не видно ни одной. А где приметные складки местности? Все смешалось в едином хаосе: земля вздыбилась и больше напоминает лунную поверхность. Вокруг ни души — во всяком случае, на первый взгляд. Пехотинцы остóрожно, не без опаски продвигаются вперед. Но боятся они не столько вероятного противника, сколько своих же бомб и снарядов: ведь бомбардировка острова продолжается и с моря, и с воздуха. Их предупредили, что огневая подготовка просчитана с точностью до миллиметра и на земле им ничто не угрожает. Люди поверили. Однако, согласитесь, не очень-то приятно идти и слышать, как у тебя над головой с воем проносятся снаряды, или видеть, как из зависших прямо над тобой самолетов сыплются горохом сверкающие на солнце бомбы. И даже если ты уверен, что рванут они далеко впереди, тебя все равно охватывает страх: ведь страх сильнее даже самой крепкой уверенности. А тут еще откуда ни возьмись истребители: они проносятся так низко, что того и гляди снесут голову, и знай себе поливают землю трассирующими пулеметными очередями в каких-нибудь пятнадцать метрах перед тобой. К тому же в этот раз летчики впервые опробуют так называемые «ракеты» — реактивные снаряды. Они выстреливаются из специальных бомбовых отсеков, подвешенных к брюху торпедоносцев. Пилот направляет самолет на цель — и нажимает на кнопку на приборной доске. Хотя ракета движется по изогнутой траектории, с земли кажется, что она летит совершенно прямо, как стрела. А точность удара и пробивная сила у нее просто потрясающие. Мне, как и многим другим, не раз случалось видеть такие ракеты в действии — в военных кинохрониках: мгновенный пуск — длинный огненный шлейф — и страшной силы взрыв. Вот что такое авиационный реактивный снаряд! И всякий раз, когда в воздухе слышится вой «ракеты», пехотинцы, медленно продвигающиеся в глубь

Кваджалейна, невольно втягивают головы в плечи, опасаясь, как бы их ненароком не зацепило. А тем временем прямо перед ними земля изрыгает пламя и дым. Позднее десантники будут рассказывать, что это светопреставление действовало на них даже успокаивающе. Но сначала при виде всего этого у них аж дух захватывало от страха. Оно и понятно: человек иной раз чувствует себя, мягко говоря, не в своей тарелке, когда вдруг оказывается в обстоятельствах, которые он же сам для себя и создал.

Никто тогда не мог допустить и мысли, что к концу дня «Д» на Кваджалейне выживет хоть один японец, какими бы мощными ни были фортификационные сооружения, воздвигнутые неприятелем за двадцать лет оккупации Маршалловых островов. Да и потом, атолл, как мы уже знаем, далеко не самое подходящее место для строительства укреплений — например, подземных, самых прочных и надежных. В самом деле, бункеры на Кваджалейне ничем не отличались от тех, что японцы понастроили на Тараве. И самое забавное то, что некоторые из них пехотинцы из первых штурмовых эшелонов прошли, даже не заметив, поскольку остров, напомним, был сплошь перепахан бомбами и снарядами. Так что поди разбери, что там у тебя под ногами — гребень дюны или крыша заваленного песком бункера. Да и разбираться-то было некогда. А среди выбоин и завалов всегда найдется хоть какая-нибудь лазейка. Японцы выдержали удар. Они затаились в неглубоких бункерах-склепах — и с наступлением сумерек стали осторожно выползать из своих песчаных нор, точно крабы. Ровно в полночь они бросились в атаку. Их появление в тылу у американцев напоминало сцену из фильма ужасов: коренастые, скрюченные злобные призраки ночи вырастают буквально из-под земли и начинают свою дикую охоту. И американцы — чего там греха таить — действительно оцепенели от ужаса. Правда — ненадолго. Ночную мглу тут же вспороли ослепительно яркие огнеметные струи — и вездесущие призраки, охваченные пламенем, стали один за другим валиться на землю как подкошенные, так и не успев дотянуться до своих жертв. Лишь немногим удалось избежать «чистилища» — они вмиг растворились в ночи... Дальнейшее продвижение в глубь острова пришлось отложить до утра. Теперь-то уж американцы держали ухо востро: они шли, прощупывая глазами — а где и штыками — малейшую складку местности, любой подозрительный холмик, любой завал. Чуть что, по радиотелефону передавался предупредительный сигнал — и по указанному квадрату тотчас же наносили удар корабельная артиллерия и пикирующие бомбардировщики. Потом в воздух поднимались истребители и принимались жалить «подозрительное» место пулеметными очередями. Бесперебойная огневая поддержка теперь обеспечивалась за счет непрерывной радиотелефонной связи, действовавшей в режиме «земля — воздух — вода»: офицеры морской пехоты отныне поддержива-

ли постоянный контакт с координаторами воздушных операций и управляющими огнем корабельной артиллерии. Затем сосредоточенный бомбардировочный удар был нанесен по квадратам, лежащим впереди рубежа атаки. И как ни странно, за все время, что длилась планомерная «зачистка» острова, неприятель ни разу не обнаружил своего присутствия ни на море, ни в воздухе. Другими словами, к утру четвертого дня на Кваджалейне осталось в живых не более пятисот японцев — и все они сосредоточились на последней пяди островной суши шириной чуть больше полкилометра. Но это уже были далеко не те бойцы, что прежде: большинство из них оглохли подчистую и пребывали в полной прострации; многие были тяжело ранены, а убитым и вовсе было несть числа: их телами был усеян весь остров. Таким образом, в тот же день, в четыре часа пополудни, остров оказался целиком в руках американцев. Однако не успели объявить об этом во всеуслышание, как из подземных склепов на победителей ринулись недобитые японцы — их было дюжины две, не больше. Но огнемечики и в этот раз не подкачали...

В это же время американцы высадились на островах Рой и Наму, также входящих в состав атолла Кваджалейн, которые японцы успели превратить в два голых летных поля, расположенных аккуратно на уровне моря. На Рое осушение взлетно-посадочной полосы осуществлялось с помощью водостоков — 60 сантиметров в ширину и 90 сантиметров в глубину, — выходявших в лагуну. В этих-то сточных канавах и затаились японцы, выжидая, чтобы американские морские пехотинцы подошли поближе. Затем они открывали по ним беспорядочную пальбу. Огнемечикам и здесь пришлось изрядно потрудиться. И через три дня остров был полностью очищен. В общей сложности в боях за атолл Кваджалейн американцы потеряли убитыми 356 человек, а японцы — около восьми с половиной тысяч.

В списке руководителей операции по захвату атолла Кваджалейн значатся имена доброго десятка контр-адмиралов и четырех или пяти вице-адмиралов, не считая генералов. Есть в этом списке и имя небезызвестного нам контр-адмирала Реймонда Спрюэнса, непоколебимого «человек-робота». Сразу же за ним следует командующий тактической авианосной группой контр-адмирал Марк Митчер — личность довольно характерная. Во время знаменитого рейда в апреле 1942 года капитан I ранга Митчер командовал авианосцем «Хорнет» (впоследствии, как мы помним, он был потоплен), на борту которого тогда находилась эскадрилья армейских бомбардировщиков В-25, нанесших удар по Токио. Митчер был высок и сухопар. У него было багровое, иссеченное морщинами лицо, безусловным украшением которого служили живые голубые глаза, скрытые под кустистыми белесыми, словно выгоревшими, бровями. Прибавьте к этому непомерно длинную шею — и портрет, можно считать, готов. Впрочем, для полноты кар-

тины нельзя не упомянуть про бейсбольную кепку, неизменно венчавшую голову контр-адмирала Митчера, непременно распахнутый воротничок рубашки и высокий табурет — как у теннисного арбитра, — на котором он любил восседать, когда наведывался на мостик. Другими словами — ничего общего с типично европейским представлением о геройском образе флотоводца. Но как бы там ни было, забега я вперед, скажем, что вскоре контр-адмиралу Митчеру представится возможность проявить все свои таланты. А пока — на Кваджалейне — он, подобно большинству других высших офицеров, отличился всегонавсего как добросовестный исполнитель чужой воли, не более того.

«Кваджалейн стал своего рода повторением Таравы, только в безукоризненном варианте», — писали тогда военные обозреватели. И тут они были совершенно правы. В этот раз американцы предусмотрели все до мелочей. Так, например, по мере продвижения в глубь Кваджалейна тела убитых сразу же засыпали негашеной известью, чтобы заглушить запах разложения. А работы по расчистке и восстановлению захваченной территории начались тотчас же после того, как отгремели последние выстрелы, при том что велись они в ускоренном темпе и по всему фронту, чего прежде не бывало. Таким образом, менее чем за сутки Кваджалейн превратился в одну гигантскую стройку. «Собрать все тела убитых японцев мы, конечно, не успели, — писал кто-то из военных корреспондентов. — Вполне возможно, что они оказались погребенными под заново укатанным железобетонным панцирем аэродромного поля».

1 февраля американцы захватили атолл Маджуро, лежащий чуть к юго-западу от Кваджалейна; высадка прошла беспрепятственно, потому как атолл был необитаем. А через несколько дней в лагуне Маджуро бросили якорь корабли 58-го оперативного ударного соединения. И на главном острове атолла тут же закипела работа. Пока экскаваторы и бульдозеры разравнивали дюны, подготавливая строительные площадки, на берег выгружали сборные домики, ангары, бараки, хозяйственные постройки — все это предстояло перетащить на тягачах в глубь острова по уже проложенным меж пальмовых деревьев песчаным трактам. К тому времени на Маджуро уже успели построить заправочные площадки и станции, а на берегах лагуны — молы, у которых швартовались катера, перевозившие на остров моряков, чтобы те могли наконец ощутить под ногами твердую землю и отдохнуть в новооткрытом клубе «Маджуро-Бич» — главной достопримечательности острова. Маджуро был самой обычной «временной базой», какие выросли на оккупированных американцами островах Микронезии, точно грибы после дождя. И неизменными зрителями широкомасштабных строительных работ везде и всюду были туземцы. Они посиживали где-нибудь в сторонке и с благоговейным любопытством наблюдали, как по мановению руки «светлоликих богов» преображалась их родная зем-

ля, на которой один за другим вырастали гигантские «храмы-святнлища». (Кое-кто из туземцев уже довольно чавкал жевательной резинкой... а через месяц многие из них уже всюю разъезжали на джипах и грузовиках.)

Остальные атоллы в архипелаге Маршалловых островов американцы обошли стороной, невзирая на то что там все еще находились неприятельские гарнизоны. Эти островки были перепаханы бомбами настолько, что там не мог сесть ни один самолет, не говоря уже о том, чтобы взлететь. Таким образом в воздушном пространстве архипелага повсеместно господствовали американские самолеты — они летали совершенно свободно, не обращая никакого внимания на редкие одиночные выстрелы японских зенитных орудий, которые еще не везде были уничтожены. Впрочем, и они скоро смолкли, потому как у японцев вышли снаряды. А если какой-нибудь неприятельской подводной лодке и удавалось подойти к «блокированной зоне» и выгрузит боеприпасы, толку от этого все равно было мало: американцы пустили в ход самое, пожалуй, грозное оружие — голод. В военных отчетах даже появилось специальное условное обозначение блокированных островов — «голодные сектора». Японцы пробовали сажать маленькие огородики, но собрать урожай им не удавалось: в небе появлялись американские самолеты и забрасывали хилые уголья мазутными «бомбами». Однако, несмотря ни на что, японцы держались стойко — ни над одним островом белый флаг так и не взвился. С отчаяния оголодавшие бедолаги обстреливали американские самолеты из карабинов, чем только еще больше раздраживали пилотов пикирующих бомбардировщиков и истребителей. Японцы стояли до последнего даже после того, как их родина капитулировала, не желая сдаваться ни в какую. Многие из них так и погибли не сломленные, оставив о себе память в виде жалких, иссушенных жгучим экваториальным солнцем останков, которые в конце концов занесло песком. А некоторые «робинзоны» выжили — вопреки всему. Они приноровились ловить рыбу и собирать кокосовые орехи. И все ждали, когда же пробьет час реванша...

12 февраля 1944 года значительная часть 58-го оперативного соединения покинула новую базу на атолле Маджуро и выдвинулась в юго-восточном направлении. В состав эскадры входил и авианосец «Энтерпрайз». О конечной цели плавания знали только контр-адмирал Митчер и его штаб. Остальные же офицеры и матросы узнали об этом лишь через двое суток после выхода в море. Сообщение потрясло моряков и летчиков до глубины души: конечной целью были острова Трук. Почему же это название произвело на американцев столь сильное впечатление?

До войны в американских газетах и журналах было опубликовано множество статей под весьма красноречивыми названиями, например:

«Таинственный атолл Трук», «Трук, или четверть века на отшибе цивилизации» и все в том же духе. Некое подобие Сингапура, ощерившегося жерлами тысяч пушек, мощная авиационно-морская база — вот каким представляли себе Трук американцы. А в годы войны японское радио окрестило его на свой манер: «Трук — непотопляемый авианосец». И в этом была определенная доля истины. Ведь именно с Трука, незыблемого оплота военной мощи, японцы обрушивали страшные удары на Гуадалканал. «Четверть века на отшибе цивилизации» — это тоже истинная правда. После первой мировой войны Япония заручилась специальным разрешением Лиги Наций на установление опеки над островами Трук, прежде входившими в состав заморских владений Германии. При этом, однако, Японии категорически запрещалось строить на подопечной территории какие бы то ни было фортификационные сооружения. Японцы же истолковали решение Лиги Наций по-своему — и в один прекрасный день объявили острова Трук запретной зоной. И все, кого по воле злого рока заносило в этот район повышенной секретности — например, экипажи потерпевших аварию кораблей, — исчезали без следа. Таким образом, даже если кто и видел, что происходит «на отшибе цивилизации», рассказать об этом он уже никому не мог.

С географической точки зрения, атолл Трук не имеет себе равных: он представляет собой атолл и одновременно гористый архипелаг. Вообразите себе гигантское рифовое кольцо — с шестью удобными проходами, — опоясывающее превосходную якорную стоянку для крупнотоннажных кораблей; а посреди громадной лагуны — россыпь островков, являющих собой вершины подводных гор и вместе с тем хорошо защищенные извне якорные стоянки. Словом, более надежной гавани — вернее, естественной крепости, — не сыскать. К тому же площади островков оказалось более чем достаточно для размещения многочисленного гарнизона. А склоны холмов, сплошь иссеченных изломами, японцы буквально утыкали орудийными гнездами, незаметными ни с моря, ни с воздуха. Рейд к островам Трук, который задумал адмирал Честер Нимиц, имел как стратегическое, так и чисто психологическое значение: надо было во что бы то ни стало подавить страх, охватывавший американских моряков при одном лишь упоминании об этом проклятом месте. Особенно теперь, когда по всей акватории Тихого океана начался так называемый великий откат.

К сожалению, американская военно-морская разведка не располагала сколь бы то ни было полезной оперативной информацией о тогдашнем положении на островах Трук. Поэтому за двенадцать дней до начала рейда с авиабазы на одном из Соломоновых островов в воздух поднялись два «либерейтора» — им предстояло произвести фотосъемку «непотопляемого авианосца» с воздуха. Американские самолеты-разведчики должны были покрыть расстояние 2000 миль и, зависнув

на восьмикилометровой высоте над «целью», успеть сфотографировать ее за двадцать минут. Однако аэрофотосъемка оказалась некачественной — из-за облачности, скрывавшей большую часть архипелага, и надежды командования, таким образом, не оправдались. Единственное, что удалось разглядеть более или менее четко, так это три десятка боевых кораблей на одной из многочисленных якорных стоянок. Когда адмирал Нимиц вернулся из инспекционного полета на Кваджалейн и Маджуро и проанализировал предъявленную ему аэрофотосъемку, для него уже не было никаких сомнений: рейду к островам Трук было суждено стать реваншем за Перл-Харбор. Командование ударным соединением распределилось между Спрюэнсом и Митчером. Однако главное командование легло на плечи Спрюэнса. На тот случай, если японский флот покинет Трук и примет бой в открытом море, предусматривалось, что тактическое руководство эскадрой примет Спрюэнс, а Митчер во главе авианосной группы будет находиться на некотором удалении и обеспечивать воздушное прикрытие всего соединения; если же основные бои, напротив, завяжутся в воздухе, тактическое руководство должно будет перейти к Митчеру.

16 февраля, в 6 часов 35 минут, когда на море все еще лежала непроглядная ночная мгла, авианосцы стали разворачиваться против ветра. Трук находился в 90 милях прямо по курсу. В 6 часов 49 минут в воздух поднялись первые «хеллкеты». Операция начиналась с «чистки» силами истребительной авиации. То была уже совершенно новая тактика. Отныне право взлетать первыми навсегда закрепилось за истребителями, а не за тихоходными и легко уязвимыми торпедоносцами. В 7 часов 14 минут служба радиоперехвата авианосной группы перехватила сигнал тревоги — источник его находился на Труке. На борту «Энтерпрайза» включили все громкоговорители, настроенные на канал «море—воздух», — так, чтобы моряки могли слышать все, что будет происходить в небе над Труком.

Американские летчики приблизились к Труку, когда атолл-архипелаг осветили первые проблески утренней зари. Внизу царили тишина и покой. На сверкающей глади лагуны отчетливо различались зеленые холмики островов. На якорных стоянках и рейдах стояли грузовые транспорты — боевых кораблей было мало. Основные силы японской эскадры покинули атолл несколько дней назад, решив, очевидно, пока не вступать в боевые действия. А о том, что они непременно начнутся, японцы могли догадаться хотя бы по недавнему присутствию в воздушном пространстве над Труком двух американских самолетов-разведчиков. «Хеллкеты» не успели описать первый круг над лагуной, как им наперехват устремились несколько «зеро». Завязался воздушный бой — он длился несколько часов. Между тем к Труку подлетали все новые эшелоны американских истребителей, взлетающих один за другим с крейсировавших неподалеку авианосцев. В этот

раз превосходство было целиком на стороне американцев, что во многом объяснялось качественным преимуществом «хелдикетов» над «зэро», равно как и опытом ведения сложных боевых действий. Отметим здесь же, что отныне американские летчики всегда будут испытывать превосходство над японцами в воздухе. И теперь, я полагаю, самое время поговорить подробнее о том, что представляли собой американские военно-морские летчики, из кого их набирали и как готовили к службе сразу в двух стихиях — на море и в воздухе.

Американцы считали, что в возрасте 18—26 лет человек легче всего переносит перегрузки, связанные с полетом: ускорения и перепады давления при взлете, посадке или пикировании. А точнее — в возрасте, близком к восемнадцати годам, нежели к двадцати пяти. Поэтому неудивительно, что летчики, служившие на авианосцах, выглядели совсем еще безусыми мальчишками — во всяком случае, если судить по фотографиям военных лет. Родом они были из разных штатов, да и происхождение у них было разное: они представляли различные общественные классы — если это понятие вообще применимо по отношению к американскому обществу. Особое предпочтение при отборе в летный состав по понятным причинам отдавалось выпускникам технических колледжей и университетов, отличавшихся к тому же крепким здоровьем. На медицинской комиссии отсеивали главным образом по зрению — близоруких и дальтоники, а также по стоматологическим дефектам: зубы должны быть крепкие и ровные — для правильной подгонки кислородной маски. После медицинской комиссии парней, годных к летной службе, направляли в школы наземной подготовки. Там их натаскивали физически — с помощью силовой гимнастики, дзюдо и самбо. А лучшим способом воспитать дух товарищества, конечно же, был футбол. Ну и в дополнение ко всему — систематическая пропаганда славных традиций военно-морской авиации.

При наборе в школы наземной подготовки выяснялось, что процентов тридцать новобранцев вообще не умели плавать. Ну что ж, не беда: на выручку приходили многоопытные тренеры по плаванию. Они обучали новичков четырем классическим стилям, и главным образом — брассу, позволяющему держаться на воде часами, а также подводному брассу — на случай если придется выплывать из-под разлитого по поверхности моря горящего мазута. Кроме того, в программу обучения входили и чисто военные дисциплины. Общий же учебный курс в школе наземной подготовки длился чуть меньше года. Следом за тем выпускников направляли учиться летать (на курсы начальной летной подготовки — сроком на 3 месяца), а потом — учиться летать еще лучше (на курсы общей летной подготовки — сроком на 14 недель), после чего им предстояло выдержать летный экзамен. В результате всего лишь около тридцати процентов выпускников курсов получали

звание летчика-офицера или летного старшины ВМС, и направлялись на курсы боевой подготовки, где им предстояло овладеть всеми премудростями тактики воздушного боя, поддержки морских десантных операций, приемами стрельбы по наземным целям и так далее. При этом из упомянутых тридцати процентов старшин и офицеров отбирались кандидаты для прохождения дальнейшей службы в транспортной авиации ВМС, будущие инструкторы и добровольцы для службы на заморских территориях. Другие кандидаты — те, кого отбирали в ближнюю авиационную разведку и кому предстояло пилотировать самолеты наблюдения, направлялись на специальные двухмесячные курсы, после чего их приписывали к линейному и крейсерскому флотам или береговым авиабазам. Остальные же летчики — истинные рыцари неба — удостоивались высочайшего права служить на авианосцах. Однако прежде им приходилось в течение двух месяцев учиться взлетать и садиться на палубы стареньких сухогрузов и танкеров, переоборудованных под учебные авианосцы. На одном из озер Среднего Запада даже был создан специальный учебный центр — там летчики оттачивали технику бомбометания и торпедных атак и приобретали другие полезные знания и навыки. Единственной наукой, к которой у них не лежала душа, была, пожалуй, навигация. Однако им приходилось изучать и ее — правда, чисто с прикладной точки зрения, а не академической. Благо к тому времени американские авиационные инженеры успели сконструировать специальные хитроумные тренажеры, с помощью которых можно было смоделировать любую полетную ситуацию прямо на земле, вернее, в учебном классе. На этих самых тренажерах летчики обучались не только практической навигации, но и способам вести наблюдение с помощью бортовых РЛС, систем радиослежения, и при этом вести огонь по обнаруженным целям. Большим подспорьем в процессе обучения служили две тысячи учебных фильмов, в том числе десятки мультипликационных. Особенно серьезную подготовку проходили будущие пилоты-разведчики. Чтобы иметь перед глазами самолеты всех типов, командование военно-морской авиации даже обратилось к американским мальчишкам с просьбой построить и прислать 500 тысяч авиамodelей. За свою работу юные моделисты-конструкторы получали награды — в виде специальных свидетельств, почетных грамот и званий. К примеру, тот, кто прислал 50 моделей различных типов самолетов, состоявших на вооружении четырех воюющих держав, удостоивался почетного звания адмирал-конструктора. Идея получила столь широкий отклик, что в скором времени в центры летной подготовки были переданы еще 300 тысяч моделей — в дополнение к первой, полумиллионной партии. Причем каждая была выполнена с безукоризненной точностью, хотя и в значительно уменьшенном масштабе. По ним-то будущие асы и учились за считанные доли секунды распознавать различные типы самолетов с разной дистанции и под

разными же углами зрения... Иначе говоря, учебный процесс длился постоянно: не прекращался он и после того, как летчики ступали на палубу авианосца.

И эти усилия не прошли даром — в рейде к островам Трук они оправдали себя с лихвой. Так что, когда «хеллкеты» схлестнулись с «зеро» в небе над архипелагом, преимущество американцев было явно налицо. В результате 127 истребителей противника были сбиты в воздухе, а около шестидесяти — уничтожены на земле. В это время к Труку под прикрытием других истребительных звеньев приближались эшелоны пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев. Они принялись бомбить японские наземные сооружения и корабли, бросившиеся враспыльную по обширной акватории лагуны. В 10 часов 45 минут Спрюэнсу доложили, что одному неприятельскому грузовому транспорту и сопровождавшим его крейсеру и четырем эсминцам удалось-таки прошмыгнуть из лагуны через северный проход. С «Йорктауна» тотчас же поднялась очередная авиагруппа и устремилась в погоню за беглецами. А чтобы занять делом и заскучавших было корабельных артиллеристов, Спрюэнс отрядил за ними вслед 2 линкора — «Нью-Джерси» и «Айову», по 45 000 тонн водоизмещением каждый, 2 крейсера и 4 эсминца, предупредив Митчера, что берет тактическое командование операцией на себя. Вскоре выяснилось, что кораблем, который летчики приняли за грузовой транспорт, на самом деле был минный заградитель. Думаю, нет особой нужды говорить, что участь шести японских кораблей, улизнувших из лагуны, была предreshена. А «охотники», подняв сигнальные флажки, символизировавшие только что одержанную победу, обошли атолл почетным кругом и присоединились к эскадре.

После полудня в небе над Труком не осталось ни одного японского самолета — и американские бомбардировщики, прибывавшие с авианосцев новыми эшелонами; уже беспрепятственно выбирали себе цели и наносили по ним удары, не обращая внимания на редкие залпы неприятельских береговых зенитных орудий. Описывая налет бомбардировщиков американских ВМС на острова Трук, длившийся двое суток кряду, военные обозреватели единодушно отмечали небывалую «эффективность» бомбовых ударов и сравнивали их с результатами атак американских же тяжелых бомбардировщиков, действовавших тогда же на европейском театре военных действий: «Наземные бомбардировщики производили бомбометание с высоты более 5000 метров, в то время как самолеты, приписанные к 58-му оперативному соединению, снижались до нескольких сотен метров над целью. Они атаковали с 800 или 1000 метров лишь в том случае, если сбрасывали бомбы со взрывателями мгновенного действия, чтобы самим не угодить под ударную волну взрыва. Однако и с такой высоты они поражали цели

точнее, нежели «летающие крепости», которые обычно атаковали с высоты от 5000 до 6000 метров».

В налете на Трук американцы впервые опробовали ночные радиолокационные прицелы, установленные на борту торпедоносцев-бомбардировщиков. Так, 27 февраля, в 2 часа ночи, с авианосцев поднялась группа из двенадцати торпедоносцев, без истребительного прикрытия, и двинулась к цели. Над лагуной торпедоносцы снизились до шестидесяти метров. На рейде, прямо по курсу, стояло расцвеченное яркими огнями госпитальное судно. С его борта взметнулась сигнальная ракета, и следом за тем ночное небо озарилось вспышками рвущихся зенитных снарядов — японцы и представить себе не могли, что американцы осмелятся атаковать с малой высоты, да еще ночью. А между тем торпедоносцы беспрепятственно накрыли якорные стоянки японских грузовых транспортов бомбами со взрывателями замедленного действия. Когда же японцы наконец смекнули, что к чему, было слишком поздно: покуда они меняли угол прицеливания, «ночные птицы» благополучно улетели прочь, добившись результатов, в четыре раза более успешных, нежели в дневное время. Ранним утром к Труку подошла авианосная группа. В небо не поднялся ни один неприятельский самолет. В итоге были потоплены двадцать три японских корабля, в том числе два легких крейсера. Вслед за тем корабли 58-го оперативного соединения отошли в открытое море. За двое суток, что длился налет, американцы потеряли всего лишь девятнадцать самолетов, однако большую часть их экипажей удалось благополучно снять с воды.

Снятых с воды летчиков обычно переправляли на авианосец в специальном спасательном круге — со штанами — по тросу, заведенному со спасательного судна. На авианосце несокрушимых «рыцарей неба» ожидал горячий прием — с музыкой и бурными поздравлениями. А круг со штанами возвращался на судно-спасатель с ящиком мороженого — в знак особой признательности от благодарных спасенных. С недавних пор подобные церемонии вошли в добрую традицию, которая, с другой стороны, служила летчикам и морякам напоминанием о том, что любой тихоокеанский поход далеко не увеселительная прогулка, хотя с недавних пор те же моряки начали мало-помалу свыкаться с этой мыслью. Тем более что единственным более или менее примечательным событием во время рейда к Труку была ночная тревога, которой, впрочем, скоро дали отбой. Моряки «Энтерпрайза» даже стали забывать, как рядом с авианосцем рвутся бомбы и снаряды, взметая громадные шипящие фонтаны пенных брызг, и как сжимается сердце при виде в лазурном небе черных точек, которые прямо на глазах вырастают до размеров огромных, несущих смерть бомбардировщиков. Авианосцы выстраивались в походный порядок и принимались бес-

цельно утюжить морскую гладь, поделенную на оперативные квадраты. Время от времени палубные громкоговорители взрывались сигналом громкого боя — и моряки устремлялись к своим боевым постам по боевому расписанию, хотя прекрасно знали, что это всего лишь учебная тревога, совсем как в мирное время. А в перерывах между учениями они беззаботно грелись на солнышке и только удивлялись, с чего это вдруг в одном месте собралось столько кораблей и почему они крейсируют все вместе, словно бояться потерять друг друга из вида. Впрочем, моряки знали, что где-то впереди, далеко-далеко, лежит зловещий архипелаг Трук, о чем можно было судить хотя бы по тому, что горизонт в той стороне нет-нет да и заволакивало сизой дымной пеленой. Знали они и то, что над архипелагом кипит ожесточенный воздушный бой — отголоски его время от времени доносились из палубных громкоговорителей. А в остальном — полная тишь, да гладь, которая всюду была одинакова — что на Макине, что на Тараве, что на Кваджалейне, что на Труке, что на Джалуите. И цвет ее менялся везде одинаково — в зависимости от времени суток.

Наконец настал долгожданный час — и эскадра покинула воды архипелага Трук и взяла курс к островам Палау, лежащим в 1176 милях к западу. Казалось бы, уже ничто не могло омрачить очередной победоносный поход американской армады. Но не тут-то было! Однажды ночью безмятежную тишину, давно воцарившуюся на борту кораблей эскадры, взорвали тревожные сигналы громкого боя. Корабельные РЛС засекли группу неприятельских самолетов, приближающихся к эскадре: это были торпедоносцы. Артиллеристы тут же кинулись к орудиям и приготовились к бою. Впрочем, торпедоносцы атаковали до того неуверенно, что вскоре были отброшены. А на другой день экипаж «Энтерпрайза» имел возможность прослушать прямую радиотрансляцию с непосредственного места боев — в воздушном пространстве над Палау. Самым забавным был «репортаж» об атаке на старенький японский эсминец, попытавшийся было ускользнуть из-под удара через дальний — западный проход в коралловом кольце. Его атаковали сразу восемь американских торпедоносцев — с восьми различных позиций. Пять торпед поразили цель и взорвались одновременно, а шестая, выпущенная с некоторым опозданием, прошла навывлет сквозь бурлящую воронку, оставшуюся на том самом месте, где мгновение назад пошел ко дну торпедированный корабль. Следом за тем торпеда, будто сбившись с курса, заметалась туда-сюда, пока в конце концов не рванула прямо в проход, через который намеревался проскочить японский эсминец, преградив дорогу другому неприятельскому кораблю. И тот, резко отвернув в сторону, чтобы избежать удара шальной торпеды, выбросился на рифы. А торпеда, не встретив на своем пути никакой «цели», миновала проход и ушла в открытое море. В тот день американские летчики, как говорится, поработали на славу: они пото-

пили три десятка неприятельских кораблей разных типов, забросали лагуну минами и в довершение ко всему полностью «расчистили» небо над обоими атоллами, образующими группу Палау. Таким образом, потери японцев в воздушных боях по сравнению с американцами составили девятнадцать к одному. На обратном пути американская эскадра «прочесала» еще несколько островов в Каролинском архипелаге. Тем временем «Энтерпрайз» в течение двух суток крейсировал неподалеку от атолла Волеан. Жизнь моряков на борту шла размеренным, безбурным чередом, вошедшим уже в привычку. Летчики, впрочем, тоже не были избалованы щекочущим нервы разнообразием: встречи с неприятелем уже не волновали их так, как прежде, и боевые вылеты мало-помалу превратились для них в повседневную рутину — нудную и муторную, хотя и необходимую работу. Так, например, во время налета на Волеан им на перехват вылетели только несколько «зеро», которые тотчас же были сбиты, — еще до того, как успели перестроиться в боевой порядок. А береговые зенитные батареи также вообще не произвели в ответ ни единого выстрела. Похоже, японцы выдохлись — морально и физически. Складывалось такое впечатление, будто «Империя восходящего солнца» с величайшим трудом оправлялась после удара, пошатнувшего ее мощь в битве за Гуадалканал, — мощь, прежде казавшуюся незыблемой, в то время как Соединенные Штаты, напротив, наращивали свое могущество ошеломляющими темпами, поставляя на тихоокеанский театр военных действий все новые корабли, самолеты и виды вооружений. И ощущение все возрастающей силы, конечно же, передавалось непосредственным участникам боевых действий в Тихом океане — в том числе морякам и летчикам «Энтерпрайза».

Особенно ярко это проявилось 21 апреля 1944 года — во время десантной операции близ Голландии*, проведенной спустя три недели после рейда к Палау. Как только «Энтерпрайз» лег на заданный курс, командир корабля объявил по громкой связи, что авианосцу предписано прикрывать и поддерживать высадку войск под командованием генерала Макарура на северном побережье Голландской Новой Гвинеи. А чтобы скрасить утомительное однообразие долгого перехода, морякам и летчикам крутили документальные фильмы о природных красотах Новой Зеландии и своеобразных нравах ее исконных жителей — папуасов.

21 апреля, в день «Д-1», с борта «Энтерпрайза» и других авианосцев поднялись бомбардировщики и отправились бомбить три япон-

* Имеется в виду прежнее название Джаяпуры — главного порта и административного центра провинции Ириан-Джая, на острове Новая Гвинея.

ские береговые базы. На всем пути следования в небе не показался ни один неприятельский самолет. А зенитные батареи противника, едва успевшие открыть защитный огонь, были продавлены. И на другой день войска Макартура высадились на берег, не встретив со стороны японцев ни малейшего сопротивления. Моряки «Энтерпрайза» наблюдали за новогвинейским берегом лишь издали: он был высокий и мрачный и казался одной бесконечной причальной стенкой, возле которой стояли десятки ошвартовленных войсковых и грузовых транспортов, плавбаз, сторожевых и десантных кораблей.

Набор и подготовка офицеров — капитанов и штурманов, которым предстояло водить эти корабли по бескрайним тихоокеанским просторам, производились по той же системе, что и у летчиков. Вице-адмирал Хелси вспоминал, как однажды ему случилось наблюдать за маневрированием небольшой авиационной плавбазы. Ему так понравилась слаженная работа ее экипажа, что он не удержался и велел соединить его с командиром плавбазы, чтобы высказать ему свое искреннее восхищение.

— Ты же еще совсем салага, — сказал он с присущей ему прямо-то-й. — Когда же тебе поручили командование?

— С полгода тому, господин вице-адмирал, — также прямо ответил тот. — До этого я видел корабли только издали.

Сказать по чести, в те годы в американском военно-морском флоте просто отбоя не было от добровольцев. Однако предпочтение непременно отдавалось парням крепким, решительным и смышленным. Помимо интенсивной физической подготовки, будущих судоводителей усиленно пичкали знаниями, которыми обязан обладать любой морской офицер. Практическими же навыками и опытом, в том числе мастерством командовать, новоявленные офицеры овладевали в море — в штурманской рубке и на мостике. И тут ставка делалась прежде всего на талант и сметку: способный — стало быть, сможешь схватывать все на лету. И не случайно иные капитаны грузовых и войсковых транспортов, участвовавшие в походах от Новой Зеландии к Маршалловым островам и архипелагу Гилберта или от Австралии к Филиппинам, зачастую имели весьма отдаленное представление о тонкостях прикладной навигационной науки. Оно и понятно: от них требовалось лишь одно — вести корабль строго в кильватерной колонне, а ответственность за прокладку и соблюдение генерального курса, вкуче со всевозможными расчетами, лежала целиком на командующем колонной, знавшем морское дело как свои пять пальцев. И самым поразительным при этом было то, что уже по первом выходе в море новоиспеченные капитаны, малость поднаторев, не только весьма искусно вели свои суда заданным курсом, но и лихо маневрировали — особенно под бомбежками. Несомненно, что подобную сверхускоренную подготовку офицерского состава могла себе позволить лишь страна, не

испытывавшая недостатка ни в чем — ни в живой силе, ни в технике. Больше того: в годы войны американцы, к примеру, развивали кораблестроение с учетом 10-процентного коэффициента потерь тоннажа, списываемого за счет использования на флоте так называемых офицеров-скоропелок. Однако на поверку этот коэффициент оказался явно завышенным.

Итак, по завершении рейда к берегам Голландии ударное соединение двинулось в обратном направлении — к островам Трук. К этому времени от былой грозной славы Трука не осталось и следа: атолл что ни день бомбили американские тяжелые бомбардировщики, прилетавшие с Соломоновых островов. На сей раз ударному соединению было предписано стереть с лица земли все местные аэродромы, зенитные батареи, доки, жилые и хозяйственные постройки. Словом — полностью обескровить его, и по возможности надолго. Незадолго до подхода американской эскадры японцы успели переправить на Трук пару сотен новеньких самолётов. Но толку-то! Они были уничтожены подчистую в первом же воздушном бою. Короче говоря, очередное боевое задание было выполнено, что называется, без сучка и задоринки, притом, что результаты каждого налета неизменно отслеживались по свежим следам с помощью самолётов-фоторазведчиков, следовавших, как правило, за эшелонами атакующих бомбардировщиков. После чего офицеры главного штаба склонялись над свежeproявленными аэрофотоснимками и принимали решение; в случае необходимости к атоллу направлялись новые эшелоны бомбардировщиков — они добивали то, что уцелело после предыдущих ударов. В итоге острова Трук были сожжены буквально дотла. А вокруг них — на обширной акватории лагуны, где уже не осталось ни одного боевого корабля, — виднелись лишь жалкие рыболовные суденышки да сампаны*, которые пощадили даже американские истребители.

Таким образом, 58-е ударное соединение имело возможность беспрелютственно крейсировать по всей западной части Тихого океана, не опасаясь ни малейшего удара со стороны неприятеля. Так что, если в конце января 1942 года Токийское радио неустанно посылало в эфир провокационный вопрос: «Куда же подевался хваленый американский флот!» — то теперь ему было впору сменить пластинку и поставить вопрос иначе: «Куда же подевался хваленый японский флот?»

6 июня эскадра под общим командованием Спрюэнса и Митчера, усиленная двадцатью восемью авианосцами, взяла курс на Марианские острова, подлежавшие захвату согласно стратегическому плану адмирала Нимица. Главной целью был выбран Сайпан — не просто атолл, остров-крепость или перевалочная база, а уже неотделимая часть

* Сампан — деревянное одномачтовое китайское суденышко.

лых и 13 легких крейсеров и 67 эсминцев. Под командованием Митчера было 450 истребителей, 250 пикирующих бомбардировщиков, 200 торпедоносцев и 80 разведывательных самолетов. Продвинувшись на некоторое расстояние в западном направлении, американская эскадра развернулась и легла на обратный курс: по соображениям стратегического порядка, Спрюэнсу не хотелось отходить от Марианских островов чересчур далеко, дабы не упустить из виду противника. Таким образом, 19-го числа ранним утром 58-е ударное соединение находилось примерно в 80 милях к западу от Гуама.

Как только рассвело, с американских авианосцев поднялись в воздух несколько звеньев дозорных истребителей. Стоя на верхней палубе «Энтерпрайза», моряки с тревогой всматривались в пасмурное небо: оно было затянуто низкой облачностью, и лишь кое-где сквозь редкие просветы между кучевыми облаками проглядывал тронутый нежной лазурью пустынный небосвод. Эскадра перестроилась и двинулась дальше в боевом порядке.

В 9 часов 40 минут из палубных громкоговорителей раздался характерный треск, после чего для истребителей прозвучала команда на взлет. Авианосец развернулся против ветра — носом на восток, и полетная палуба тотчас же пришла в движение. Некоторое время спустя была передана новая команда — и к взлету стала готовиться следующая группа истребителей.

Небо над авианосцем было по-прежнему пустынно — по крайней мере на первый взгляд. Только всевидящему оку бортовой РЛС было под силу засечь приближающегося противника. Между тем буквально через полчаса после вылета американские истребители вступили в бой с самолетами прикрытия японской эскадры. Бой завязался в 10 часов 10 минут, а закончился в 13 часов 16 минут. К сожалению, американские моряки не могли по достоинству оценить боевое и летное мастерство своих товарищей-летчиков, поскольку сражение, в котором со стороны японцев участвовало от 40 до 75 самолетов, развернулось в нескольких десятках миль в стороне. Как бы там ни было, в ходе трехчасового боя были уничтожены почти все неприятельские самолеты. Прорваться же к американской эскадре удалось всего лишь нескольким из них. Они нанесли удар, но тот оказался малоэффективным — в основном мимо цели. К «Энтерпрайзу» же вообще не смог подобраться ни один самолет. Столь низкая боеспособность японцев в воздухе просто поразила американских летчиков. Позднее они писали в донесениях, что бой проходил «довольно монотонно». Да и цифры потерь, подтвержденные впоследствии японцами, говорят сами за себя. К примеру, только в воздушном бою над мысом Ритидиан, северной оконечности Гуама, 33 «хеллкета» сбили 35 из 38 «зеро», потеряв при этом одного «своего». В общей же сложности в то злополучное для себя утро японцы недосчитались 404 самолетов из пятисот, тогда как

американцы лишились всего-навсего 27 истребителей, при том что девятирех летчиков удалось снять с воды целыми и невредимыми. Другими словами, после полудня полетные палубы японских авианосцев настолько опустели, что сами авианосцы уже не представляли для американцев никакой угрозы. И тем не менее Спрюэнс решил вывести их из строя окончательно. Но для этого надо было знать хотя бы точное местоположение неприятельской эскадры, а она точно в воду канула — обнаружить ее не удалось ни одному патрульному истребителю.

В действительности же японская эскадра попросту повернула обратно. Адмирал Шимада мог позволить себе пожертвовать самолетами, только не кораблями, тем более что теперь они были слишком уязвимы. Спешно отступавшего противника обнаружил 20 июня в 15 часов 30 минут пилот патрульного истребителя Роберт Нельсон с «Энтерпрайза». Он тут же радировал авианосцу: «Вижу неприятельскую эскадру. Широта — 15° северная; долгота — 134° 35' восточная». Иными словами, противник находился в 400 милях — более чем в 780 километрах — от американской авианосной группы. «Радио» от Нельсона заставило летчиков «Энтерпрайза» призадуматься: какое решение примет контр-адмирал Митчер, находившийся тогда на борту флагманского авианосца «Лексингтон»? Ведь через три часа стемнеет, а предельная крейсерская дальность полета пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев составляет аккурат 800 морских миль. Так что, отдай Митчер немедленный приказ на взлет, летчикам пришлось бы атаковать японскую эскадру в сумерках, а возвращаться и заходить на посадку — уже ночью и практически с пустыми топливными баками, что, следовательно, исключало всякую возможность захода даже на один посадочный круг в ожидании разрешения на посадку. И это — без учета запасов горючего, необходимого на проведение самой атаки. Вот почему, когда на световых табло появилась предварительная информация, в помещениях для дежурных летчиков на борту «Энтерпрайза» воцарилась мертвая тишина. Итак, цель была определена: японская эскадра, а точнее, японские авианосцы. Местонахождение цели — тоже. Словом, дело оставалось за малым — нанести удар, и как можно скорее. Прозвучала команда «срочно на взлет!», и летчики, уложив карты в планшеты, быстро и без лишних слов направились к выходу на полетную палубу. В 16 часов в воздух поднялись первые самолеты, и моряки, сгрудившись у релингов, как обычно, провожали их долгими взглядами, покуда те совсем не скрылись из вида. После того как полетную палубу покинули последние бомбардировщики, на авианосец опустилась тяжелая, гнетущая тишина.

В радиорубке звучало слабое потрескивание — оно доносилось из двух громкоговорителей: один был настроен на дальнюю радиотеле-

фонную связь, другой — на частоту переговорных устройств самолетов. Первые донесения должны были поступить от командиров авиагрупп. Но в эфире пока было тихо, если не считать привычного жужжания и треска. К тому же в полете летчики старались соблюдать режим полного радиомолчания — до тех пор, пока не выходили на цель. Так что оставалось только набраться терпения и ждать. И вот наконец спустя почти час один из громкоговорителей затрещал громко и непрерывно. Пальцы обоих радиооператоров тут же принялись отстукивать ритмичную дробь на клавишах телетайпов. Как раз в это время из репродуктора второго приемного устройства послышался четкий голос: «Всем Скарлетам от Кэти. Уточню координаты... Всем Скарлетам от Кэти. Уточню координаты...» Это пилот самолета-разведчика настраивался на связь с приближающимися эскадрильями бомбардировщиков. Судя по уточненным координатам, неприятельская эскадра находилась теперь на 70 миль дальше от того местоположения, которое сообщили летчикам перед вылетом.

Самолеты шли заданным курсом на высоте 2500 метров. Клонившееся к закату ярко-оранжевое солнце нещадно слепило глаза. В 18 часов кто-то из пилотов головной авиагруппы сообщил по радиотелефону: «Прямо по курсу наблюдаю крупное соединение кораблей». Однако он обозначил: то было скопление мелких пепельно-серых облаков, зависших почти над самой морской поверхностью. Минут через десять жертвой оптического обмана стал еще один летчик — впрочем, он быстро сообразил, в чем дело. А в 18 часов 15 минут послышался возбужденный голос третьего пилота: «Взгляните-ка лучше вон на те маслянистые разводы». Это означало только одно: корабли неприятельской эскадры совсем недавно производили здесь дозаправку, но, заметив преследователей, были вынуждены ее приостановить и в спешном порядке удирать дальше. Пикирующие бомбардировщики стали медленно набирать высоту, стараясь экономить горючее.

В 18 часов 23 минуты американские летчики вышли на неприятельские танкеры, а в 18 часов 30 минут — на главные силы противника. Японская эскадра отступала тремя параллельными кильватерными колоннами, растянувшись в ширину на добрый десяток миль. Она состояла из шести авианосцев, четырех линкоров, одиннадцати крейсеров и двадцати двух эсминцев. (Состав японской эскадры был уточнен по донесениям командиров экипажей бомбардировщиков, поскольку самолеты-разведчики засекли только незначительную ее часть.) Командиры авиагрупп распределили цели: главная — авианосцы. Атака была быстрой, напряженной и зрелищной. Бомбардировщики начали входить в пикирование при ярком свете закатного солнца, а закончили налет уже в полумраке, когда окутанное сумерками небо озарялось лишь огненными шлейфами снарядов, которые изрыгали корабельные

зенитные орудия. В воздух успели подняться не более четырех десятков «зеро», однако сформироваться в боевой порядок они не успели — и действовали каждый по себе. Неприятельских самолетов и впрямь было слишком мало, чтобы отразить столь массированный налет. Поэтому большинство американских бомбардировщиков выходили на цели без каких бы то ни было препятствий с воздуха — но не с моря. Зенитные орудия противника огрызались яростно — как никогда прежде. Японцы пустили в ход трассирующие — термитно-фосфорные снаряды, следом за которыми в небо, как во время фейерверка, тянулись длинные огненные шлейфы всех цветов радуги — ярко-красные, зеленые, желтые, белые, розовые, иссиня-черные. Но невзирая на небывалую мощь заградительного огня, один неприятельский авианосец был потоплен, другой получил серьезные повреждения — и не исключено, что вскоре затонул, — на третьем вспыхнул пожар, остальные же отделались незначительными повреждениями. Кроме того, ко дну пошли танкер и два эсминца. Американцам же налет обошелся потерей восемнадцати бомбардировщиков. Остальные, израсходовав все боезапасы, легли на обратный курс.

Первые донесения летчиков о результатах налета поступили на борт американских авианосцев к 19 часам, после чего в эфире снова наступило молчание. Моряки «Энтерпрайза», узнав, чем закончилась атака, пребывали в молчании. Впрочем, ход их мыслей угадать было нетрудно. Они с ужасом думали о своих товарищах-летчиках, которые, по сути, были обречены: те из них, кого сбили и кому удалось надуть спасательный плот, рано или поздно погибнут от голода и жажды, либо их сожрут акулы. Участь остальных тоже была не из завидных: во-первых, им надо было дотянуть обратно, а во-вторых — совершить посадку на авианосцы. Но как? На море легла кромешная, безлунная ночь. Эскадра с притушенными огнями — согласно правилам передвижения в районе боевых действий.

О подходе бомбардировщиков можно было судить по характерному шуму, послышавшемуся вдруг из громкоговорителей, настроенных на частоту самолетных переговорных устройств. Шум мало-помалу нарастал. Вслед за тем до моряков, собравшихся возле громкоговорителей, донесся приглушенный гул голосов: летчики, похоже, переговаривались между собой все разом. Но разобрать, о чем они говорили, было трудно. И вдруг из громкоговорителей послышался неожиданно четкий, бесстрастный голос: «Это конец, Джо! Я падаю. Прощай, Джо!» Джо не отвечал. Другой голос, самый громкий и встревоженный — совсем еще мальчишеский, — твердил один и тот же позывной, как заведенный: «На связи... (позывной). Кто-нибудь, ответьте, где я? Прошу уточнить мое местоположение! На связи...» Третий голос звучал совершенно невозмутимо: «На связи Скарлет-два. У

меня горячего осталось литров двадцать, не больше. Буду садиться на воду». А некоторое время спустя голоса летчиков зазвучали уже совсем четко — однако при том морякам казалось, будто они доносятся из потустороннего мира, отгороженного от действительности непроглядной завесой ночного мрака. Никто из летчиков пока и не думал садиться на авианосец. В эфире только и было слышно: «У меня осталось столько-то литров». Или: «У меня топлива от силы минут на пять». Кто-то из пилотов, видно, перед тем, как приводниться, бросил в эфир прощальное сообщение: «Ребята, постарайтесь найти меня завтра!» Да уж, положение летчиков казалось безысходным — и надеяться им оставалось только на самих себя. Теперь радиосообщения были совсем короткие — из них явствовало, что у большинства самолетов горячего в обрез. Некоторые пилоты называли только свой позывной и прибавляли: «Сажусь на воду». А кто-то из летчиков предложил своему товарищу по звену следующее: «Готов? Тогда садимся на пару!»

В 20 часов 15 минут служба воздушного радиослежения доложила о подходе первых самолетов.

На борту «Лексингтона» Митчер мерил шагами адмиральский мостик, обдумывая какое-то важное решение. Наконец, обращаясь к стоявшему рядом капитану III ранга Уидхельму, он задумчиво проговорил: «Наверное, придется осветить авианосцы». Тьма кругом стояла и впрямь кромешная — Митчер едва различал находившиеся поблизости корабли сопровождения. И вот в ночном мраке, над «Лексингтоном», послышался рокот самолетных двигателей и замигали аэронавигационные огоньки — белые, зеленые, красные. Вместо ответа Уидхельм опустил голову и молча отошел в сторону, предоставив Митчеру самому решать сложную дилемму: осветить авианосцы и тем самым подвергнуть смертельной опасности всю эскадру, либо оставить все как есть и таким образом поставить на карту жизнь летчиков. С другой стороны, строительство кораблей эскадры обошлось американцам в миллиард долларов; к тому же сейчас на них находилось по меньшей мере сто тысяч человек. Летчиков же было несравнимо меньше. Да и потом, кто мог гарантировать наверное, что где-то рядом не затаилась японская подводная лодка.

Но вот контр-адмирал Митчер перестал шагать взад-вперед по погруженному во тьму мостику и решительно направился в ходовую адмиральскую рубку. Войдя внутрь, он тщательно закрыл за собой дверь, подошел к стоявшему возле переборки широкому кожаному дивану, сел и, не удостоив никого из вахтенных офицеров ни взглядом, ни словом, закурил. Курил он молча — как будто отрешенно. Минуты через две он сдвинул на затылок бейсбольную кепку с гигантским козырьком и принялся почесывать лоб. Затем он вдруг распрямылся и, повернув красное, иссеченное морщинами лицо к командиру авианосца капитану I ранга Берку, решительно сказал:

— Включить ходовые и палубные огни!

Приказ командующего незамедлительно передали на все корабли по каналу внутриэскадренной связи. В ночном мраке разом вспыхнули все ходовые, палубные огни и сигнальные прожекторы, а на авианосцах зажгли еще зенитные — направленные в небо — и горизонтальные — посадочные прожекторы.

К тому времени за кормой «Энтерпрайза» собралось множество самолетов — они метались из стороны в сторону, словно перепуганная птичья стая. Как только на палубе вспыхнули посадочные огни, за дело взялся вооруженный сигнальными ракетками руководитель посадки. Не успел он сделать отмашки, как на палубу сел первый самолет, к которому тотчас же кинулась бригада технического обслуживания. Это был «хеллкет» с «Хорнета». «Даже не представляю, как мне удалось сесть, — рассказывал потом летчик, — ведь, если честно, горючее у меня было на нуле. Казалось, я падаю прямо в ад». В то же самое время по корабельным громкоговорителям был передан новый приказ контр-адмирала Митчера: «Всем самолетам 58-го оперативного соединения! Приказываю садиться на любой ближайший к вам авианосец!» Моряки «Энтерпрайза» теперь уже отчетливо различали во тьме — за кормой авианосца целое скопище разноцветных огней: самолеты приближались опасно плотными группами. И руководителю посадки приходилось делать им отмашки, требуя, чтобы они соблюдали безопасную дистанцию и заходили на посадку в строго определенном порядке, поскольку он, понятно, мог посадить зараз только один самолет, тогда как летчики от отчаяния, похоже, были готовы устремиться к заветной палубе все скопом. И вдруг один из них, не обращая внимания на предупредительные сигналы, обогнал самолет, вышедший на посадочную прямую, и с потушенными огнями, словно обезумевший слепец, ринулся вперед и вниз. Во время первого захода он пронесся вихрем в каких-нибудь двух метрах над палубой, едва не сбив крылом руководителя посадки, который, слава Богу, успел увернуться. «Болиду-призраку» тоже повезло: он не рухнул в море, а описав крутой вираж, пошел на второй заход, по-прежнему не замечая ни одного предупредительного сигнала. На полетной палубе «Энтерпрайза» взревела тревожная сирена. Палуба вмиг опустела — на ней остался только руководитель посадки. Но едва он приготовился сделать отмашку, как шальной самолет с грохотом рухнул на палубу и в следующую секунду вспыхнул, как факел. Через мгновение-другое вокруг него зашипели огнетушители и пожарные брандспойты, обрушивая на охваченный пламенем самолет потоки воды и пены. Как бы то ни было, посадочные огни пришлось на время погасить: надо было дать понять находившимся в воздухе летчикам, что палуба закрыта для посадки по причине только что произошедшей аварии. Впрочем, на ее расчистку от обломков злополучного самолета ушло меньше пяти минут.

Между тем над эскадрой продолжали отчаянно кружить все прибывающие самолеты — они сжигали последние остатки горючего. Вот уже на поверхности моря вспыхнули первые аварийные огни — их зажигали приводнившиеся летчики. Ночную мглу то тут, то там вспарывали огненные шлейфы сигнальных ракет, вспышки рвущихся осветительных снарядов. В движение пришли эсминцы — они разошлись по озаренной зыбким свечением густо-черной, как чернила, акватории в поисках упавших в воду летчиков. Время от времени участок моря вокруг эскадры прощупывали дальнобойные прожекторы — вдруг неподалеку всплыла неприятельская подводная лодка! Но, к счастью ни малейших признаков присутствия противника в непосредственной близости от американской эскадры обнаружено не было.

На рассвете в небо поднялись патрульные самолеты — они принялись прочесывать морское пространство с воздуха в поисках желто-оранжевых спасательных плотиков, которые не удалось обнаружить ночью. Как мы помним, накануне вечером, во время налета на японскую эскадру, были сбиты восемнадцать американских бомбардировщиков. К великому счастью, вопреки всем ожиданиям, большинство экипажей упавших в воду самолетов были вскоре спасены. Их обнаружили патрульные самолеты, взлетевшие с крейсеров, направленных по приказу Митчера к тому месту, где произошло вчерашнее воздушно-морское сражение. На обратном же пути, после боя, в море упали семьдесят семь самолетов — горючее у них закончилось еще до того, как они успели зайти на посадку. Однако, невзирая на упорные старания спасателей, сорок четыре летчика пропали без вести. Поисково-спасательная операция длилась довольно долго — и японская эскадра смогла-таки оторваться от преследования. Во всяком случае, 58-му оперативному соединению настигнуть ее так и не удалось. Кроме того, Митчер не хотел отходить от Сайпана слишком далеко. Но как бы там ни было, американцы утешали себя хотя бы тем, что неприятельская эскадра понесла весьма ощутимые потери и к тому же была изрядно потрепана. В историю той тихоокеанской войны это воздушно-морское сражение вошло под названием «битва при Япе» — в честь атолла, расположенного к западу от Марианских островов. Впрочем, у этой битвы есть другое, более распространенное название — «первое филиппинское сражение». И объясняется это, вероятно, тем, что когда контр-адмирал Митчер отдал команду ложиться на обратный курс, его эскадра находилась в 545 милях от Самара*.

* Самар — один из крупнейших островов в Филиппинском архипелаге.

После ухода неприятельской эскадры безопасность и успех десантной операции на Сайпане были гарантированы. И все же без внешнего прикрытия и поддержки с моря и воздуха было не обойтись — эту задачу возложили на десять конвойных авианосцев. Короче говоря, меньше чем через месяц Сайпан был в руках американцев. Первыми на остров, понятно, высадились подразделения морской пехоты, а после них, 19 июня, — оккупационные войска. Армейские части и соединения, в отличие от морских пехотинцев, использовали совсем другую тактику: они продвигались следом за артиллерией, в то время как десантники шли в атаку первыми — развернувшись цепью и принимая весь огонь на себя. Поначалу операция проходила вполне благополучно, если не считать один досадный инцидент. Генерал-лейтенант Холланд Смит (просьба не путать с Джулианом Смитом, командующим 2-й дивизии морской пехоты, прославившейся в боях за Тараву) отстранил от должности генерал-майора Ральфа Смита (как нетрудно заметить, фамилия Смит была широко распространена в американской армии и на флоте), командира 27-й общевойсковой пехотной дивизии, временно заменив его генерал-майором Сэндфордом Джерманом — из морской пехоты. В Соединенных Штатах о случившемся узнали только спустя неделю, и главнокомандующие армией, разумеется, пришли в негодование — что, дескать, за самоуправство! Конфликт, впрочем, был скоро разрешен. Но с тех пор за Холландом Смитом навсегда закрепилось прозвище Одержимый.

Что же касается непосредственно боевых действий, на Сайпане они развивались столь же драматично, как и на других островах: японцы всюду оказывали ожесточенное сопротивление и стояли насмерть. А 7 июля на рассвете японцы, вооруженные кто ручным пулеметом, кто карабином со штыком, а кто одной лишь саблей, всем скопом — численностью от трех до пяти тысяч человек — ринулись в отчаянную атаку. Американцы, не ожидавшие от противника такой дерзости, дрогнули и отступили на две тысячи метров. Японцы, войдя в раж, кинулись на передовой американский артдивизион, который встретил неприятеля беспорядочной пальбой — что называется, наудачу. Хотя снаряды были оснащены взрывателями, взведенными всего лишь на четыре десятых секунды, и разрывались менее чем в полусотне метров от пушек, японцам удалось захватить две артбатареи. Однако очень скоро противник выдохся: сказался явный перевес американцев как в живой силе, так и в технике. И некоторое время спустя японцы были отброшены назад, а участок фронта глубиной два километра, который они прорвали, теперь был сплошь усеян трупами.

Тогда японцы ударились в другую крайность: чтобы не попасть в плен, они кончали жизнь самоубийством. Первыми наложили на себя руки генерал-майор Йошидзу Санто, губернатор Сайпана, и вице-

адмирал Шуишуи Нагумо, главнокомандующий японскими ВМС в центральной части Тихого океана. Впрочем, генерал-лейтенант Саито был слишком слаб, чтобы уйти из жизни самостоятельно, и в этом ему помогли другие. Рядовые солдаты подрывали себя гранатами. Не менее печальная участь постигла и гражданское население Сайпана. Насмерть перепуганные японцы бежали на отдаленный конец острова и совершали массовое самоубийство, лишь бы только не попасть в руки к американцам, которых японская пропаганда выставляла сущими дьяволами. Американцам захват Сайпана тоже стоил немалых жертв: они потеряли 3426 солдат и офицеров убитыми, при том что 13 000 человек были ранены.

24 августа 1944 года на атолле Эниветок*, одной из перевалочных баз, что американцы понастроили в последнее время в центральной части Тихого океана, состоялись пышные торжества по случаю недавно одержанной победы. В лагуне в парадном строю стояли боевые корабли, а на палубах, где звучала музыка, — облаченные в белоснежную униформу моряки. Кроме того, к этому же дню была приурочена не менее торжественная церемония назначения на пост главнокомандующего Третьим флотом нового человека — достойнейшего из достойных. Им, конечно же, был всеобщий любимец вице-адмирал Уильям Фредерик Хелси, по прозвищу Бык, тот самый, который, как мы помним, возглавлял первые победоносные рейды американских ударных авианосных групп, в то время как военно-морской флот Соединенных Штатов в целом терпел одно поражение за другим на всей акватории Тихого океана. Потом Хелси отошел в тень, но его легендарный образ тем не менее ничуть не изгладился в памяти моряков. В самом деле, с 26 мая 1942 года по 24 августа 1944 года ни один моряк на «Энтерпрайзе», бывшем флагмане, да и любом другом корабле не видел своего кумира: все это время тот просиживал штаны в штабе в Нумеа. Однако, что бы там ни было, для американских моряков он всегда оставался Быком Хелси, идущим к победе напролом, понося и сокрушая на своем пути все и вся. И верховное командование Соединенных Штатов решило, что именно сейчас, в преддверии генерального наступления с последующим рейдом к берегам Японии, Тихоокеанскому флоту необходим как раз такой командующий, как Хелси, — напористый, решительный и храбрый. Словом, настало его время — час Быка.

Хелси, до смерти уставший перебирать бумажки, заручился у Нимица полной свободой действий и принялся с присущей ему энер-

* Эниветок — атолл в архипелаге Маршалловы острова.

гичностью переформировывать и усиливать вверенный его командованию флот. Он разделил его на три части: «экспедиционные силы», предназначенные для захвата целей (включая конвоирование и защиту транспортов и морских десантов); «силы тактической поддержки», призванные, как явствует из названия, поддерживать первые; «силы прикрытия», подчиняющиеся непосредственно главнокомандующему, которые включали в себя высокоманевренные линкоры и большую часть авианосцев вместе с кораблями сопровождения, и таким образом составляли главную наступательную мощь флота. Задача «сил прикрытия», или, иначе говоря, «30-го ударного оперативного соединения», коротко заключалась в том, чтобы «уничтожать основные военно-морские силы противника, используя с этой целью любую возможность». Другими словами, адмирал Нимиц благословил вице-адмирала Хелси на чисто корсарский промысел. Единственное, что отличало Хелси от корсаров времен давно минувших, так это несравнимое превосходство в силе и средствах.

Первой тактической операцией, разработанной и претворенной в жизнь вице-адмиралом Хелси, был рейд к островам Палау с их последующим захватом. В общей сложности операция длилась семнадцать дней — с 6 по 23 сентября. Честно сказать, о ее ходе мало что известно, невзирая на огромное число задействованных сил и средств, — а может, как раз по этой самой причине. Впрочем, так говорят только историки. С общечеловеческой же точки зрения американцам выпало пережить на атоллах Палау немало трагических часов. Японские гарнизоны, лишённые противоздушной обороны (американцы бомбили острова непрерывно в течение нескольких месяцев) и всякого пополнения, оборонялись с неистовостью обезумевших фанатиков. Отдельные острова были захвачены ценой невероятных усилий — например Пелилиу: американцы высадились там 7 сентября, а победу одержали лишь в конце ноября. Между тем эскадра время от времени покидала воды Палау, а когда возвращалась, то артобстрел и бомбардировка островов, предварявшие высадку свежих десантных подразделений, возобновлялись со все нарастающей мощью. Покуда наземные войска при поддержке самолетов, взлетающих с «Патрульных» конвойных авианосцев, вели боевые действия на суше, основные силы американской эскадры были брошены на захват других японских островных территорий. В ходе продолжительного рейда последним был захвачен атолл Улити, расположенный в Каролинском архипелаге и на полпути между Палау и Гуамом. Улити подвергся двухдневной «зачистке» с моря и воздуха. Вслед за тем к атоллу двинулись эскадренные тральщики, прокладывая путь транспортам и десантным кораблям. Высадка морского десанта и общевойсковых подразделений была произведена одновременно на всех

пяти островах атолла. Однако там не оказалось ни одного японского солдата, а туземное население встретило новоявленных оккупантов вполне дружелюбно.

После захвата Палау следующей целью стали Филиппины.

«Филиппины: малайзийский архипелаг, расположенный в Южно-Китайском море. В 1898 году, после окончания испано-американской войны, отошел к Соединенным Штатам Америки. Климат жаркий и влажный. Основные сельскохозяйственные культуры — кофе, рис, пряности, сахарный тростник, табак, конопля. Налажено промышленное производство железа и каучука. Острова вулканического происхождения и подвержены частым землетрясениям. Крупнейшие острова архипелага — Лусон и Минданао. Столица — Манила». Что же еще прибавить к этим скудным сведениям о Филиппинском архипелаге, которые можно почерпнуть в любом энциклопедическом словаре? Ну, к примеру, хотя бы то, что именно здесь, на Филиппинах, Магеллан наконец убедился, что Земля действительно круглая. С другой стороны, те же Лусон и Минданао, а также Панай, Палаван, Лейте, Самар, Себу, Негрос, Бохоль и Миндоро — далеко не все острова, образующие огромный Филиппинский архипелаг: их там свыше семи тысяч — маленьких и совсем крохотных. Протяженность архипелага с севера на юг составляет 1800 километров, что, в свою очередь, равно расстоянию между Марселем и крайней северной оконечностью Шотландии, или между Гамбургом и Москвой. А территория одного лишь Минданао почти равна площади всех Британских островов, вместе взятых. Население Филиппинского архипелага насчитывает 13 миллионов жителей. Перед войной только в Маниле проживало 360 тысяч человек. Довоенная кинохроника дает нам более или менее ясное представление о филиппинцах: низкорослые, смуглые, подвижные; разъезжают в трамваях или автомобилях по оживленным улицам; одни шумят на политических митингах, а другие тем временем молча охотятся в джунглях, куда еще не добралась вездесущая цивилизация. Словом — далекий экзотический мир, осененный благословенной тенью звездно-полосатого полотнища.

Впрочем, тогда, в сентябре 1944 года, американцам предстояло заново отстаивать свое превосходство на Филиппинах, поскольку в начале войны они отошли к Японии. Почему? Взгляните на карту Тихого океана — и все станет ясно: от Манилы до Сан-Франциско будет 11 550 километров, а от Манилы до Иокогамы — всего лишь 3250 километров. Понятно, что японцы без особого труда захватили заморскую американскую территорию, отстоящую от метрополии на расстоянии в треть земного круга. О том «накате» с севера у американцев сохранились самые грустные воспоминания: ибо им пришлось покинуть Филиппины после

позорной капитуляции, которую подписал генерал Уэйнрайт. Вместе с тем, однако, американцы не забыли, с каким героизмом и стойкостью сражались войска Макартура, тщетно пытаясь отстоять полуостров Батан и остров Коррегидор*, где все еще развевался звездно-полосатый флаг. Они так и стояли бы — до конца, если бы президент Рузвельт не приказал Макартуру отступить. Но перед тем американцы две ночи кряду перегружали «филиппинский золотой запас» на скрытно подошедшую к Коррегидору подводную лодку. И Макартур, покидая остров на катере, воскликнул: «Я еще вернусь!»

Теперь едва ли не каждый остров Филиппинского архипелага представлял собой цель — подлежащий захвату и реокупации стратегически важный плацдарм. Однако на осуществление плана-реванша ушло несколько месяцев: берега большей части островов и островков Филиппинского архипелага сплошь изрезаны узкими заливами, бухточками и проходами, которые были надежно укреплены и к тому же заминированы; кроме того, по сведениям американской разведки, японцы построили на крупнейших островах архипелага семьдесят аэродромов. Итак, первый удар, согласно тщательно разработанному стратегическому плану, предполагалось нанести по атоллу Яп**, а затем — по острову Талаоэру, что в 170 милях к югу от Минданао; оттуда войска Макартура должны были совершить бросок на север и высадиться на южном побережье Минданао, а следом за тем — начать генеральное наступление на север, закрепляясь на каждом отвоеванном острове-плацдарме. На 20 декабря была назначена широкомасштабная десантная операция в заливе Лейте — в самом сердце Филиппинского архипелага. Внимательно изучив стратегический наступательный план, Хелси без лишних проволочек приступил к его осуществлению. 8 сентября с авианосцев взлетели бомбардировочно-истребительные эскадрильи и отправились бомбить аэродромы на Минданао. В результате после первого же налета генеральное наступление было решено ускорить, вернее — начать немедленно. И вот почему.

Во-первых, над Минданао американские летчики не встретили практически никакого сопротивления со стороны противника. Во-вторых, один из пилотов 38-й ударной авианосной группы, которому пришлось совершить вынужденную посадку на острове, чтобы устранить неисправность в двигателе, вернулся из полета не с пустыми руками. Оказывается, отремонтировать самолет ему помогли филиппинские партизаны из местного движения сопротивления, представлявшего собой довольно хорошо организованную сеть отрядов и бое-

* Коррегидор — островок, расположенный при входе в Манильскую гавань.

** Яп — остров в составе Каролинского архипелага.

вых групп; партизаны снабдили американца данными о точном расположении японской системы оборонительных сооружений и укреплений на острове, не только подтвердившими, но и во многом дополнившими донесения летчиков-разведчиков: незначительное количество самолетов и малочисленный гарнизон, контролирующий лишь небольшую часть островной территории; что же касается местного населения, к японцам оно настроено крайне враждебно. Военное командование Соединенных Штатов получало информацию о внутреннем положении на Филиппинах и раньше. После капитуляции на островах осталось несколько американских армейских офицеров — позднее к ним присоединились кадровые разведчики, которых доставила на Филиппины подводная лодка, — с заданием организовать и возглавить местное движение сопротивления; с недавних пор от них стали поступать донесения о результатах проделанной подпольной работы, и результаты эти казались обнадеживающими. Даже чересчур — полагало командование. Вице-адмирал Хелси стоял на палубе флагманского линкора и, внимательно слушая доклад летчика, пристально разглядывал зеленые вершины Себу (к тому времени его ударное соединение уже атаковало другие острова архипелага), тянущиеся к голубому безоблачному небу. Отсюда, с моря, остров выглядел незащищенным — во всяком случае, легкодоступным. А летчик между тем рассказывал, как филиппинцы показывали ему обертки от шоколада — из припасов, переправленных на Минданао с американской подводной лодки. На каждой обертке было написано: «Я еще вернусь. Макартур», — и эти слова стали для филиппинских партизан своего рода девизом. «Так-то оно так, — усомнился было Хелси, — но что, если мы нанесем удар по пустому месту и в результате потеряем время? Ведь однажды такое уже было — на Улити!» Впрочем, вице-адмирал сомневался недолго. Кликнув своего адъютанта, он продиктовал ему текст радиogramмы — для Нимица, в Перл-Харбор, и Макартура, на Новую Гвинею. Хелси подробно изложил только что полученные сведения, а в заключение прибавил: «В сложившейся ситуации, полагаю, нельзя терять ни минуты. Необходимо высадить десант на Лейте, и как можно скорее». Обменявшись, в свою очередь, радиogramмами с генералом Макартуром, адмирал Нимиц велел соединить его по телефону с начальником Объединенного штаба армии и флота. Как раз в это время тот находился на официальном приеме на другом краю земли — в Канаде. Когда ему доложили, что звонит Честер Нимиц из Перл-Харбора, причем по неотложному делу, видный военачальник принес извинения организаторам приема и прошел в аппаратную. Выслушав главнокомандующего Тихоокеанским флотом, он попросил пять минут на раздумья, после чего ответил коротко и ясно: «Добро!»

Застигнуть противника врасплох, ударив всеми силами там, где он не ждет, и тем самым внести в его ряды панику и смятение —

таков был дерзкий план вице-адмирала Хелси. И вот уже на Манилу посыпались первые авиабомбы. Следом за тем ожесточенным бомбардировкам подверглись Кавите*, который японцы едва успели отстроить заново, Коррегидор, где только-только затянулись растительностью воронки от бомб и снарядов, рвавшихся по всему острову в начале войны, и близлежащие военные базы. Потом ударное соединение совершило бросок на север — к островам Окинава**, а оттуда — обратно на юг, к Лусону. Ожидаемый эффект был достигнут с лихвой: японцы, не успев опомниться от одного удара, тут же получали другой, третий... Очередной молниеносный удар был нанесен 12—13 октября по Формозе***. И вдруг ситуация изменилась.

Восточное побережье Формозы представляет собой сплошное нагромождение высоких отвесных скал, каких, пожалуй, не увидишь ни на одном другом острове в мировом океане: они вздымаются вертикально ввысь — на 1800 метров над уровнем моря. На подлете к этой сплошной скальной стене американские летчики заметили в небе самолеты противника — их было больше тысячи. Завязался воздушный бой — в результате восемьсот из них были сбиты. Кроме того, японцы потеряли двадцать шесть кораблей. Американцы же недосчитались только 89 самолетов. Тогда, у Формозы, моряки 3-го флота впервые за последнее время увидели в небе столь значительное скопление японских самолетов и услышали грохот рвущихся рядом авиабомб. Однако то была лишь малая часть неприятельских ВВС. Вскоре американские корабельные РЛС обнаружения воздушных целей засекли новые японские эскадрильи, куда более многочисленные. Воздушные бои обычно проходили на некотором удалении от мест сосредоточения противоборствующих эскадр, и атаковать неприятельские корабли — с той и другой стороны — отваживались лишь самые дерзкие летчики, да и то если им удавалось незаметно выйти из боя, оторваться от неминуемого преследования и подойти к эскадре противника, миновав полосу заградительного огня. В битве при Формозе это удалось только нескольким японским летчикам. Они нанесли серьезные повреждения двум американским крейсерам, которые потом пришлось взять на буксир. Оставив у берегов Формозы одну ударную группу — для сопровождения и прикрытия выведенных из строя крейсеров, — вице-адмирал Хелси направил основные силы эскадры обратно к Филиппинам. А на другой день Японское радио раструбило на весь мир о том,

* Кавите — порт на южной окраине Манилы.

** Окинава — группа островов, входящих в состав архипелага Рюкю, расположенного к югу от японского острова Кюсю.

*** Формоза — португальское название китайского острова Тайвань.

что американский Тихоокеанский флот, дескать, понес серьезный урон и даже был чуть ли не полностью уничтожен. Это заявление оказалось явно опрометчивым и преждевременным, о чем японское верховное командование догадалось лишь спустя двое суток.

Тем временем эскадра вице-адмирала Хелси шла на юг, растянувшись на 80 километров в длину и 18 в ширину. Как мы помним, американские моряки окрестили ее Третьим флотом. В соответствии с новым боевым заданием удар по Филиппинам Третьему флоту предстояло нанести совместно с Седьмым флотом, которым командовал контр-адмирал Томас Кинкейд. В состав Седьмого флота входили 8 линкоров-ветеранов, 5 тяжелых и 6 легких крейсеров, 18 конвойных авианосцев, 86 эсминцев, 25 сторожевых кораблей и 11 противолодочных фрегатов. Флоту Кинкейда надлежало прикрывать высадку десанта на остров Лейте, а Хелси в свою очередь должен был поддерживать и прикрывать Кинкейда; кроме того, ему было предписано уничтожать любые неприятельские корабельные соединения, обнаруженные не только в прибрежных водах Филиппинского архипелага, но и на подступах к нему. 17 октября Хелси направил Нимицу радиogramму, в которой выразил недоумение и досаду по поводу того, что ему поставили задачу прикрывать Седьмой флот, тогда как он, согласно предварительной договоренности, рассчитывал на полную свободу действий. В ответ Нимиц выразил свое искреннее сожаление, настояв, однако, на том, что приказ есть приказ: главная задача Хелси — прикрывать Седьмой флот.

Высадка десанта на остров Лейте была произведена 20 октября, после обычной артподготовки с моря и бомбового удара с воздуха. Десантная операция прошла вполне благополучно, не считая того, что японцы потопили один пехотно-десантный катер. Если бы не огонь и дым, охватившие побережье в тех местах, откуда вели пальбу японские бомбометы, то при виде нескольких тысяч кораблей, собравшихся у Лейте, можно было бы подумать, будто происходит великое переселение народов. Через пять часов после высадки первого десантно-штурмового эшелона на берег Лейте, неподалеку от Таклобана*, сошел генерал Макартур. Он направился напрямик в штаб к связистам и, взяв в руки микрофон, произнес пламенную речь: «Говорит голос Свободы. Филиппинцы, к вам обращается генерал Макартур. Как видите, я сдержал слово и вернулся. Милостью всемогущего Господа мы снова ступили на благословенную филиппинскую землю, политую кровью двух народов — филиппинцев и американцев. Присоединяйтесь же ко мне! И да сопутствуют нам стойкость и мужество, как когда-то на

* Таклобан — город северо-восточное побережье Лейте.

Батне и Коррегидоре! Да не устроятся сердца наши, а руки да сожмут крепче оружие! Нас поведет за собой Господь. Он укажет нам путь к победе! Внемлите же его зову! Испейте чашу долгожданной и справедливой победы всю без остатка!» Макатур знал, что говорил: ведь большинство филиппинцев были правоверными христианами. А между тем американские самолеты продолжали бомбить Лейте. Таким образом, в конце дня «Д+1» на остров высадились 124 тысячи американских солдат. В общей сложности потери американцев в тот день составили 75 человек убитыми.

На рассвете дня «Д+2», то есть 22 октября, контр-адмиралу Кинкейду передали донесение от подводной лодки «Дартер», патрулировавшей вместе с другой подлодкой, «Дейс», прибрежные воды к западу от Филиппинского архипелага — при входе в Палаванский пролив. «Дартер» сообщала, что засекала близ Палавана три японских крейсера. А в ночь с 22 на 23 октября «Дартер» с «Дейс» доложили, что в Палаванский пролив с юго-запада заходит крупное соединение кораблей — судя по всему, линейных.

Второе Филиппинское сражение, больше известное под названием битва при Лейте, длилась всего лишь два дня. Однако по числу участвовавших в ней кораблей — с той и другой стороны — то было крупнейшее морское сражение в нашем столетии, и посему оно вполне достойно того, чтобы описать его подробно. Только не так, как это впоследствии делали многие военные историки, а более живо и ярко — глазами наших главных героев: моряков и летчиков авианосца-ветерана «Энтерпрайз». При этом, однако, нам придется время от времени бросать взгляд на карту, чтобы иметь более или менее ясное представление о месте, где разворачивалась эта грандиозная битва, предопределившая, по сути, исход великой Тихоокеанской войны.

Итак, две американские подводные лодки, обнаружившие японскую эскадру при входе в Палаванский пролив в ночь с 22 на 23 октября, продолжали держать ее под скрытным наблюдением. Под покровом ночи они следовали за ней — вернее, впереди нее — почти в полном надводном положении и в нескольких метрах друг от друга — так, что оба командира, каждый стоя на верху своей боевой рубки, даже могли переговариваться между собой. Они решили атаковать противника совместно. Незадолго до рассвета подлодки погрузились на перископную глубину и подошли к неприятельской эскадре поближе. Склонившись над экранами РЛС, оба командира отчетливо видели, как надводные цели растут прямо на глазах. Японская эскадра продвигалась двумя кильватерными колоннами в сопровождении малых сторожевых кораблей. В 5 часов 32 минуты «Дартер» выпустила шесть торпед из носовых торпедных аппаратов. Как раз в это время первые пять снарядов поразили головную цель. Командир «Дартера», припав

к окуляру перископа, видел рядом с бортом огромного неприятельского корабля, занимавшего почти все поле обзора, всплески от пяти мощных взрывов. Мгновение спустя корабль окутали клубы дыма, сквозь которые в ночное небо вырывались ярко-оранжевые языки пламени. А еще через какое-то время великан дал сильный носовой крен, зарылся носом в волну и стал тонуть. Между тем четыре кормовые торпеды «Дартера» прямым попаданием угодили в другую цель — еще один крупный корабль. Впрочем, долше оставаться на исходном рубеже атаки было опасно — и «Дартер» тут же ушла глубоко под воду. Как потом выяснилось, подлодка вывела из строя два неприятельских тяжелых крейсера — «Атаго» и «Такано»: первый пошел ко дну, а второй получил довольно серьезные повреждения. А некоторое время спустя «Дейс» таким же манером отправила на дно третий тяжелый крейсер — «Майа». Покуда американские подводные лодки «висели» неподвижно, затаившись на большой глубине, морскую поверхность обшаривали японские миноносцы. Они сбрасывали глубинные бомбы, и те рвались, сотрясая морские глубины до самого дна. Однако американские лодки, к счастью, не пострадали. На крейсере «Атаго», перед тем как он затонул, развевался флаг адмирала Куриты, командующего неприятельской эскадрой, вышедшей из Сингапура. Адмирала и еще нескольких моряков с потопленного флагмана снял с воды находившийся поблизости эсминец. Остальные члены экипажа «Атаго», в том числе специалисты из радиотехнической службы главного штаба эскадры, утонули. В результате японские корабли остались без мощной системы радиоперехвата и дешифровальной аппаратуры, что впоследствии сказалось на ходе всей битвы.

23 октября пополудни в условленном месте, примерно в 280 милях к северо-востоку от острова Самар, Третий флот встретился с танкерами. Началась перекачка топлива: бункеровались одновременно 12 авианосцев, 6 быстроходных линкоров, 10 крейсеров и 50 эсминцев. Неожиданного появления неприятеля вице-адмирал Хелси не опасался, поскольку дозаправка проходила под прикрытием Седьмого флота, которым, как мы помним, командовал контр-адмирал Кинкейд. Тем временем филиппинские воды покинула ударная группа из 5 конвойных авианосцев под командованием вице-адмирала Маккейна — она держала курс к атоллу Улити, что в центральной части Тихого океана, где моряков ожидал кратковременный отдых. Странное дело: о каком отдыхе могла идти речь, тем более накануне генерального сражения! Но кто бы там что ни говорил, таково было решение контр-адмирала Митчера, командующего всем авианосным соединением. Дело в том, что в середине октября Митчер, от бдительного ока которого не могло ускользнуть ни одно мало-мальски приметное обстоятельство, начал замечать, что у экипажей вверенных его командованию авианосцев стали проявляться первые признаки усталости (да и сам контр-адмирал

был измотан до предела — переутомление, похоже, и стало причиной смерти, постигшей его три года спустя). И он решил дать людям отдых, объяснив это так: «За триста суток ни один из десяти тысяч моих матросов ни разу не покинул палубу своего корабля. Прежде еще ни одной эскадре в мире не случалось находиться в море столь долго». В общем, в верхах решение Митчера было одобрено — экипажи кораблей должны были отдыхать по очереди. И так, когда американцы узнали о подходе японской эскадры, авианосная группа Маккейна находилась слишком далеко от Филиппин, и возвращать ее обратно не было никакого смысла. К тому же соотношение сил противостоящих эскадр серьезных опасений у американского командования не вызывало. По завершении дозаправки вице-адмирал Хелси отдал приказ всем кораблям ложиться на обратный курс — к Филиппинам. 24 октября на рассвете Третий флот разделился на три ударные группы, рассредоточившись на акватории шириной 200 миль, и двинулся на юго-запад. Далеко впереди по ходу эскадры воздушное пространство прочесывали эскадрильи разведывательных самолетов, развернувшихся гигантским веером. Видимость была идеальная. На темно-синей глади моря то тут, то там виднелись маленькие островки: из поднебесья они, впрочем, больше походили на крупные сверкающие изумруды. В 7 часов 46 минут пилот с авианосца «Интрепид», летевший на трехкилометровой высоте, засек неприятельскую эскадру по бортовой РЛС для обнаружения надводных целей, а через несколько минут он уже увидел ее воочию. Это была та самая эскадра, которую накануне обнаружили и атаковали подводные лодки «Дартер» и «Дейс». Она состояла из 5 линкоров, 8 тяжелых, 2 легких крейсеров и 13 эсминцев. Двумя из пяти линкоров были знаменитые «Ямато» и «Мусаши», водоизмещением 63 тысячи тонн каждый, в то время как водоизмещение самых больших американских линкоров не превышало 45 тысяч тонн. Таким образом, «Ямато» и «Мусаши» были крупнейшими линейными кораблями, когда-либо выходившими на морские просторы. Японцы строили эти гиганты и проводили их ходовые испытания под покровом строжайшей секретности. Тем не менее американцам стало известно, что главное вооружение обоих суперлинкоров состояло из девяти 450-миллиметровых дальнобойных орудий, позволявших наносить удар по противнику с огромного, доселе невиданного расстояния и при этом оставаться недосягаемыми для его орудий. По предварительным расчетам, неприятельская эскадра (она, напомним, вышла из Сингапура под командованием адмирала Куриты), если бы ее не удалось задержать, могла подойти к Лейте уже на рассвете 25 октября. Однако вице-адмирал Хелси не хотел идти ей навстречу через проливы, разделявшие Филиппинские острова, потому как это было чересчур рискованно: с одной стороны, они были заминированы, а с другой — находились под неусыпным наблюдением японских наземных ВВС. В доверше-

ние ко всему, по последним донесениям американской разведки, с Формозы вот-вот должна была сняться другая неприятельская эскадра под командованием адмирала Озавы, включавшая и ударную авианосную группу; ее появление в северных водах Филиппин ожидалось буквально со дня на день. Главным образом по этой — второй — причине Хелси и отказался от мысли вести эскадру внутренними филиппинскими водами. Словом, взвесив сложившуюся обстановку, он решил остановить эскадру Куриты массированным ударом с воздуха. А обстановка в общих чертах была такова. Хелси, находясь к востоку от Филиппин, узнает о том, что с запада к архипелагу приближается эскадра Куриты, которая затем входит в филиппинские проливы; Хелси направляет ей на перехват свои самолеты. В то же время он связывается с вице-адмиралом Маккейном, командующим конвойными авианосцами, идущими к Улити, и приказывает ему немедленно возвращаться, с тем чтобы поддержать основные силы Третьего флота.

А теперь давайте представим себе, что мы находимся на борту одного из самолетов Третьего флота, а лучше — в гондоле воздушного шара, и парим над Филиппинским архипелагом на огромной высоте. В таком случае, к примеру, 24 октября мы с вами стали бы свидетелями того, как самолеты Третьего флота в несколько эшелонов атакуют эскадру Куриты; самолеты «Энтерпрайза» обнаруживают во внутренних филиппинских водах, только много южнее от эскадры Куриты, и атакуют другую японскую эскадру, идущую, как и первая, к Лейте; а тем временем по американским авианосцам наносят удар японские самолеты; некоторые из них, судя по всему, взлетели с неприятельских авианосцев, из чего Хелси заключает, что третья эскадра противника того и гляди нагрянет с севера. А вот что в это же самое время происходило в небе над Филиппинским архипелагом.

Воздушное пространство вокруг американских летчиков было совершенно пустынным — ни одного неприятельского самолета. А вот и эскадра Куриты. Японские корабли встретили американцев шальными залпами зенитных орудий, куда более мощными, нежели во время первой Филиппинской битвы. На борту каждого японского линкора, помимо пушек, было по сто двадцать 25-миллиметровых зенитных пулеметов; на крейсерах — по девяносто штук на каждый, а на эсминцах — по сорок. Оградившись непробиваемым щитом из огня и стали, эскадра Куриты неумолимо продвигалась к Лейте. С первого захода американским летчикам не удалось пробиться сквозь этот заслон, как они ни старались. Заход второго эшелона оказался более результативным: американцы нанесли удар по одному из линкоров-мастодонтов и нескольким кораблям поменьше. В третий атакующий эшелон входили 60 истребителей, 32 торпедоносца и 20 пикирующих бомбардировщиков. В результате этого налета линкор «Ямато» потерял ход и

стал медленно зарываться носом в волну. После четвертого налета Митчер доложил Хелси, что «один неприятельский линкор и два тяжелых крейсера получили значительные повреждения и, вероятно, вышли из строя». После пятого удара Митчер уточнил предыдущее донесение: «Можно считать, что выведенный из строя неприятельский линкор затонул». Добавим к сказанному, что на борту второго японского линкора, поменьше, вспыхнул пожар, и эскадре Куриты пришлось повернуть обратно. Последний — шестой — атакующий эшелон достиг неприятельскую эскадру в 16 часов: она по-прежнему отступала на запад. После этой атаки Хелси телеграфировал Нимицу и Макартуру о том, что в результате массированного налета на эскадру противника — в шесть эшелонов — один линкор, водоизмещением 63 тысячи тонн, был потоплен, другой загорелся, а третий получил серьезные повреждения; кроме того, были выведены из строя четыре крейсера — один из них опрокинулся; словом, эскадра Куриты угрозы больше не представляла.

Неприятельскую эскадру, приближавшуюся с юга, в состав которой входили 2 линкора, 12 тяжелых крейсеров и 4 миноносца, обнаружило и атаковало дозорное звено с «Энтерпрайза». Этой эскадрой командовал адмирал Мишимура; она также вышла из Сингапура и должна была служить для отвлечения противника. Однако атака оказалась малоэффективной: американские летчики нанесли кораблям противника лишь незначительные повреждения — и эскадра двинулась дальше на север.

Первый ответный воздушный удар японцы нанесли силами наземной авиации в восемь утра. Налет длился около часа и был нацелен главным образом на ударную группу 38-3, находившуюся к северу от группировки вице-адмирала Хелси. («Энтерпрайз», заметим, входил в состав ударной группы 38-4, действовавшей южнее.) Атакующих самолетов было довольно много — от ста пятидесяти до двухсот. Но корабельные РЛС засекали их задолго до того, как они появились над авианосцами, — те находились под защитой низкой облачности и дождевого фронта и выходили из-под прикрытия лишь затем, чтобы выпустить или принять на борт свои самолеты. И все же один из них — «Принстон» пострадал: в конце атаки в него угодила авиабомба.

Второй воздушный удар по группе 38-3 японцы нанесли около 13 часов. В этот раз американские истребители-перехватчики заметили самолеты противника слишком поздно — и воздушный бой завязался в непосредственной близости от авианосцев. Но ни один из них, к счастью, серьезно не пострадал. Как успели заметить американцы, в этом налете со стороны противника участвовало большое число самолетов так называемого авианосного типа. Что бы там ни было, две

воздушные атаки стоили японцам 200 сбитых самолетов. А ударная группа 38-3 недосчиталась всего лишь десятка.

Бомба, поразившая легкий авианосец «Принстон» около 9 часов утра, пробила насквозь полетную палубу и взорвалась на ангарной палубе. В результате в одном из ангаров у шести торпедоносцев, стоявших при полной боевой загрузке — с торпедами, подвешенными под крыльями, вспыхнули топливные баки. В охваченный пламенем и черным дымом ангар тут же устремились группы живучести. Зашипели огнетушители — и очаг пожара вскоре «был взят под контроль». Так что командир «Принстона» даже не счел нужным покинуть свой боевой пост. Однако в других местах огонь разгорался все сильнее и пожирал межпалубное пространство с невероятной скоростью. Через некоторое время он уже перекинулся на полетную палубу, где в полной боевой готовности стояли самолеты. Если бы пламя, не приведя Господи, охватило хотя бы один из них, последствия были бы самые ужасные: произошел бы цепной взрыв — и авианосец разнесло бы на куски. Чтобы этого не случилось, самолеты пришлось спешно сталкивать в море, а сам авианосец — срочно вывести из боевого строя. Между тем на внутренних палубах «Принстона» грохотали гулкие взрывы, и в 10 часов 02 минуты одним из них разворотило полетную палубу, сорвав платформу кормового самолето-подъемника и разметав в разные стороны находившихся поблизости людей. Взорам моряков на других кораблях предстало жуткое зрелище, которого они не наблюдали уже Бог весть как давно: покачивающийся на волнах неуправляемый эсминец, увенчанный 300-метровым султаном черного дыма, и спешащие к нему на выручку эсминцы. В 10 часов 50 минут командир «Принстона» отдал приказ начать эвакуацию раненых. Со стороны носа к авианосцу подошел эсминец «Ирвин», и накатившей волной его вплотную прибыли к борту обездвиженной громадины. В результате страшной силы удара на борту эсминца частично обрушились палубные надстройки. Но, несмотря ни на что, «Ирвин» не оставил терпящий бедствие «Принстон» — он отвалил в сторону лишь после того, как принял с его борта всех раненых. Включив противопожарные установки, они принялись поливать авианосец мощными водяными струями, и некоторое время спустя пожар на его борту заметно поугих. Следом за тем ударная группа двинулась дальше, оставив для прикрытия выведенного из строя корабля крейсер «Бирмингем». Тот также подошел к «Принстону» и перебросил на его борт четырнадцать огромных пожарных рукавов. К тому времени волнение на море усилилось и в следующее мгновение послышались мощные короткие удары: авианосец с крейсером, столкнувшись, несколько раз подряд ударились друг о друга бортами. Столкновение было настолько сильное, что на «Бирмингеме» сорвало с платформы два 120-миллиметровых орудия, а на борту «Принстона» снова вспыхнул пожар. И «Бирмингему» пришлось спешно от-

валить в сторону. Чуть погода к авианосцу попытался подойти эсминец «Моррисон», чтобы переправить на его борт пожарную команду. Однако очередной волной эсминец резко накренило набок — и его выступающие палубные надстройки оказались зажатыми между двумя дымовыми трубами авианосца. «Моррисон» находился в столь отчаянном положении около часа. Все это время эсминец нещадно бился о громадный борт авианосца и мало-помалу разрушался. И тут с одного из кораблей сопровождения просигналили, что неподалеку обнаружена японская подводная лодка, — впрочем, сигнал оказался ложным. Через час огромная волна наконец вырвала несчастный эсминец из мертвых тисков авианосца. Чудом освободившийся «Моррисон» уже готов был отвалить от пленившего его «Принстона», как вдруг накатил очередной вал, авианосец резко накренился — и буквально лег на борт, тягач и джип прибило к краю полетной палубы, и от удара они загорелись. К 15 часам очаги пожара, выжегшего «Принстон» изнутри, были в конце концов локализованы и авианосец можно было брать на буксир. К «Принстону» снова направился «Бирмингем». Метрах в тридцати от авианосца крейсер приготовился совершить маневр, чтобы завести на его борт буксирный конец, — это было в 15 часов 23 минуты. И тут вдруг случилось то, чего никто не ожидал. Грянул оглушительный взрыв — и корму «Принстона» разнесло на части. На «Бирмингем» посыпались груды искореженного металла — огромные стволы корабельных пушек, осколки снарядов, авиабомб и торпед, не считая обломков корпуса и палубных надстроек. «В считанные секунды, — вспоминал потом командир «Бирмингема», — мой крейсер превратился в настоящую скотобойню. Двести двадцать человек были убиты буквально в одночасье, а свыше четырехсот получили тяжкие ранения и увечья». В самом деле, верхняя палуба «Бирмингема» была сплошь залита кровью и усеяна разорванными на части человеческими телами. Тем не менее «Принстон» остался на плаву. Он затонул лишь некоторое время спустя, после того как в него выпустили две торпеды. Экипаж авианосца потерял 108 человек убитыми и пропавшими без вести, при том что 190 моряков были ранены.

В тот же день, ближе к вечеру, американские разведывательные самолеты вышли на эскадру адмирала Озавы. Выслушав донесения летчиков, Митчер радировал Хелси о том, что, по предварительным наблюдениям, в состав неприятельской эскадры входят 4 линкора или тяжелых крейсера, 3 авианосца, в том числе один легкий, 8 крейсеров и 9 эсминцев.

А теперь давайте мысленно перенесемся на борт линкора «Нью-Джерси», где вице-адмирал Хелси и офицеры его штаба, склонившись над картами, анализируют сложившуюся оперативно-тактическую обстановку. Командующему Третьим флотом, по его собственным сло-

вам, «предстояло взвалить на себя непосильное бремя ответственности за все последующие действия».

Итак, к вечеру 24 октября обстановка была такова. На Филиппины с трех направлений надвигались крупные ударные соединения японских кораблей: с севера — эскадра Озавы; с запада — эскадра Кууриты; с юга — эскадра Нишимуры. Впрочем, южную ударную группу противника можно было в расчет не принимать: согласно предварительной договоренности, ее предстояло задержать и уничтожить, хотя бы частично, силами Седьмого флота под командованием контр-адмирала Кинкейда, который тогда был занят тем, что прикрывал и поддерживал высадку «своих» войск на Лейте. Таким образом, Хелси должен был дать отпор двум неприятельским эскадрам — северной и западной. Вот только как распределить силы? В конце концов Хелси решил действовать так: оставить 34-ю ударную группу (из 4 линкоров, 2 тяжелых и 3 легких крейсеров и 2 флотилий миноносцев) у входа в пролив Сан-Бернардино, где ей предстояло вступить в бой с эскадрой Куриты, а самому с основными силами Третьего флота выдвинуться к северу — на перехват эскадры Озавы. Этот план Хелси подробно изложил в радиограмме и направил всем своим подчиненным, включая контр-адмирала Кинкейда. Однако вслед за тем он вдруг изменил свое решение и принял другое, которое повлекло за собой трагические последствия. Впрочем, давайте предоставим слово самому Хелси и попробуем разобраться, что заставило его изменить исходный план. Вот что он писал по этому поводу некоторое время спустя: «Я стоял перед тройным выбором: а) разделить эскадру на две группы и силами второй — то есть 34-й ударной группы заблокировать вход в Сан-Бернардино; в) сосредоточить силы всей эскадры при входе в Сан-Бернардинский пролив; с) покинуть воды Сан-Бернардино и перебросить все силы на север, чтобы дать отпор противнику, угрожающему с северного направления. С другой стороны, атаковать северную эскадру противника силами одной лишь авианосной группы означало бы подвергнуть наши авианосцы огромной опасности, поскольку им пришлось бы вступить в бой со значительно превосходящими силами противника. Ну а бросить 34-ю ударную группу против эскадры Куриты без авиационной поддержки означало бы подставить наши линкоры под удар всех наземных авиационных соединений японцев. Таким образом, вариант «а» пришлось отвергнуть. А отказ от похода на север — навстречу эскадре Озавы был чреват потерей оперативной инициативы; к тому же уничтожение японских авианосцев сыграло бы нам на руку и повлияло на дальнейший ход войны. Стало быть, и второй вариант никуда не годился».

Я полагаю, нет надобности говорить о том, что впоследствии американские историки подвергли критическому разбору каждую фразу, вышедшую из-под пера Уильяма Хелси. И суть претензий, предъяв-

ляемых доблестному вице-адмиралу иными пристрастными толкователями, сводилась к нижеследующему:

Что, по словам Хелси, могла означать, к примеру, эта фраза: «...атаковать северную эскадру противника силами одной лишь авианосной группы?..» Вице-адмирал говорит так, будто под его началом было только четыре линкора, а не шесть, как на самом деле. К тому же он располагал силами, вполне достаточными для того, чтобы сформировать две мощные ударные группы и направить одну — на запад, против эскадры Куриты, а другую — на север, против эскадры Озавы. Тем более что, по данным воздушной разведки, в состав северной эскадры противника входили четыре линкора или тяжелых крейсера. У Хелси, таким образом, был очевидный перевес в силе: десять американских авианосцев против трех японских.

Но кто бы там что ни говорил, Хелси сделал выбор — и взял всю ответственность на себя. Другими словами, он остановился на варианте «с» — то есть решил покинуть воды Сан-Бернардино и перебросить все силы на север. Офицеры из его штаба произвели необходимые расчеты, включая штурманскую прокладку, и пришли к заключению, что даже если контр-адмирал Кинкейд и будет «на какой-то период стеснен в действиях», он так или иначе — одновременно или последовательно — сможет противостоять эскадрам Нишимуры и Куриты, а Третий флот всегда успеет прийти ему на подмогу. Итак, жребий был брошен. И Хелси без лишних проволочек известил Кинкейда о своем намерении выдвинуться на север во главе «трех ударных групп». «Отлично! — решил Кинкейд. — Значит, 34-я ударная группа, о которой Хелси упоминал в предыдущей радиограмме, заблокирует вход в пролив Сан-Бернардино. Ну что ж, лучше и быть не может!»

Через шестнадцать минут после того, как были отданы все приказы и распоряжения, Хелси получил донесение с авианосца «Индепенданс», поступившее, в свою очередь, от пилота одного из разведывательных самолетов: эскадра Куриты замечена в проливе между островами Буриас и Масбате. И снова штабные офицеры склонились над картами. Выходит, неприятельская эскадра и не думала отступать. Больше того: она идет напрямиком к проливу Сан-Бернардино со скоростью 24 узла. Мыслимое ли дело! Неужели корабли Куриты могут развивать такую скорость, тем более с повреждениями?! Да нет, быть того не может — пилот, как видно, ошибся. Тем не менее Хелси на всякий случай уведомил Кинкейда радиограммой: в таком-то квадрате обнаружены-де «корабли противника».

Вслед за тем Третий флот выдвинулся на север. В 23 часа 04 минуты от патрульного самолета на борт «Индепенданса» поступило новое донесение. Пилот-разведчик опять засек эскадру Куриты. Она шла прежним курсом. Но второе радиосообщение летчика было нечетким, вернее, обрывочным — во всяком случае, координаты неприятельской

эскадры разобрать не удалось, а неполные донесения, как правило, в расчет командованием не принимались.

Через час патрульный самолет вернулся из дозора и пилот подтвердил и дополнил свое же донесение. Эскадра Куриты в составе нескольких линкоров — за одним тянулся длинный мазутный шлейф, — следующая единой кильватерной колонной, находится не более чем в сорока милях от входа в пролив в Сан-Бернардино. Главной задачей Хелси, как мы помним, было прикрывать Седьмой флот. Так как же поступил Хелси: повернул Третий флот обратно или отрядил на перехват эскадры Куриты уже упоминавшуюся нами 34-ю ударную группу? Ни то, ни другое! «Имея за плечами немалый опыт боевых действий против японцев, — писал позднее Хелси, — я решил не менять свои планы, заключающиеся в том, чтобы нанести первый удар по северной группировке противника». Добавим к этому — силами всего Третьего флота. «По непонятным причинам, — писал в свою очередь ведущий американский историк К.В. Вудурт, — офицеры штаба Третьего флота не сочли нужным переслать контр-адмиралу Кинкейду донесение, полученное от пилота патрульного самолета с авианосца «Индепенданс».



Тем временем контр-адмирал Кинкейд, как уже говорилось, готовился вступить в бой с эскадрой адмирала Нишимуры, надвигавшейся с юга. По расчетам Кинкейда, противник должен был появиться ночью, и в предвидении этого командующий Седьмым флотом произвел передислокацию своих сил: конвойным авианосцам, по его решению, надлежало оставаться у побережья Лейте, а остальные корабли соединения, переданные под командование контр-адмирала Олдендорфа, должны были выдвинуться навстречу противнику и запереть его в проливе Суригао, соединяющем залив Лейте с морем Минданао. Пролив этот, 30 миль в длину и 10 миль в ширину — в южной части, известен своими сильными течениями и сулоями*; к тому же с обеих сторон его сплошь обступают крутые, обрывистые берега. Словом — впечатляющее — даже пугающее зрелище, особенно при лунном свете.

Японцы появились незадолго до полуночи, когда зашла луна. Первыми их атаковали торпедные катера. Многие полагают, будто ка-

* Сулой — явление на море, когда сильные приливно-отливные течения, выходя из проливов или из-за мысов, распространяются веером, образуя пенные полосы, в которых движение частиц подобно движению на поверхности кипящей воды. Сулой наблюдаются также в местах встречи противоположных течений и при ветре против течения, когда образуются всплески, водовороты и толчи.

тера и ночью атакуют молниеносно — подобно стремительным метеородам, оставляющим за собой ослепительно яркие шлейфы. Однако подобное можно наблюдать разве что в плохом кино. На самом же деле они идут в атаку малым ходом, стараясь производить как можно меньше шума, — скорость нужна им потом, после того как удар нанесен и необходимо побыстрее уйти от преследования. На американских катерах, выдвинувшихся тогда навстречу японской эскадре, стояли РЛС, на которых вскоре высветились цели. Катера так же неспешно вошли в скрытый ночной мглой и туманом штормовой пролив и двинулись прямо на них. Но тут, на беду, туман рассеялся — японцы их сразу же заметили и открыли огонь из всех орудий. Когда же пальба прекратилась, за ними в погоню устремились неприятельские эсминцы. Однако им наперерез вышли американские эсминцы. Под их прикрытием катера развернулись и, заняв исходную позицию, нанесли торпедный удар. О его результатах судить было трудно — даже навскидку, поскольку все произошло под покровом тьмы. Но как потом стало известно, благодаря ночной торпедной атаке «эскадра противника была дезорганизована».

Немного погодя в бой вступили эсминцы. Они также были оснащены радаром, что позволило им выдвинуться навстречу противнику с потушенными ходовыми огнями, ориентируясь только на расположение целей на экранах РЛС. Впрочем, на японских эсминцах тоже стояли радары, правда, не такие мощные, как у американцев. Тем не менее они засекли американские корабли, едва те оказались на расстоянии пушечного выстрела. В 2 часа 58 минут японцы включили дальнобойные прожекторы. Американские эсминцы изменили курс и поставили дымовую завесу, однако это не помешало японцам открыть встречный огонь. В пролив Суригао вошли сразу несколько американских миноносных флотилий. Понятно, что атаковать противника с фронта было невозможно, и эсминцы стали маневрировать: заняв удобную позицию, они наносили удар и тотчас же уходили назад, затем быстро разворачивались и выходили на новую ударную позицию. Оглушительная канонада долгим раскатистым эхом разносилась по стиснутому высокими отвесными скалами проливу, а ночную мглу то и дело озаряли ослепительные вспышки, отбрасывавшие на черную воду яркие блики. Командир эсминца «Хатчинс» покинул мостик и спустился в оперативный командный пункт, расположенный в одном из внутренних помещений корабля. Надев наушники, он управлял эсминцем, ориентируясь по обстановке, которая высвечивалась на экране РЛС. Благодаря зоркому оку радара, он мог даже в кромешной тьме без труда различать, где «свои» и где «чужие». К тому времени уже пошли ко дну несколько японских кораблей. А между 3 часами 12 минутами и 3 часами 25 минутами раскололся пополам и затонул флагманский линкор «Ямаширо» водоизмещением 30 тысяч тонн. Пе-

ред тем как отправиться на дно вместе с флагманом, адмирал Нишимура, обращаясь по радио к экипажам остальных своих кораблей, только и успел бросить в эфир: «Нас торпедировали. Вам же я приказываю продолжать бой. Атакуйте вражеские корабли, чего бы вам это ни стоило, дабы ни один из них не смог уйти!» В 3 часа 51 минуту в бой вступили американские линкоры и крейсера. Они открыли массированный навесной огонь — и снаряды, подобно сплошному метеоритному потоку, шальной лавиной хлынули в сторону неприятельской эскадры, с пронзительным воем проносясь над головами моряков на эсминцах. Вести прицельную стрельбу в ночное время оказалось возможным благодаря тем же радарам — вернее РЛС управления огнем. Причем результаты артобстрела тут же высвечивались на волшебных экранах. Таким образом, японцы подверглись двойному сокрушительному удару — зенитному и торпедному. Они, разумеется, не сидели сложа руки и вели ответный огонь — однако безуспешно. В 4 часа 10 минут корабли Олдендорфа вдруг разом прекратили пальбу: одиннадцать снарядов, выпущенных американскими крейсерами, поразили эсминец «Грант». Тот слишком близко подошел к неприятельской эскадре и, как было видно на экранах радаров, смешался с японскими кораблями. В следующее мгновение в проливе воцарились непроглядный мрак и зловещая тишина, нарушаемая разве что плеском волн и воем ветра. Японские орудия тоже смолкли — неприятельская эскадра, от которой почти ничего не осталось, обратилась в бегство. А за нею, поддавшись панике, последовала и эскадра адмирала Шимы, только-только подошедшая с севера, чтобы поддержать Нишимуру.

Когда рассвело, в проливе Суригао на ходу были только американские крейсера, торпедные катера и эсминцы. Вокруг них в разлившемся огромными маслянистыми пятнами мазута проливе дрейфовали полузатопленные, обгоревшие и дымящиеся неприятельские корабли, от которых спешно отваливали переполненные людьми шлюпки. Контр-адмирал Олдендорф отдал приказ спасать уцелевших японцев всех без исключения. И моряки на американских эсминцах принялись вываливать за борт спасательные сети, концы и круги. Однако помощь принимали далеко не все японцы — многие ее решительно отвергали: при виде приближающихся эсминцев они с отчаяния прыгали в воду, предпочитая утонуть, нежели оказаться в плену. К тому времени от эскадры Нишимуры, состоявшей из 2 линкоров, водоизмещением 30 тысяч тонн каждый, 1 тяжелого крейсера и 4 миноносцев, на плаву остались только крейсер «Могами» и один миноносец. Впрочем, крейсер был обречен: на его борту всюду бушевал пожар, и чуть погода его добила американские бомбардировщики. А из трех крейсеров, входивших в состав эскадры адмирала Шимы, сухим из воды — в буквальном смысле слова — вышел только один.

Таким образом в водах пролива Суригао нашли свою смерть свыше пяти тысяч японских моряков. Американцы же потеряли один торпедный катер и 41 человека убитыми и пропавшими без вести (из них — 35 моряков с «Гранта»), а 94 человека были ранены. В 7 часов 28 минут Олдендорф получил от Кинкейда, по-прежнему находившегося во главе конвойных авианосцев возле Лейте, короткую радиogramму: «Отличная работа, старик!» А еще через десять минут тот же Кинкейд прислал уже совсем другое сообщение: «Конвойные авианосцы подверглись огню японских линкоров и крейсеров». Это были корабли эскадры адмирала Куриты — они подошли к Лейте, не встретив на своем пути ни малейших препятствий, потому как вице-адмирал Хелси своим уходом предоставил ему полную свободу маневра.

Действительно, накануне в полночь Хелси во главе основных сил Третьего флота: шести новеньких быстроходных линкоров, десяти авианосцев, тяжелых и легких крейсеров и эсминцев — спешно выдвинулись на север. А около двух часов ночи один из разведывательных самолетов с авианосца «Индепенданс» обнаружил корабли адмирала Озавы. Получив разведдонесение, Хелси решил действовать следующим образом. Первым делом он выдвинул навстречу неприятельской эскадре соединение линкоров, крейсеров и эсминцев. Что же касается авианосцев, их предполагалось ввести в бой позднее — на рассвете. По его расчетам, самолеты должны были опередить линкоры и атаковать первыми. Таким образом, линкорам предстояло нанести ответный удар. (К тому же авианосцам было не угнаться за линкорами: чтобы самолеты могли подняться в воздух, им приходилось всякий раз разворачиваться против ветра.) Так, ударный отряд линкоров и эсминцев сопровождения вошел в историю под названием второй 34-й ударной группы. От первой 34-й ударной группы она отличалась только тем, что включала в себя все шесть линкоров, приданных Третьему флоту. Следом за тем Хелси направил радиogramмы Кинкейду, Нимицу и главнокомандующему американским флотом адмиралу Кингу (в Вашингтон), в которой он сообщал, что «обнаружил главные силы противника и намерен их уничтожить». Кинкейд, так и не уловив суть сообщения, в свою очередь запросил Хелси: «Следует ли понимать ваше «радио» так, что 34-я ударная группа все еще находится у входа в Сан-Бернардино?» — имея в виду, разумеется, первую 34-ю группу. Кинкейд отправил запрос в 4 часа, а Хелси получил его только в 6 часов 30 минут (какое-то время ушло на дешифровку запроса). В ответ Хелси уточнил только, что его линкоры атакуют корабли Озавы. Кинкейд получил это сообщение два часа спустя.

Итак, эскадра Озавы была обнаружена в начале третьего. Однако вскоре контакт был потерян: второму звену самолетов-разведчиков, вылетевшему по возвращении первого, не удалось засечь противника в установленном месте — быть может, подкачали РЛС обнаружения

надводных целей. Словом, планы вице-адмирала Хелси были нарушены. Эскадра Озавы была обнаружена снова уже после восхода солнца — в 7 часов 35 минут. В нее входили 1 тяжелый и 3 легких авианосца, 3 легких крейсера, 10 эсминцев и 2 линкора — «Изе» и «Хуига», водоизмещением 30 тысяч тонн каждый. (Эти линкоры были построены соответственно в 1916 и 1917 годах. Впоследствии их перестроили в авианосцы, сняв восемь 356-миллиметровых орудий и освободив таким образом площадку для полетной палубы. В результате линкоры-авианосцы приобрели весьма странный — неказистый вид.) На самом деле эскадра Озавы оказалась не настолько грозной, как поначалу думали американцы. У Третьего флота перед ней было явное превосходство. Кроме того, при виде кораблей Озавы американские летчики из первого атакующего эшелона с удивлением обнаружили, что палубы японских авианосцев пусты, а находившиеся в воздухе неприятельские самолеты можно было буквально по пальцам пересчитать. Это обстоятельство озадачило и Хелси — он не переставал ломать голову, пытаясь отгадать, какое еще коварство замыслили японцы. Однако разгадку он узнал только после войны. Ответ оказался прост: к тому времени у японцев почти не осталось самолетов, а те, что остались, вполне могли разместиться на одном-единственном американском авианосце. «Мы послужили американцам своего рода приманкой, — признался впоследствии адмирал Озава. — Поскольку я не мог оказать должной воздушной поддержки эскадре Куриты, моей задачей было отвлечь на себя внимание главных сил противника, в том числе авианосцы. Таким образом я должен был предпринять отвлекающий маневр в пользу моего товарища по оружию».

В налете на эскадру Озавы принимали участие самолеты со многих авианосцев, в том числе с «Энтерпрайза». По большому же счету, как единодушно отмечали американские историки, летчики «Энтерпрайза» были единственными, кто участвовал в трех воздушных боях в битве при Лейте: 1) 24 октября утром они атаковали эскадру Нишимуры, надвигавшуюся с юга; 2) в тот же день вечером они нанесли удар по эскадре Куриты, приближавшейся с запада; 3) 25 октября утром они же совершили налет на эскадру Озавы — к северу от Лейта. Отбив отчаянные контратаки малочисленных японских истребителей, американские летчики наткнулись на неистовое сопротивление корабельных орудий противника. Японцы вели огонь как всегда жестоко, будто пытаясь уравновесить безусловное превосходство американцев в воздухе. Однако вскоре неприятельские корабли развернулись и, не прекращая пальбы, двинулись плотной колонной в обратном направлении — на север. Когда же американские бомбардировщики перешли в атаку, они стали маневрировать. Хотя строй неприятельской эскадры был нарушен, корабельные зенитки вели прицельный

огонь, не умолкая ни на миг. В результате в тот день были сбиты десять американских самолетов. Первый удар был нанесен по легкому авианосцу «Шитозе» — он загорелся и спустя время затонул. Следом за тем бомбы посыпались на тяжелый авианосец «Зуйкаку» и остальные корабли эскадры Озавы. Тем временем к взлету готовились самолеты второго атакующего эшелона. В 8 часов Хелси отправил радиogramму вице-адмиралу Маккейну, командующему авианосной группой, которая, как мы помним, находилась тогда на пути к атоллу Улити, где моряков ждал короткий отдых. Хелси приказывал Маккейну ложиться на обратный курс и присоединиться к нему с тем, чтобы нанести по северной эскадре противника совместный массированный удар: командующий Третьим флотом вознамерился бросить против Озавы не иначе как все свои силы. А в 8 часов 25 минут начальник штаба флота передал Хелси радиogramму от Кинкейда с пометкой «срочно». Контр-адмирал сообщал командующему открытым текстом: «Японские линкоры и крейсера открыли огонь по нашим конвойным авианосцам, сосредоточенным в заливе «Лейте». Прочитав радиogramму, Хелси молча взглянул на начальника штаба. В это время прибыл другой офицер штаба и передал командующему еще одну радиogramму от Кинкейда: «Положение у острова Самар критическое. Срочно необходима поддержка 34-й ударной группы».

Поначалу члены штаба Третьего флота пришли в замешательство: «Неужели ситуация и впрямь настолько острая! Что же делать?» Впрочем, глядя на командующего, являвшего собой воплощение самой невозмутимости, офицеры быстро овладели собой. По здравом рассуждении штабистам показалось довольно странным, что контр-адмирал Кинкейд не указал хотя бы приблизительный состав атаковавшей его неприятельской эскадры. Будь это корабли Куриты, уцелевшие после вчерашних налетов, серьезной угрозы они, разумеется, представлять уже не могли. Похоже, у Кинкейда попросту сдали нервы. Иначе говоря, главным противником по-прежнему считалась эскадра Озавы — по крайней мере на данный момент. Обсудив со своим штабом сложившееся положение, Хелси направил радиogramму контр-адмиралу Уиллису Ли, командующему соединением быстроходных линкоров, приказав ему как можно скорее выдвигаться на север.

Через несколько минут Хелси для очистки совести отправил радиogramму вице-адмиралу Маккейну, отменив предыдущий приказ и дав новый: группе Маккейна надлежало двигаться не на север, а на юго-запад, с тем чтобы нанести воздушный удар по японским кораблям, атаковавшим конвойные авианосцы Кинкейда. Другой радиogramмой он поспешил уведомить Кинкейда в том, что к нему на поддержку срочно направляется авианосная группа Маккейна. Далее, согласно донесениям, регулярно поступавшим в штаб вице-адмирала Хелси, события развивались в следующем хронологическом порядке.

9 часов 05 минут. Хелси получает третью радиограмму от Кинкейда. Тот просит немедленной поддержки с воздуха и моря — силами бомбардировщиков и быстроходных линкоров.

9 часов 07 минут. От Кинкейда поступает четвертая радиограмма. В ней — все та же просьба. Кинкейд прибавляет только, что у линейных кораблей Седьмого флота почти на исходе боеприпасы. Они израсходовали их во время артобстрела побережья Лейта и боев, состоявшихся накануне. В заключение он, наконец, уточняет состав атакующей японской эскадры: четыре линкора, восемь крейсеров... Сообщение производит в штабе Хелси эффект разорвавшейся бомбы. Если верить радиограмме Кинкейда, вчера в ходе нескольких массированных ударов с воздуха был потоплен один-единственный японский линкор, тогда как, по предварительным расчетам, неприятельская эскадра была разгромлена почти полностью. Когда же и — главное — за счет каких резервов она успела пополниться? Воистину невероятно! Очевидно, японцы поразили Кинкейда и офицеров его штаба внезапно и стремительно, а у страха, не случайно говорят, глаза велики. Как бы то ни было, в ответной радиограмме Хелси сообщает Кинкейду свои точные координаты, уточняя при этом, что продолжает следовать намеченным курсом. В конце же он еще раз подтверждает, что отдал Маккейну приказ незамедлительно выдвинуться на помощь Седьмому флоту.

(Однако то, что Хелси и его штабу казалось совершенно невероятным, было чистой правдой. В самом деле, во время вчерашних налетов на эскадру Куриты американские летчики потопили всего лишь один неприятельский линкор: это был великан «Мусаши», водоизмещением 63 тысячи тонн. В него угодило зараз шестнадцать бомб и пятнадцать торпед. Вместе с ним на дно ушли 2400 японских офицеров и матросов. Тогда же в ходе очередного налета получил повреждения — впрочем, не очень серьезные — и один из неприятельских крейсеров, что, тем не менее, не помешало ему своим ходом добраться до Сингапура. Остальные же корабли эскадры Куриты, как ни странно, почти не пострадали.)

Тем временем по эскадре Озавы наносят удар американские самолеты второго атакующего эшелона. Несколько бомб накрывают легкий авианосец, крейсер и авианесущий линкор.

10 часов 00 минут. Хелси получает радиограмму от Нимица: «Где быстроходные линкоры Третьего флота?» Нимиц следит за ходом событий на Филиппинах из своего штаба в Перл-Харборе. До него доходят и отчаянные призывы о помощи, которые Кинкейд посылает в эфир уже открытым текстом. Впрочем, их слышит почти весь мир.

10 часов 05 минут. Хелси передает очередную, пятую по счету радиограмму от Кинкейда все с тем же призывом о поддержке.

Несколько позднее. Завершается второй налет на эскадру Озавы. В результате серьезно поврежден легкий авианосец (первый, напомним, к тому времени уже был потоплен) и выведены из строя два легких крейсера. Японская эскадра разделалась надвое. Вокруг подбитых и потерявших ход неприятельских кораблей снуют эсминцы. В это время к месту боя подходят американские быстроходные линкоры и открывают массированный огонь по уцелевшим кораблям противника, в том числе по обоим авианесущим линкорам. Американские моряки, обступив релинги, пытаются разглядеть и подсчитать, сколько неприятельских кораблей подбито.

Между 11 часами 00 минутами и 11 часами 15 минутами. От Кинкейда поступают подряд четыре тревожные радиogramмы: «Противник уже атакует наши транспорты». В довершение ко всему выясняется, что в зарядных погребах американских линкоров и крейсеров не осталось ни одного снаряда.

11 часов 15 минут. Хелси отдает приказ соединению быстроходных линейных кораблей Третьего флота ложиться на обратный курс.

В дальнейшем Хелси никогда не скрывал, что отдал этот приказ скрепя сердце. И это — невзирая на то, что главной его задачей было прикрывать действия Седьмого флота, который сейчас находился действительно в бедственном положении. Иными словами, малейшее промедление было для Кинкейда смерти подобно. Итак, Хелси приказал соединению линейных кораблей Третьего флота выдвинуться на помощь Кинкейду. Кроме того, следом за линкорами он отправил группу из трех конвойных авианосцев, которым надлежало прикрывать корабли Седьмого флота с воздуха. Остальным же авианосцам, переданным под командование Митчера, было предписано следовать дальше на север. О принятых мерах Хелси не преминул сообщить Кинкейду и Нимицу, настойчиво ожидавшему ответа на свой запрос о том, где находятся быстроходные линкоры Третьего флота. К тексту радиogramмы, адресованной Кинкейду, Хелси прибавил, что сам сможет быть в водах Лейте не раньше чем к 8 часам следующего утра.

На перегруппировку и передислокацию сил Третьего флота — в частности второй 343-й ударной группы, которой предстояло выдвинуться на юг, — понятно, требовалось время. Надо было посадить на конвойные авианосцы самолеты, еще не успевшие вернуться с боевого задания. Наконец, было необходимо произвести дозаправку кораблей. Короче говоря, подготовка к обратному рейду закончилась только к 16 часам. И тут в голову Хелси пришла новая мысль — самому выдвинуться на юг на борту одного из двух самых быстроходных линкоров: «Нью-Джерси» или «Айовы», — в сопровождении трех легких крейсеров и восьми миноносцев. Таким образом, Третий флот, который Хелси хотел сохранить в целостности, пришлось раз-

бить на три группы. На север двинулась авианосная группа под командованием Митчера, причем без линкоров сопровождения, — ей предстояло добить эскадру Озавы, ударную силу которой составляли два уцелевших линкора-авианосца. Тем временем на юг выдвинулись два линкора под командованием самого Хелси — не имея за собой ни малейшего воздушного прикрытия, они должны были противостоять четырем линкорам Куриты (один из них, напомним, был водоизмещением 63 тысячи тонн), которые наверняка будут поддержаны силами наземной авиации противника. А посередине — в том же южном направлении — шла группа из четырех тихоходных линкоров и трех авианосцев.

«Энтерпрайз» в числе других авианосцев вошел в состав северной группы. Но его экипажу так и не случилось наблюдать последующие боевые действия. В голубом небе, чуть подернутом легкими кучевыми облаками, не было видно ни одного японского самолета — только «свои»: они то взлетали, то садились — и так до бесконечности. Впрочем, для моряков «Энтерпрайза» война давно превратилась в нудную работу, сравнимую с работой на каком-нибудь заводском конвейере. Единственным развлечением для них было обсуждение новостей, которые время от времени им сообщал офицер из корабельной информационной службы, да прослушивание прямых радиотрансляций с места боевых действий.

Новые удары по эскадре Озавы были нанесены примерно через час. Приказ Митчера был коротким и четким: «Атаковать авианосцы!» Заградительный огонь японских корабельных орудий был не менее интенсивным, чем всегда. Американским летчикам пришлось рассредоточиться и заходить на бомбометание, ловко лавируя между разноцветными гейзерами взрывов зенитных снарядов. И вот внизу, на безмятежной морской глади, показался тяжелый авианосец «Зуикаку» — на его ровной как гладильная доска полетной палубе не было видно ни одного самолета. «Зуикаку» был единственным уцелевшим японским авианосцем из тех, что атаковали Перл-Харбор. Подобно «Энтерпрайзу», он участвовал и во всех последующих морских битвах в Тихом океане. Теперь же от него, потерявшего все свои самолеты, было мало проку, зато он мог послужить отличной приманкой и отвлечь на себя внимание основных сил противника. На борту беззащитного, обреченного «Зуикаку» гордо развевался громадный, пятнадцатиметровой длины флаг — символ его самоотверженной стойкости. На полетную палубу авианосца градом посыпались бомбы, а борта его в нескольких местах вспорол взрывами торпед. «Зуикаку» исчез в клубах черного дыма, сквозь которые вырывались багровые языки пламени. В 14 часов 30 минут авианосец медленно завалился на правый борт, распластав на воде огромное полотнище с красным солнцем по-

середине. А еще через несколько мгновений над «Зуикаку», с честью исполнившим свой последний долг, волны сомкнулись навсегда.

Следом за «Зуикаку» на дно пошли два легких авианосца — «Зуихо» и «Шитозе». Последний добили из своих орудий американские крейсеры, настигнув его некоторое время спустя: он едва держался на плаву и плелся далеко позади отступавшей неприятельской эскадры. «Шитозе» начал медленно переворачиваться, и американские моряки увидели, как оставшиеся в живых японцы отчаянно карабкаются вверх по обнажившемуся днищу авианосца, словно силясь удержать его на плаву голыми руками. Потом «Шитозе» ушел под воду. Американским морякам на эсминцах было запрещено не то что спасать барахтавшихся в волнах японцев, но даже сбавлять ход: до наступления сумерек надо было успеть нанести еще один мощный удар по эскадре Озава, в которой теперь осталось только два 30-тысячетонных авианесущих линкора, три крейсера и восемь эсминцев. Ближе к вечеру с «Энтерпрайза», «Ленгли», «Эссекса» и «Лексингтона» поднялись в воздух девяносто шесть пикирующих бомбардировщиков, торпедоносцев и истребителей-бомбардировщиков. Они атаковали неприятельскую эскадру в несколько заходов, снова и снова пробиваясь сквозь клубы дыма к главным целям — двум линкорам-авианосцам. За нынешний день то был пятый по счету налет. Согласно подсчетам американских летчиков, в оба линкора — «Хуиго» и «Изе» — угодило 37 бомб и торпед. Но невзирая на полученные повреждения, им удалось под покровом сумерек выйти из боя и своим ходом вернуться на базу. В 18 часов неприятельская эскадра, перестроившись в одну, 45-мильной длины колонну, пустилась наутек и через некоторое время скрылась в ночной мгле. Однако еще до наступления темноты американские крейсеры потопили неприятельский эсминец, который, как видно, отбил от эскадры. После этого — в 21 час 50 минут — они легли на обратный курс и вскоре присоединились к авианосцам, поджидавшим их чуть южнее. А немного погодя американские подводные лодки, выдвинувшиеся наперерез отступающей эскадре Озава, потопили неприятельский крейсер.

В начале десятого вечера адмирал Озава, находившийся на борту крейсера «Ойодо», получил радиограмму от командира одного из кораблей, замыкавших японскую кильватерную колонну. В радиограмме уточнялся численный состав преследующей ее по пятам американской эскадры. И Озава, взвесив свои силы, решил вступить с американцами в ночной бой, несмотря на то что у него осталось только два линкора, один легкий крейсер и шесть эсминцев. Как бы там ни было, он отдал приказ ложиться на обратный курс — и двинулся на юг. Но вот прошло два часа, а горизонт прямо по курсу был пуст — по крайней мере судя по показаниям корабельных РЛС. Озава снова изменил курс — но все тщетно. Дело кончилось тем, что к утру метущуюся

неприятельскую эскадру засекли американцы и дали решающий бой, который, включая предыдущие удары, вошел в историю как битва при мысе Энгано.

А теперь давайте мысленно перенесемся обратно — на Лейте, где уже наступило утро 25 октября. Однако прежде отметим одно немало-важное обстоятельство. Хотя вышеописанные удары по эскадре Озавы были нанесены в тот же день, когда Седьмой флот Кинкейда отражал ожесточенные атаки Куриты, эти два сражения, составляющие две фазы великой Филиппинской битвы, следует рассматривать по отдельности еще и потому, что они разворачивались на расстоянии свыше тысячи километров друг от друга. С другой стороны, мы вправе грешить на себя за то, что нарушили одновременность описываемых событий, поскольку отчаянные призывы контр-адмирала Кинкейда о помощи доносились и до нас: ведь как раз тогда мы с вами находились на борту линкора «Нью-Джерси», в штабе вице-адмирала Хелси. О трагедии на Лейте знали и моряки «Энтерпрайза» — вернее, они узнали о ней уже после того, как все закончилось.

Итак, обстановка, сложившаяся на Лейте к утру 25 октября, казалась американцам вполне благоприятной — во всяком случае, на первый взгляд. Часть сил Третьего флота неотступно преследовала к югу от пролива Суригао остатки эскадры адмирала Нишимуры, разгромленной накануне, во время ночного боя. Контр-адмирал Кинкейд уже знал, что через внутренние филиппинские воды ему навстречу движется другая японская эскадра — под командованием адмирала Куриты. Однако, как нам известно, Кинкейд был тогда твердо убежден в том, что: 1) после воздушных налетов, предпринятых против нее 24 октября, она изрядно поуменьшилась; 2) ну а если она все-таки объявится, то у западного входа в пролив Сан-Бернардино ее перехватит 34-я ударная группа, про которую в одной из своих радиограмм упоминал Хелси. Таким образом, Кинкейд мог смело заняться выполнением своей основной задачи — вести поддержку и прикрытие войск, высаживающихся на Лейте. Для большей ясности скажем, что обстановка на Лейте и близ него сложилась следующая. Море было спокойно, с северо-востока дул легкий бриз. Небо лишь местами было затянуто облачностью. Впрочем, состоянию атмосферы надо было уделить особое внимание, потому как оно во многом определит дальнейший ход событий. Итак, небо в тот день было ясное, почти безоблачное. И только на горизонте кое-где виднелись скопления дождевых облаков. Давление опустилось чуть ниже нормы. Было жарко и влажно. В заливе Лейте, в виду берега, скопилось великое множество восковых и грузовых транспортов, малых сторожевых и десантных кораблей. Остальные — ударные — силы Третьего флота, как нам известно, преследовали неприятельскую эскадру, отступавшую к югу от пролива.

Суригао. Накануне ночью конвойные авианосцы крейсировали близ восточного побережья острова Самар. А на рассвете они выдвинулись обратно к Лейте, разделившись на три группы — северную, центральную и южную. Летчики, не участвовавшие в преследовании отступавшего противника, готовились к выполнению других задач: им предстояло поддерживать с воздуха наступление войск на суше, патрулировать прибрежные воды Лейте с целью обнаружения и уничтожения японских подводных лодок, если те вдруг объявятся, равно как и воздушное пространство над островом, чтобы предотвратить неожиданное появление неприятельских самолетов. Хотя, впрочем, никаких неожиданностей ни на море, ни в воздухе в тот день, похоже, не предвиделось.

И вот в 6 часов 47 минут на борт одного из авианосцев, входивших в состав центральной группы, поступило радиосообщение от кого-то из летчиков: «Попал под зенитный огонь японской эскадры!» А в 6 часов 53 минуты похожее донесение, только более точное, получили на другом авианосце. Пилот сообщал: «В квадрате 340 вижу неприятельскую эскадру — линкоры, крейсера и эсминцы. Дистанция — 20 миль». Иначе говоря, соединение кораблей противника было обнаружено к северу от северной авианосной группы. Слово «линкоры» прозвучало точно оглушительный взрыв. Офицеры на авианосцах, все как один, отказывались верить, что их корабли могут ненароком попасть под обстрел мощных орудий линейных кораблей. И вахтенные, приставив к глазам бинокли, стали пристально всматриваться в северном направлении. В 6 часов 53 минуты на горизонте показались едва различимые силуэты неприятельских кораблей. Они имели довольно характерный вид и действительно напоминали плавучие пагоды, особенно издалека. При их появлении у американских моряков, даже самых храбрых и бесстрашных, всякий раз начинало тревожно биться сердце. Вахтенные опустили бинокли — их внимание сосредоточилось на сообщении от контр-адмирала К.А.Ф. Спрага, командира северной авианосной группы: «Курс — ост. Самолеты — в воздух. Срочно! Скорость — максимальная!»

В 6 часов 58 минут одну из «плавучих пагод» озарила яркая вспышка. Это дал первый залп 63-тысячетонный линкор «Ямато» — с дистанции 30 тысяч метров. Калибр выпущенного снаряда был известен — 454 миллиметра. Скоро рванет! В следующее мгновение морская даль озарилась еще несколькими вспышками.

Морская гладь вокруг американских авианосцев вспенилась ярко-розовыми гейзерами. Снаряды второго залпа рванули в 200 метрах от «Уайт-Плейна», а следующие — уже со всех сторон от него, взъерошив море разноцветными пенными фонтанами — розовыми, зелеными, желтыми, красными и синими. Офицеры и матросы попадали ничком на палубу там, где стояли; от многократной оглушительной

детонации полопались стопоры, удерживавшие самолеты; один из них сильнейшей ударной волной смело с полетной палубы, как жалкую песчинку; остальные, один за другим, стали спешно выруливать на взлет. Это рванули мощные глубинные снаряды. От взрыва авианосец сотрясся так, что в котельном отделении повредило топки, вследствие чего из трубы повалил густой черный дым. Японцы, как видно, решили, что авианосец вышел из строя, и перенесли огонь в сторону, взяв на прицел другую цель, — «Сен-Ло».

Артобстрел являл собой поистине ужасающее зрелище, под стать самым впечатляющим сценам из романа Герберта Уэллса «Война миров»: марсиане, на громадных механических треногах, расхаживают по земле и уничтожают смертоносными лучами все живое. Одного такого залпа при прямом попадании с лихвой хватило бы, чтобы легкоуязвимый корпус авианосца разнесло вдребезги. Ведь что представлял собой конвойный авианосец? Обычное торговое судно, только с наращенной полетной палубой; все его вооружение состояло из нескольких зенитных пулеметов да одного-единственного 127-миллиметрового орудия. Предельная скорость конвойного авианосца составляла не больше 16—17 узлов, и быстроходные боевые корабли, развивавшие скорость до 30 узлов, достигали его без особого труда. С другой стороны, конвойный авианосец был защищен своими самолетами. Впрочем, в то время проку от них было мало: ведь летчикам с конвойных авианосцев еще никогда не приходилось атаковать ведущие массированный огонь громадные линкоры; кроме того, они и понятия не имели, как и в каком порядке следует вести боевые действия. Вооружены они были только глубинными и обычными бомбами маленького калибра да несколькими торпедами. Всего же конвойных авианосцев тогда было шестнадцать — почти поровну на каждую группу. Одну из них — северную как раз и взяли под обстрел японцы. Словом, ситуация для нее была и впрямь хуже некуда. И чтобы дело не обернулось полным разгромом вверенной его командованию группы, контр-адмирал Спраг отдал приказ эскортным миноносцам выставить дымовую завесу.

В 7 часов 24 минуты Кинкейд, находившийся на борту одного из транспортов в заливе Лейте, получил радиogramму от командующего тремя авианосными группами, в которой тот подробно докладывал ему о случившемся. В течение следующих пятнадцати минут Кинкейд отправил три радиogramмы в адрес Хелси, призывая вице-адмирала оказать ему незамедлительную помощь. Кинкейд пошел на это по двум причинам: 1) он по-прежнему думал, будто 34-я ударная группа Третьего флота охраняет вход в пролив Сан-Бернардино (он еще не успел получить радиogramму от Хелси, которую тот направил ему в 4 часа 10 минут); 2) имея под своим началом целую эскадру крейсеров и линкоров, он не мог срочно — или по крайней мере достаточно

быстро — перебросить ее на север для поддержки взятой под обстрел авианосной группы, поскольку все крейсера и линкоры преследовали противника на юге, к тому же зарядные погреба у них почти опустели. Как бы то ни было, Кинкейд радировал Олдендорфу, приказав, чтобы тот как можно скорее возвращался к Лейте и, пополнив запасы топлива и боезарядов, спешно выдвигался со всеми своими силами — тремя линкорами, крейсерами и миноносцами — на север. Следом за тем он приказал всем летным соединениям Седьмого флота, находившимся в воздухе или готовящимся к взлету, срочно отправляться в квадрат, где завязался бой, и атаковать японскую эскадру.

Конвойным авианосцам (с их-то скоростью — от 16 до 17 узлов) не удалось бы уйти от противника (надвигавшегося с севера со скоростью не менее 30 узлов) тем более потому, что им приходилось держаться против ветра — носом к востоку, чтобы самолеты могли подняться в воздух. А дистанция между ними и неприятельской эскадрой тем временем все сокращалась. Да и от дымовой завесы проку было мало. Словом, участь северной группы должна была решиться за считанные минуты, в лучшем случае — за полчаса. И вдруг — о чудо! — в 7 часов 21 минуту ее отгородило от противника непроницаемой пеленой дождя. Американские моряки в порыве благоговения возблагодарили небо за то, что оно ниспослало им ливень, который прежде всегда нагонял на них смертную тоску и уныние. Значит, провидение даровало им еще несколько лишних мгновений жизни!

Наткнувшись на столь неожиданную преграду, японцы прекратили огонь. Их эскадра включала в себя четыре линкора, в том числе 63-тысячетонник «Ямато» (его собрат-великан «Мусаши», напомним, был потоплен), шесть тяжелых крейсеров, два легких и дюжину миноносцев, тогда как, по донесениям, переданным американскому командованию 24 октября, она «значительно уменьшилась и угрозы почти не представляла». Позднее, уже по окончании войны, Курита заявил: «Первой нашей целью было уничтожить все ваши корабли. После этого мы могли бы беспрепятственно войти в залив Лейте».

В 7 часов 35 минут северная группа вышла из-под защиты дождевого фронта и японские линкоры и крейсера возобновили пальбу. И вновь американцы угодили в чистилище — вернее, теперь прямо в преисподнюю, поскольку отныне у них не осталось ни малейшей надежды на спасение. Противник подходил все ближе. Японские линкоры держали курс к заливу Лейте — это было очевидно — и на ходу вели массированный огонь по беспомощным авианосцам. А дабы удостовериться, что ни один из них не останется на плаву, японцы отрядили отряд тяжелых крейсеров довершить разгром. И те, отделившись от левого крыла неприятельской эскадры, подобно клешне гигантского омара, медленно двинулись колонной навстречу жертве. В 7 часов

40 минут контр-адмирал Спраг приказал «разведывательному отряду из семи кораблей выдвинуться наперерез неприятельской эскадре и попытаться нанести по ней торпедный удар».

В этот отряд входили три эсминца, водоизмещением 2100 тонн, и четыре эскортных миноносца поменьше. Их действия в битве при Лейте вошли в историю войны как беспримерный подвиг.

То был рейд отчаянных — все равно что выйти на разъяренного слона с духовым ружьем. К великому счастью, силы природы были тогда явно на стороне американцев: место боевых действий оказалось в центре нескольких ливневых фронтов, которые время от времени скрывали противников друг от друга. Американские эсминцы двинулись навстречу японским крейсерам не единой колонной, а рассредоточенным порядком, под прикрытием скученных дождевых фронтов и дымовой завесы — для пушек верности. Перед тем как ввязаться в неравный бой, командир эсминца «Самбюзл Робертс», обращаясь к офицерам и матросам по громкой корабельной связи, сказал, что всем им, вероятно, суждено погибнуть, но знать правду, прибавил он, пусть самую горькую, куда лучше, чем тешить себя несбыточными надеждами. И вот головной эсmineц «Джонстон» открыл огонь по одному из японских крейсеров из всех своих 127-миллиметровых орудий. Японцы тотчас же дали ответный залп — и море вокруг эсминца ошестинилось многоцветными пенными фонтанами. Американским морякам казалось, будто все происходит в призрачном радужном сне: их маленькие кораблики, переваливаясь с волны на волну, ворвались на полном ходу в царство оглушительно шипящих разноцветных гейзеров, распростершееся между морем и небом. Сегодня трудно восстановить в деталях действия каждого эсминца в отдельности, потому как, во-первых, они разделились и атаковали поодиночке, а во-вторых, что само по себе прискорбно, судовые журналы многих из них безвозвратно пропали — вместе с кораблями и людьми. Но, как бы то ни было, известно, что первый торпедный залп эсминцы произвели с 8000 метров, а следующий — уже с более близкого расстояния. При этом они не переставали вести по японским крейсерам огонь из всех своих орудий. Противник ответил мощнейшим залпом крупнокалиберных снарядов, которые хотя и произвели на борту эсминцев ужасающие разрушения, однако, слава Богу, не разнесли их вдребезги с первого же прямого попадания, как можно было бы подумать. Японцы вели огонь огромными бронебойными снарядами, которые неслись к цели со столь ошеломляющей скоростью, что нередко прошивали ее насквозь, так и не успев взорваться. Ну а если они попадали в цель и при этом успевали взорваться, последствия взрывов могли бы ввергнуть в ужас любого стороннего наблюдателя, только не моряков на эсминцах. Они тут же кидались в пекло пожара и вытаскивали из-под дымящихся обломков погибших и раненых товарищей. Иными словами, если со-

трясенный взрывами корабль не тонул сразу — в прямом смысле слова, то он буквально утопал в потоках крови. Но так или иначе, он был обречен: рано или поздно ему все равно было суждено затонуть. Первым пошел ко дну эсминец «Хозэл»: корпус его был пробит двадцатью бронебойными снарядами. Но прежде чем кануть в волнах, он, маневрируя на одном лишь ручном управлении, выпустил по ближайшему японскому крейсеру последний торпедный залп — и цель была поражена. Следом за тем он медленно развернулся и попытался было уйти подальше, однако его тут же накрыло лавиной снарядов. «Хоэл» содрогнулся всем корпусом и, объятый пламенем, стал погружаться под воду. И находившимся на его борту морякам ничего не оставалось, как прыгать в море. В «Самьюэл Робертс» прямым попаданием угодило сразу несколько мощнейших бронебойно-осколочных снарядов. В результате в борту эсминца образовалась десятиметровой ширины пробоина, из которой наружу повалил пар вперемешку с огнем и дымом. Палуба эсминца была сплошь усеяна изуродованными телами погибших. И все же корабль продолжал отстреливаться из единственной уцелевшей пушки, которую артиллеристы заряжали и наводили вручную. Вскоре командир «Самьюэла Робертса» приказал экипажу покинуть обреченный корабль. И матросы, не обращая внимания на свистевшие рядом осколки снарядов, кинулись спускать на воду спасательные шлюпки и плоты, а в них — раненых и контуженных. Между тем в громадную пробоину шальным потоком врывалась морская вода. Она подхватила один из плотиков, в который успели спуститься четверо матросов, и понесла его прямо в разверзшееся чрево корабля, больше напоминавшее огнедышащее горнило. Однако в последнее мгновение матросам удалось выбраться из потока и, что есть мочи налегая на весла, отвести плот подальше от изрыгающей адское пламя пробоины, которая, вот уж действительно, вела не иначе, как в преисподнюю. «Джонстон» держался стойко и даже пытался вести ответный огонь — до тех пор, покуда над ним не сомкнулись волны. Сколь бы невероятным это ни показалось, но многие моряки, участвовавшие в том отчаянном рейде, остались в живых. Больше того: из семи эсминцев, посланных на верную гибель, три уцелели. Почерневшие от копоти, с порушенными надстройками и пробоинами в корпусе, они тем не менее остались не только на плаву, но и на ходу.

В результате торпедной атаки американские эсминцы не только вывели из строя японский тяжелый крейсер, но и расчленили боевой порядок всей неприятельской эскадры, приостановив таким образом ее продвижение к главной цели — заливу Лейте. И это был несомненный успех: американцам, над которыми нависла смертельная угроза, любая отсрочка была только на руку. Однако после короткой передышки японские тяжелые крейсера снова двинулись в наступление, с тем

чтобы, оттеснив американские авианосцы к югу, подставить их под прямой удар своих линейных кораблей. Вот уже и авианосцы оказались в «царстве разноцветных гейзеров». Впрочем, американским морякам некогда было смотреть на море — все их внимание было сосредоточено на том, что происходило на борту. А там кипела привычная для боевой обстановки работа. На палубу неприятельских кораблей авианосцы отвечали редкими залпами своих 127-миллиметровых орудий, однако серьезной опасности для защищенных мощной броней линкоров они не представляли. Но самое, пожалуй, невероятное заключалось в том, что, невзирая на массированный обстрел авианосцев крупнокалиберными, бронебойно-осколочными снарядами, некоторые из них уцелели. И тут мы вправе спросить: в самом деле, отчего же ураганный огонь японских корабельных орудий оказался столь неэффективным? Тому были три причины. Во-первых (как выяснилось позднее), японцы наводили орудия с помощью РЛС управления огнем, впервые — или, во всяком случае, одними из первых — применив такой способ стрельбы в дневное время; ну а японские радары, в отличие от американских, были весьма далеки от совершенства, в чем мы уже имели возможность убедиться. Во-вторых — и вследствие вышесказанного, — темп стрельбы был невелик (один залп в минуту), а зона рассеивания снарядов, напротив, чересчур велика. Наконец, третий просчет японцев заключался в том, что они использовали бронебойные снаряды, которые пробивали корпуса американских кораблей навылет. Впрочем, «неэффективность» — понятие относительное, по крайней мере применительно к результатам описываемого артобстрела. Ведь большинство американских авианосцев: «Уайт-Плейнс», «Феншоуз-Бей» и «Китнан-Бей» — являли собой поистине удручающее зрелище, а «Габье-Бей» и вовсе уходил под воду. Окутанный дымом и пламенем, он отстреливался, даже когда стал заваливаться на левый борт. Моряки, перебравшись на вздыбленный правый борт тонущего корабля, уже сбрасывали на воду плоты и спускались в них по спасательным сетям, вываленным за борт. В конце концов японский крейсер, находившийся в 2000 метров от гибнущего авианосца, добил его несколькими непрерывными залпами. «Габье-Бей» опрокинулся и в следующее мгновение скрылся в волнах. Когда же волны сомкнулись над ним, на поверхности остались только спасательные плоты, к которым, отчаянно размахивая руками, плыли моряки, прыгнувшие с борта обреченного авианосца прямо в море.

И вот — наконец-то! — в воздух поднялись американские самолеты. Впрочем, некоторые из них уже давно кружили в небе. Но то были самолеты ближнего прикрытия, и все их вооружение составляли глубинные бомбы. Иначе говоря, прошло часа полтора, прежде чем на место сражения вернулась бомбардировочная эскадрилья, вылетевшая на рассвете к Лейте, а без нее атаковать неприятельскую эскадру было

бы чистым безрассудством. Кроме того, самолетам не удалось сразу подняться в воздух потому, что авианосцы, постоянно маневрируя под огнем противника, никак не могли стать строго против ветра, — и самолетам пришлось взлетать при боковом ветре, с большим риском. Наконец вылет был затруднен еще и тем, что от взрывов и крутых поворотов, которые, маневрируя, то и дело совершали авианосцы, полетные палубы буквально ходили ходуном. Одним словом, большинству самолетов приходилось взлетать в «аварийном порядке» — разбегаться по полетной палубе, лавируя между пробоинами и горами обломков, да еще с на четверть заполненными топливными баками. Летчики имели приказ не топить неприятельскую эскадру — что при их вооружении было невозможно, — а расчленить ее боевой порядок, нанося удары по отдельным кораблям. Поэтому самолеты атаковали не эшелонами, как обычно, а поодиночке. Нанести удар единой группой удалось, пожалуй, только шести торпедоносцам с «Китнан-Бея», которые несли по две полутонных бомбы каждый, и то только потому, что им подвернулся удобный случай. Они атаковали неприятельский крейсер — в него угодило девять бомб и он затонул. Остальные же самолеты, следуя приказу, вели так называемые беспокоящие действия. Торпедоносцы сбрасывали пятидесятикилограммовые бомбы с малой высоты. И хотя эти «малютки» не могли причинить мощной броне линкоров сколь-нибудь ощутимого вреда, зато их осколками убивало всех, кто находился на мостиках и верхних палубах. Ну и, ко всему прочему, бомбардировка мешала противнику вести прицельный огонь, что само по себе было немаловажно. Истребители тоже старались вовсю: они расстреливали из пулеметов мостики и палубы японских кораблей, не упуская из виду и корабельные зенитные установки. А бомбардировщики, вернувшиеся с Лейте, тут же нанесли по неприятельской эскадре удар реактивными бомбами. Американских самолетов с каждой минутой становилось все больше, а положение американцев на море между тем ухудшалось. Японские крейсера немолливо приближались. И тогда контр-адмиралу Ральфу Ости, командиру двух авианосцев северной группы, пришла в голову дерзкая, хотя и рискованная мысль: связавшись по радиотелефону со своими летчиками, которые к тому времени успели израсходовать все боезапасы, он тем не менее приказал им «сымитировать» торпедную атаку, чтобы хоть ненадолго сдержать натиск тяжелых крейсеров противника. И пилоты блестяще выполнили приказ. Перейдя в горизонтальный полет, они, снижаясь все больше, двинулись на японские корабли, вызвав таким образом огонь неприятельских зенитных орудий на себя. После этого, не сбросив ни одной торпеды и ни единой бомбы, они развернулись и улетели прочь. В результате «ложной атаки» японские крейсера сбились с курса, а их зенитные орудия — с прицела. Однако вскоре в наступление двинулись неприятельские эсминцы.

Они атаковали совсем не так, как американские эскадренные миноносцы. Они вышли на исходный рубеж — и с 9000 метров дали по американским кораблям мощный торпедный залп. Но удача, вернее, обстоятельства, а если угодно, и то и другое снова были на стороне американцев: обширный участок моря, где разворачивалось сражение, временами затягивало низкой облачностью и дождевыми фронтами; прибавьте к этому дымовую завесу, которая окутывала подбитые корабли и стлалась по морю. Как и следовало ожидать, японские миноносцы нацелились главным образом на американские авианосцы, а не на эсминцы, поскольку те слишком низко сидели на воде и к тому же непрерывно сновали туда-сюда. Пенные следы стремительно мчащихся к целям торпед разглядел пилот одного из бомбардировщиков. Он, не мешкая, ввел самолет в пикирование и несколькими реактивными бомбами поразил первую попавшуюся торпеду. Она взорвалась на полном ходу, и взрыв послужил сигналом тревоги для всех авианосцев — они сманеврировали, и торпеды прошли мимо. Но что бы там ни было, над американцами уже давно висел злой рок, готовый того и гляди обрушиться на них разящим дамкловым мечом. И это — невзирая ни на беспримерное мужество и отвагу людей, ни на их изобретательность и всевозможные тактические уловки. Японская эскадра как ни в чем не бывало продвигалась к намеченной цели — острову Лейте: в центре шли линкоры, с правого фланга — легкие крейсера и эсминцы, следившие за тем, чтобы ни один американский корабль не проскочил на север — между эскадрой и землей, а с левого — ударный отряд тяжелых крейсеров. Действительно, в стратегическом плане, невзирая на отдельные тактические успехи, положение Седьмого флота было почти безнадежным. Вице-адмирал Кейн, получивший срочный приказ ложиться на обратный курс, находился слишком далеко от Лейте и по понятным причинам не мог послать туда свои самолеты; а к тому времени, когда он подоспел бы на подмогу Кинкейду, все было бы кончено. Что же касается вице-адмирала Хелси, он, как мы помним, продвигался полным ходом на север.

В 9 часов 25 минут, когда гибель северной авианосной группы (начнем с нее) казалось бы уже была предопределена, японцы внезапно прекратили огонь. Корабли, образующие левый и правый фланги неприятельской эскадры, вдруг развернулись — и легли на обратный путь. Американские офицеры, неотрывно следившие за маневрами противника в бинокли, недоумевали: какую еще хитрость замыслили японцы? Наверное — решили перегруппироваться. А там, глядишь, снова откроют огонь. Однако никакой пальбы не последовало: японские крейсера и эсминцы так и шли на север. То, что случилось, больше походило на сон — по крайней мере так казалось американцам. Хотя никто не мог понять, что происходит, все, однако же, вздохнули с облегчением. «Похоже, за нас вступился сам Всевышний», — с не-

свойственным военачальнику благоговейным трепетом писал позднее в боевом донесении контр-адмирал Спраг.

Не прошло и десяти минут как авианосцы перешли в контрнаступление. Впрочем, двинулись они не на север — в погоню за крейсерами и эсминцами противника, — как можно было бы подумать, а на юг — чтобы не попасть под обстрел дальнобойных орудий неприятельских линкоров. Ведь перед тем, как пустить в бой самолеты, следовало привести в порядок полетные палубы — первым делом расчистить их от обломков. И уже в 9 часов 35 минут в воздух поднялись самолеты первого атакующего эшелона. Самолеты других эшелонов взлетели соответственно в 10 часов 13 минут и 10 часов 20 минут. Перед ними стояла все та же задача: не уничтожить, а расчленив японскую эскадру, сковав таким образом ее дальнейшее наступление.

Тем временем на Лейте контр-адмирал Кинкейд ломал голову, пытаясь разгадать тактический план Куриты. Командующий Седьмым флотом также не понимал, что происходит: неожиданный маневр неприятельских крейсеров мог озадачить кого угодно. Японская эскадра, похоже, стояла на одном месте. И Кинкейд было подумал, что японцы решили дозаправиться. Но не тут-то было! Курита повернул свои корабли на юго-запад — к Лейте. И все должно было начаться сызнова. Кинкейд тотчас радировал Хелси: «Положение ухудшается». Если бы Курита нагрянул прямо сейчас, американцам и правда пришлось бы туго: линкоры и крейсера контр-адмирала Олдендорфа еще не успели дозаправиться; ударная авианосная группа вице-адмирала Кмаккейна была далеко; конвойных же авианосцев осталось слишком мало — и фатальный исход, таким образом, был предопределен. И тут вдруг Курита снова изменил курс. Донесения американских летчиков звучали в унисон: «Неприятельская эскадра движется на север... Держит курс на север... Следует обратным курсом...» Просто уму непостижимо! Невероятно, но факт. При том что речь уже шла не только о крейсерах, но обо всей эскадре противника в целом.

Уже после войны, во время долгих — многодневных допросов, адмирал Курита признался: «Огонь мы прекратили лишь для того, чтобы перегруппироваться, потому как ожидали массивного удара с воздуха». Несомненно, Курита, как и Кинкейд, полагал, что где-то неподалеку, точнее, к северо-востоку от острова Самар, крейсирует 34-я ударная группа, состоящая из тяжелых авианосцев. Опасность столкнуться с нею, собственно, и предопределила дальнейшие действия командующего японской эскадрой. С другой стороны, нерешительность Куриты трудно поддается объяснению, тем более потому, что, находясь буквально в двух шагах от Лейте и повернув обратно, он поставил под удар грандиозную контрнаступательную операцию,

разработанную японским верховным командованием. А главная цель этой операции заключалась как раз в том, чтобы сокрушить основную — несущую — часть так называемого Лейтинского плацдарма. На допросах Курита признался и в том, что первым делом решил найти и уничтожить неприятельскую ударную группу, а уж после перейти в контрнаступление. «Где же вы надеялись ее найти? — допытывались американские военачальники. — И почему сперва не нанесли удар по Лейте?» Судя по всему, причина странных — на первый взгляд — действий Куриты кроется в том, что он не чувствовал за собой ни малейшей поддержки: ведь к тому времени мощный императорский флот понес невосполнимый урон. Потом, как отмечает тот же Вудуорд, Курите не повезло с самого начала — когда он чуть было не отправился на дно следом за своим кораблем: на рассвете 24 октября, напомним, американская подводная лодка потопила флагманский крейсер на западных подступах к Филиппинскому архипелагу. А следом за тем, едва адмирала успели поднять на борт вовремя подоспевшего эсминца, как у него на глазах затонул великан «Мусаши», — по нему нанесли молниеносный бомбовый и торпедный удар американские самолеты. Все это потрясло Куриту до глубины души и заставило призадуматься. Кроме того, боевой дух японцев был подорван тем, что, как они ни старались, им не удалось потопить американские конвойные авианосцы в ходе сокрушительного артобстрела, начатого 25 октября и длившегося несколько часов кряду. Ну и в довершение ко всему, если американские командующие уверовали, что Господь в конце концов стал на их сторону, то японские адмиралы, напротив, поняли, что он отступился от них — раз и навсегда.

В то памятное утро 25 октября в характере американо-японской войны обнаружилась новая ужасная черта. Она проявилась столь неожиданно, что никто из очевидцев поначалу даже не успел сообразить, что же, собственно говоря, произошло.

Часов около восьми утра наблюдатели на авианосце «Кангамон», входившем в состав южной группы, заметили в небе четверку неприятельских истребителей, летевших с юго-запада на высоте 3000 метров. Их поведение казалось довольно странным: не обращая ни малейшего внимания на самолеты, взлетавшие с американских авианосцев, «зеро» перешли в горизонтальный полет и, прячась за облаками, двинулись прямо на авианосную группу. Оказавшись над нею, три истребителя круто снизились, а четвертый принялся кружить рядом, как будто решив поглядеть, что же будет дальше. А дальше было вот что: один из трех «зеро», прибавив газу, вошел в крутое пикирование и ринулся на корму авианосца «Санги». Авианосец даже не успел отработать ни вперед, ни назад, ни в сторону, а корабельные артиллеристы не успели как следует прицелиться... На глазах у изумленных моряков в полет-

ной палубе «Санги» в мгновение ока разверзлась восьмиметровая пробоина и несколько самолетов, стоявших неподалеку, тотчас же занялись огнем. И вдруг грянул взрыв, а следом за ним — другой, третий... Первый взрыв раздался сразу же после того, как самолет-болид с лета врезался в палубу, потом рванули расположенные под нею зарядные погреба и топливные танки. Японский летчик не сбросил ни одной бомбы — он взорвался вместе с ними и самолетом. Очевидцы происшедшего еще долго не могли опомниться: они не верили своим глазам. А между тем американские газеты уже пестрели сногшибательными репортажами о чудовищно дерзком способе воздушной атаки, который японцы считали своего рода секретным оружием, достойным применения лишь в самых крайних случаях... Однако на этом дело не закончилось — за первым «болидом» последовали два других. Правда, на сей раз зенитчики успели вовремя открыть огонь. И все, слава Богу, обошлось: оба «зеро» разнесло вдребезги еще в воздухе, и обломки рухнули в море. А четвертый «зеро» все кружил неподалеку, точно ястреб, высматривающий жертву. Корабельные артиллеристы открыли по нему огонь и, должно быть, слегка задели: за самолетом потянулась тонкая струйка дыма. Наконец подбитый «зеро» перестал кружить и ринулся на авианосец «Суони». Все произошло так быстро, что у зенитчиков даже не было времени прицелиться как следует еще раз... Послышался удар — в небо взметнулись языки пламени — над морем эхом раскатился грохот взрыва. В ходе этой воздушной атаки из строя были выведены два авианосца. Впрочем, после экстренного ремонта они снова заняли свое место в строю, чего нельзя было сказать о моряхах, которые погибли или получили ранения.

Незадолго до одиннадцати часов утра атаке шести «самолетов-самоубийц» подверглись четыре авианосца северной группы. Однако теперь-то уж корабельные артиллеристы знали, чем все может закончиться, не уничтожь они атакующих еще в воздухе. В итоге два из них были сбиты сразу же — еще на подлете. А третий, успевший-таки спикировать, взорвался прямо над палубой одного из авианосцев, и его обломками накрыло всех, кто находился рядом. Только трем «зеро» удалось прорваться к целям: два из них врезались в авианосец «Калайнин-Бей», причинив ему, однако, незначительный ущерб, а третий рухнул посреди полетной палубы «Сен-Ло». Последовало несколько оглушительных взрывов. Палуба вскрылась, и наружу вырвались фонтаны воспламенившегося топлива. В одиннадцать часов командир приказал экипажу покинуть охваченный пожаром авианосец. И через несколько минут «Сен-Ло» погрузился в море. В то утро японские летчики еще дважды атаковали северную группу — соответственно в 11 часов 10 минут и 11 часов 30 минут. Правда, теперь они не жертвовали собой ради уничтожения цели, а старались поразить их бомбами. Но бомбовый удар оказался малоэффективным.

В очередной раз новая шестерка «самолетов-самоубийц» совершила налет на конвойные авианосцы утром 26 октября. И узнать их можно было еще издали по характерной — «рыскающей» манере полета: они летели, прижимаясь к облакам, и на подлете к целям заходили на вираж и описывали два-три круга, словно выбирая себе жертву, и только потом входили в смертельное пикирование, неся под крыльями бомбы, которые выступали, точно наросты на коже. К счастью, в то утро японцам не удалось потопить ни один авианосец, хотя многие из них получили серьезные повреждения. В целом же результаты воздушных ударов, которые японские летчики нанесли по американским авианосцам в течение двух дней — 25 и 26 октября, были таковы: один пошел ко дну, четыре были выведены из строя, но остались на плаву, а еще один получил всего лишь незначительные повреждения. Что же касается общего количества жертв среди американских моряков, то установить его с точностью мне не удалось. Как бы то ни было, известно, что наибольшее их число было на авианосце «Суони», который, в отличие от «Сен-Ло», даже не затонул: 85 убитых, 58 пропавших без вести и 92 раненых.

Американские самолеты атаковали отступавшую на север эскадру адмирала Куриты в течение всего дня 25 октября. Сначала в налетах участвовали эскадрильи конвойных авианосцев, а чуть погода к ним присоединились бомбардировщики, торпедоносцы и истребители из ударной группы тяжелых авианосцев вице-адмирала Маккейна, который, следуя приказу Хелси, шел на всех парах к Лейте. Маккейн в свою очередь приказал поднять в воздух самолеты, когда до цели было три с половиной часа лету, что, соответственно, составляло их предельный радиус действия. Он тоже слышал отчаянные призывы Кинкейда о помощи — и решил выслать ему поддержку при первой же представившейся возможности. И вот после долгого — почти четырехчасового, — утомительного перелета летчики из группы Маккейна наконец вышли на эскадру адмирала Куриты. В строгом порядке она спешно — со скоростью 24 узла отступала на север. В 13 часов 10 минут американские самолеты пошли в атаку. На перехват им тотчас же устремились неожиданно появившиеся японские истребители наземного базирования. Однако большую часть из них американцы тут же отбросили, а остальные уничтожили. Впрочем, первая атака самолетов из группы Маккейна не принесла ожидаемых результатов. Оно и понятно: летчики устали от длительного перелета, а неприятельские корабли встретили их сплошным заградительным огнем, который они вели, успевая при этом ловко маневрировать, чтобы уклоняться от сыпавшихся на них бомб. Спустя два часа в воздух поднялись самолеты второго атакующего эшелона из группы Маккейна, и нанесенный ими удар оказался столь же малоэффективным. Однако это вовсе не означает, что

авиабомбы, все как одна, упали мимо целей. В один только «Ямато» угодили четыре бомбы. Но корабль, невзирая на серьезные повреждения, остался тем не менее на плаву. С другой стороны, низкую результативность двойного авиаудара можно объяснить и тем, что самолеты несли только бомбы, — догружаться торпедами было чересчур рискованно из-за огромного расстояния, разделявшего авианосцы Маккейна и эскадру Куриты. Во второй половине дня в атаку пошли самолеты с конвойных авианосцев. Но к тому времени боеприпасы у них были почти на исходе. Сбросив последние малокалиберные бомбы, они улетали обратно — идти на повторный заход им было не с чем. Так что неприятельские корабли если и пострадали, то незначительно. Короче говоря, около девяти часов вечера, под покровом тьмы и густой облачности, 16 кораблей эскадры Куриты, включая 4 линкора, вошли в пролив Сан-Бернардино. Хелси же подошел к проливу около полуночи. Но он опоздал.

Новенькие быстроходные линкоры, гордость Третьего флота, одолев на предельной скорости 300 миль в северном направлении, мчались теперь так же быстро обратно — на юг. Однако было уже поздно — они не успели произвести по мощным линейным кораблям Куриты ни единого выстрела. Словом — полное разочарование!

В 0 часов 30 минут пилот разведывательного самолета доложил, что к проливу подходит какой-то неприятельский корабль. Хелси тотчас же повернул свою группу на юго-запад. Вскоре цель показалась на экранах РЛС. По мере сближения с нею удалось установить, что это — эсминец. Ему наперерез устремились три крейсера и три эсминца. Завязался короткий бой — неприятельский эсминец был уничтожен.

После этого вице-адмирал Хелси заявил о том, что «военно-морские силы противника разгромлены и спешно отступают». Японцы действительно отступали — на шести линкорах и нескольких кораблях поддержки: они повернули обратно только потому, что им не хватило сил продолжать контрнаступление и нанести решающий удар по Лейтинскому плацдарму. Таким образом важнейший стратегический плацдарм — остров Лейте — чудом остался в руках у американцев. Японцам же неудавшаяся попытка взять реванш обошлась потерей 3 линкоров, в том числе одного водоизмещением 63 тысячи тонн, 1 тяжелого и 3 легких авианосцев, не считая нескольких крейсеров и эсминцев. Иными словами — 45% всего тоннажа.

Между тем, покуда вице-адмирал Хелси был занят составлением текста победного донесения, по окутанной ночным мраком огромной акватории залива Лейте дрейфовали десятки спасательных плотов с потопленных американских конвойных авианосцев, крейсеров и эсминцев. А на плотках и рядом с ними плыли сотни моряков. Американцам битва при Лейте стоила двух авианосцев и трех эсминцев, которые пошли ко дну; шести авианосцев и двух эсминцев, получив-

ших серьезные повреждения; и 128 сбитых самолетов. Накануне вечером залив облетели два американских самолета — таким образом командование дало понять находившимся в воде морякам, что про них не забыли. Но прошла ночь, потом — день, а помощи все не было. Плотики рассредоточились — и потеряли друг друга из вида. А 45 человек — офицеров и матросов — с «Джонстона» и вовсе пропали без вести. Наконец 27 октября к потерпевшим кораблекрушение подошли корабли ПЛО и пехотно-десантные катера. И после того, как были произведены подсчеты людских потерь в бою близ острова Самар, выяснилось, что 473 моряка погибли, а 1110 пропали без вести. Так что общее число жертв с американской стороны, включая раненых, составило 2803 человека.

Днем 26 октября вдогонку за отступающей эскадрой адмирала Куриты вылетели несколько авиаэскадрилий. В ходе налета были повреждены два неприятельских крейсера... Однако взрывы бомб и ответные выстрелы корабельных орудий теперь напоминали скорее отдаленные раскаты грома, как при грозе, которая вот-вот закончится. Расстояние между противниками становилось все больше. На этом великая Филиппинская битва закончилась!

VII

ПОСЛЕДНИЙ ШТУРМ

Давайте еще раз взглянем на карту Тихого океана времен второй мировой войны и обратим внимание на крупную надпись в левой ее части: «Японская империя». Теперь давайте отыщем там же другую надпись, поменьше: «Марианские острова». А рядом с нею — еще одну, выведенную совсем маленькими буквами: «Острова Волкано»*. В состав этой островной группы входит крохотный островок под названием Ио. Представьте себе совершенно плоский, едва выступающий на поверхности моря клочок суши, имеющий всего-навсего девять километров в длину и пять в ширину. Только на юго-западной оконечности Ио возвышается небольшой конусообразный холм, лишенный всякой растительности: это — потухший вулкан. В средней части острова зеленеют пальмовые рощи и заросли диких цветов, которые пестреют на фоне черного песка, сплошь покрывающего прибрежную полосу. Есть у Ио и другое название: остров Сульфур — от слова «сера». В иные дни моряки, оказавшиеся в водах Ио, наблюдают странную кар-

* Ныне — острова Кадзан.

тину: клубы удушливых испарений, которые поднимаются из глубин моря и стелются по его поверхности. Это — впечатляющее свидетельство того, что в сокрытых под громадной толщей океана недрах земли бурлит вулканическая деятельность. Временами земная кора не выдерживает давящей на нее изнутри силы, трескается, как скорлупа ореха, и из кипящих недр извергаются потоки огнедышащей лавы. Бывает и так, что на месте мощного подводного вулканического извержения вдруг вырастает целый остров; помаячит он какое-то время на поверхности моря, а после, глядишь, так же внезапно канет в клочующую бездну. Нечто подобное, к примеру, было в 1914 году: из воды, неподалеку от Ио, поднялся дымящийся холм двадцатиметровой высоты. А через пару лет он исчез как не бывало — на его месте осталась только отмель двухсотметровой глубины. Однако таящая в себе постоянную угрозу бурная вулканическая деятельность в этом районе мирового океана не остановила японцев: стремясь к расширению жизненного пространства, они, среди прочего, прибрали к рукам и острова Волкано. Так, перед второй мировой войной на одном только Ио проживали одиннадцать тысяч человек гражданского населения.

Американцы знали, что за долгие годы оккупации японцы превратили остров в надежно укрепленную военно-морскую базу, что, впрочем, не помешало тем же американцам подвергнуть Ио ожесточенной бомбардировке, длившейся два дня подряд, — 15 и 16 июня 1944 года, когда к острову подошла их ударная авианосная группа. На аэрофотоснимках, сделанных тогда пилотами разведывательных самолетов, отчетливо виднелись светлые взлетно-посадочные полосы, тянувшиеся от двух размещенных на острове аэродромов. Словом, Ио был обречен. Разложив у себя в кабинете оперативно-тактическую карту Тихого океана, адмирал Честер Нимиц провел длинную черту — один ее конец, увенчанный стрелкой, упирался в самое сердце Японии. В одном месте линия пересекала Ио. Больше того: по планам американского командования, этот островок должен был стать главным опорным пунктом — передовой позицией, откуда предполагалось нанести последний, решающий удар по Японии. Но это — потом. Сперва же надо было выкурить с острова японцев, сокрушив их незыблемый оборонительный оплот.

Начиная с 1 декабря Ио подвергся нескольким массированным ударам с воздуха. В налетах участвовали бомбардировщики В-29 (размах крыла этих «суперкрепостей» составлял 43 метра, весили они 50 тонн, а радиус их действий достигал аж 11 тысяч километров). Они поднимались в воздух с Марианских островов и отправлялись одним и тем же маршрутом. И так изо дня в день, без усталости, из чего генерал Курибаяши, человек неглупый и прозорливый, заключил, что близок день, когда американцы двинутся на штурм Ио. А посему, решив не дожидаться, когда грянет гром, он приказал 8 декабря эвакуировать

все гражданское население острова и срочным порядком бросил силы местного гарнизона на строительство дополнительных укрепсооружений. Хотя истребители, сопровождавшие бомбардировочные эскадрильи, уничтожили подчистую все системы ПВО заодно с самолетами, которых на острове, впрочем, не было так уж много, японцев столь прискорбный факт ничуть не обескуражил. Штурманы-наблюдатели, находившиеся на борту бомбардировщиков, к своему изумлению, видели, как японцы с упорством и усердием муравьев восстанавливали то, что было разрушено накануне. Больше того: они затеялись строить третий аэродром, вот только непонятно для чего. Ну что ж, вздыхали американские летчики, такие усилия достойны всяческого восхищения. Одна беда: затрачены они впустую, потому как уже 10 февраля американцы обрушили на остров всю свою огневую мощь.

В тот день с базы на атолле Улити выдвинулось 58-е ударное оперативное соединение под командованием контр-адмирала Марка Митчера. Но эта крупная эскадра, состоявшая из 11 тяжелых и 5 легких авианосцев (всего 1200 самолетов), 8 линкоров, 17 тяжелых и легких крейсеров и 81 эсминца, двинулась не к Ио, а в несколько ином направлении: для начала ей предстояло подавить аэродром, расположенный непосредственно на территории метрополии, чтобы японские ВВС не могли помешать высадке десанта на Ио.

12 февраля с Улити вышла ударная группа № 52-2, включавшая в себя 2 авианосца — «Энтерпрайз» и «Саратога», — 12 конвойных авианосцев, 3 крейсера и 24 эсминца. Эта эскадра взяла курс прямо на Ио. А следом за нею, спустя несколько часов, выдвинулся дивизион кораблей «огневой поддержки», насчитывавший 6 линкоров сопровождения.

16 февраля, накануне штурма, была проведена предварительная бомбардировка. Вечером 18 августа к Ио подошли корабли 58-го ударного соединения — его самолеты перед тем атаквали неприятельские корабли, стоявшие уже не где-нибудь, а на рейде в Токийском заливе. Чуть погодя, тем же вечером, к ним присоединились войсковые и грузовые транспорты. Таким образом возле Ио собралось в общей сложности восемьсот кораблей. В военных репортажах остров Ио предстает одинаково неприглядно — как «унылая скала, торчащая посреди океана». И в том была определенная доля истины: от тенистых пальмовых рощ и пышных цветников, еще недавно покрывавших центральную часть Ио, не осталось и следа. Да и чему тут удивляться: ведь на остров обрушилось 5800 тонн бомб и 2000 тонн снарядов.

Высадку десанта предполагалось провести на юго-западном берегу Ио — в районе Футатсуне. 19 февраля на рассвете бомбардировка возобновилась. В 7 часов 30 минут морские пехотинцы первого десантно-штурмового эшелона покинули транспорты и пересели в пехотно-десантные катера и плавающие бронетранспортеры — «аллигаторы». В

8 часов бомбардировка достигла апогея. Сбавив ход в тысяче метров от берега, корабли легли в дрейф и открыли по наземным целям огонь прямой наводкой. На борту одного из десантных катеров находился сержант морской пехоты Ричард Моусон. У него была совершенно особая задача: он обеспечивал прямую радиотелефонную связь сначала с катера, а после с борта баржи, которую буксировали вдоль берега на джипе. На американцев, даже тех, кто находился за тысячи миль от Ио, яркие прямые репортажи с места боевых действий, да еще под грохот канонады и взрывов, вой пикирующих бомбардировщиков и свист пуль, произвели поистине грандиозное, неизгладимое впечатление. Миллионы американских семей, сидя у себя дома, могли слышать голос Моусона, передававшийся на континент через сеть мощных ретрансляторов: «Говорит Ио. Справа к берегу подступает скала, а на ней торчит опаленный огнем и почерневший от копоти бетонный бункер, истыканный амбразурами. Наши снаряды рвутся всюду, вздымая столбы земли на огромную высоту. А все, что расположено за песчаным пляжем, скрыто сплошной стеной огня и дыма...» Пляж в этом месте тянулся вдоль берега узкой полосой — шириной не более десяти-пятнадцати метров; сразу же за пляжем берег шел круто вверх, образуя двухметровой высоты террасу, от которой тянулся пологий склон, упирившийся дальше в другую террасу. Эти возвышенности и бомбили пикирующие бомбардировщики: они пытались сравнять их, превратив в более или менее покатый склон, по которому вслед за тем смогли бы двигаться танки, тягачи и прочая передвижная техника. Тем временем истребители расстреливали прибрежную полосу из пулеметов, а пехотно-десантные катера — из минометов. В 8 часов 30 минут к берегу выдвинулись первые катера и бронетранспортеры, а через две минуты за ними последовали другие десантно-штурмовые эшелоны. Высадка проходила в следующем порядке: 1) бронетранспортеры-амфибии с 75-миллиметровыми минометами и крупнокалиберными пулеметами на борту; 2) десантные баржи; 3) танко-десантные баржи, на которые погрузили еще и бульдозеры; 4) малые десантные суда сопровождения и санитарные катера. В 8 часов 40 минут объединенными силами наземных бомбардировщиков В029 и пикирующих, взлетающих с авианосцев, был нанесен массированный удар по всему юго-западному побережью острова, в то время как корабельная артиллерия обстреливала прибрежную полосу. В 8 часов 55 минут огонь корабельных орудий перенесли на 500 метров в глубь острова. Огненный смерч, пронесшийся над Ио, казалось, смел на своем пути все живое. Со стороны берега остров был затянут черно-серо-желтой пеленой дыма — теперь он и правда больше походил на безжизненную пустыню. Ровно в 9 часов на берег высадились первые штурмовые отряды морских пехотинцев. Выгрузив оружие — минометы и пулеметы, — они двинулись вперед, утопая по шиколотку в мелком пе-

пельно-черном, словно сожженная мука, веске. А некоторое время спустя, откуда корабли и самолеты обстреливали и бомбили внутренние сектора острова, к берегу подоспели остальные десантные катера и бронетранспортеры с сотнями пехотинцев на борту. Словом, высадка прошла вполне благополучно — «как на учениях».

И вдруг в 10 часов со стороны моря прогремели взрывы — на воздух взлетели две или три баржи. Следом за тем задымился «аллигатор», а через мгновение-другое он ушел под воду. На берегу люди падали как подкошенные.

Вот оно что! Оказывается, остров не вымер. Японцы просто затаились, решив обождать, когда на берегу соберется как можно больше пехотинцев. А к тому времени их было там не менее двух тысяч. И тогда опаленная земля Ио принялась в буквальном смысле изрыгать смертельный огонь. Очевидно было и другое: бомбы и снаряды уничтожили все, что находилось на поверхности, — но не под нею. А под землей меж тем размещалась неуязвимая, широко разветвленная система оборонительных сооружений, напичканная зенитными орудиями и пулеметами. А там, где твердая как камень почва не позволяла проникнуть глубоко под землю, японцы вырыли мелкие, но достаточно широкие окопы — специально для танков. Их-то сокрушительный огонь и вырывался из-под перенаханной бомбами и снарядами земли, напоминавшей теперь поверхность какой-нибудь далекой враждебной планеты. Японские же зенитные орудия, развернутые жерлами во всех направлениях, принялись расстреливать передовые штурмовые отряды с тыла, поскольку те прошли мимо пещер, оборудованных под зенитные точки, и даже их не заметили; когда же пехотинцы, спохватившись, поворачивались лицом к противнику, японцы обстреливали их уже с флангов. В то же время прибрежная полоса и находившиеся в ней десантные катера, баржи и бронетранспортеры подверглись навесному огню неприятельских минометов. И первую партию танков и бульдозеров пришлось выгружать на берег под шквальным обстрелом танков, зениток и минометов противника. Но, несмотря ни на что, бульдозеры, едва съехав на берег, тут же отправились разравнивать склон, который после налета пикирующих бомбардировщиков был сплошь изрыт воронками и выбоинами, а местами он попросту обвалился. Ситуация осложнялась еще и тем, что корабли уже не могли обстреливать неприятельские позиции, поскольку многие из них были оцеплены десантно-штурмовыми батальонами. Таким образом, чтобы подавить огневые точки противника, пехотинцам приходилось подбираться к ним вплотную и забрасывать гранатами или же выжигать огнеметами через зиявшие на поверхности бойницы и амбразуры — в точности как когда-то на Тараве.

Иными словами, продвижение в глубь острова замедлилось, а потом и вовсе застопорилось. В самом деле, до тех пор, пока не будут подав-

лены хорошо замаскированные оборонительные рубежи противника, в которые с ходу — и глубоко — вклинились передовые отряды и группы морских пехотинцев, о дальнейшем наступлении не могло быть и речи. Наиболее уязвимым был открытый прибрежный сектор — пляж и примыкавшая к нему часть акватории. Поэтому после полудня, когда японцы ужесточили обстрел этого сектора, было решено отвести танко-десантные корабли подальше от берега, а людей и боевую технику — доставлять к более или менее безопасным участкам побережья на специальных катерах-челноках.

На моряков, наблюдавших за происходящим в бинокли с верхних палуб кораблей и одновременно слышавших прямые «радиорепортажи» с места боевых действий, десантная операция на Ио произвела ничуть не меньшее впечатление, чем на Тараве и других островах и атоллах, захваченных ценой неисчислимых жертв, с той лишь разницей, что теперь на море стояло сильное волнение. И десантным катерам пришлось действительно туго: тяжело переваливаясь с волны на волну, то и дело зарываясь в воду и плохо слушаясь руля, они с большим трудом продвигались к берегу, рискуя в любую секунду опрокинуться вместе с людьми и техникой. На подходе к береговой черте, пока катера отчаянно маневрировали, стараясь удержаться на плаву, к ним бросались вплавь солдаты из разгрузочных команд. Они принимали с катеров буксирные концы и, навалившись на них всем скопом, подтягивали катера ближе к берегу, в то время как те, чтобы облегчить буксировку, слегка подрабатывали двигателями. Наконец сходни сброшены — и пехотинцы начинают осторожно выкатывать на берег орудия и передвижную технику. В это время вокруг них рвутся снаряды и мины, свистят осколки и пули. Пехотинцы тут же кидаются врассыпную, некоторые падают замертво в воду или на песок. А совсем неподалеку можно наблюдать другую картину: солдаты пытаются вытащить на ровное место завязшую в глубоком, рыхлом песке пушку, между тем как их товарищи переносят на руках тяжелые ящики со снарядами. Тем временем на соседних участках побережья высаживаются новоприбывшие десантно-штурмовые подразделения. Японцы переводят огонь в ту сторону, кося людей градом свинца. И люди падают — кто в воду, кто в черный песок; раненые пытаются укрыться за обломками или в воронках, которыми усыпано и изрыто все побережье...

По плану, на захват Ио отводилось пять дней. Однако к вечеру 19 февраля морские пехотинцы продвинулись в глубь острова не больше чем на четверть намеченного на тот день расстояния. При этом они понесли огромные потери: одних только раненых было эвакуировано с поля боя около тысячи семисот человек, а число убитых еще даже не успели подсчитать. Между тем на крохотном плацдарме — на юго-западном побережье острова высадилось около сорока тысяч солдат морской пехоты. Когда стемнело, корабли снова открыли огонь и вели его

всю ночь без перерыва. Однако снаряды рвались в глубине острова: стрелять по передовым позициям японцев было по-прежнему небезопасно — в темноте можно было ненароком накрыть «своих». На рассвете с авианосцев взлетели пикирующие бомбардировщики и отправились «зачищать» демаскированные позиции противника. Бомбардировка продолжалась весь день и закончилась лишь с наступлением ночи. Но несмотря на это в тот день морские пехотинцы продвинулись в глубь острова совсем незначительно — где на 200, а где не более чем на 100 метров. Часть передовых укрепсооружений противника, представлявших собой вросшие в землю бетонные бункеры, уцелела — подавить их можно было лишь с помощью огнеметов или полевой артиллерии, расстреливая чуть ли не в упор. Но пушки еще надо было доставить на берег. А как, если затаившиеся в бункерах японцы открывали огонь по берегу при первой же возможности? 21 февраля наступление в глубине острова опять застопорилось, тогда как на побережье обстановка более или менее стабилизировалась. Неприятельские орудия били все реже, и уже не так метко. И американцы весь день напролет занимались тем, что выгружали танки и прочую бронетехнику. Теперь совсем другое дело: при поддержке танков сопротивление противника наверняка будет сломлено. Во всяком случае, прибытие бронетехники и артиллерии ободрило морских пехотинцев... Все это время авианосцы держались на некотором удалении от южной оконечности Ио, что, однако, не мешало самолетам подниматься в воздух точно по расписанию, больше похожему на плотный бесперебойный график движения пригородных поездов. Около 17 часов на экранах корабельных РЛС высветились неопознанные цели. Однако вскоре контакт с ними по непонятным причинам был потерян. Всего лишь на несколько минут! А ровно в 17 часов на полетную палубу «Саратоги», точно гром среди ясного неба, обрушился первый «самолет-самоубийца».

В начале XIII века в Китае правил могущественный монгольский завоеватель Кубилай-Хан. Впрочем, границы его царства простирались много дальше — на север, юг и запад. На востоке же ему оставалось покорить только крохотную Японию. Добраться до нее можно было только морем. И Кубилай-Хан повелел строить корабли — много кораблей. Так много, что, по свидетельствам китайских поэтов, горы стонали, когда полчища монголов принялись вырубать на корню леса, густо покрывавшие горные склоны. По иным сведениям, флот Кубилай-Хана насчитывал около 3500 кораблей. На них должны были отплыть на восток сто тысяч воинов, не считая многочисленной челяди. Первыми горькую весть о грядущем нашествии монголов принесли в Японию мореходы. По слухам, преувеличенным в десятки раз — соразмерно расстоянию, простиравшемуся между Китаем и Японией,

и воображению рассказчиков, выходило, что на Японию вот-вот обрушится великая беда. Однако японцы не дрогнули перед лицом неотвратимой угрозы. Покуда в храмах возносились молитвы и курились фимиам, воины ковали доспехи; потом они взяли в руки мечи, луки, пращи и выдвинулись к побережью — навстречу захватчикам. Но не успели они выйти к морю — а было это 14 августа 1281 года, — как близ берегов Японии пронесся жесточайший тайфун, каких в здешних водах никто отродясь не видывал. Несметную флотилию Кубилай-Хана разметало по морю а следом за тем она безвозвратно канула в kloкочущую пучину. И лишь малому числу монголов повезло выбраться на японский берег — однако там их ожидало рабство. Само небо, казалось, заступилось за империю. «Преклони ж колени всякий пред лицом Божественного ветра Дзе, сокрушившего флот тартарский!» — предписал тогда император Комен своим верноподданым... В память о том достославном событии в японских ВВС был создан отдельный корпус камикадзе — «божественный ветер». И цель у него была одна — любой ценой остановить наступление американского флота, вплоть до полного его уничтожения.

Мысль создать подразделение летчиков-смертников созрела в умах японских главнокомандующих еще до войны. И вовсе не ради того, чтобы воздать дань уважения современным военным традициям. Для любого японца из касты самураев, как, впрочем, и для большинства простолюдинов, добровольное самопожертвование во спасение родины издревле было самым желанным концом. А наградой за это служила вечная слава на этом свете и место в раю, среди досточтимейших предков. И японское командование, надо заметить, как нельзя более удачно, уловив момент, сыграло на патриотических чувствах своих сограждан, особенно, когда положение Японии в войне заметно ухудшилось.

Летчики из подразделения смертников—камикадзе неизменно следовали лозунгу: «За каждый самолет — один корабль!». Иными словами, летчик-смертник, обрушиваясь на палубу американского корабля, был обязан либо уничтожить его, либо, по крайней мере, вывести из строя, сделав небоеспособным. Таким образом, в двух словах, предполагалось нанести американцам значительные потери, сломать их боевой дух и вынудить к отказу от дальнейших боевых действий.

Число добровольцев, желавших поступить в корпус камикадзе, превысило все мыслимые ожидания. И уж если доброволец зачисляли в смертники, он тут же удостаивался самых высоких привилегий и почестей, и среди прочего — бессмертной славы для себя, своих предков и потомков. При жизни камикадзе почитались как национальные герои, а перед последней атакой им разрешалось облачаться в священные одежды самураев. Что же касается профессионально-технической подготовки добровольцев, она была упрощена до минимума: ведь глав-

ная задача камикадзе заключалась в том, чтобы найти цель и, обрушившись прямо на нее, уничтожить. Бывало и так, что в корпус камикадзе принимали добровольцев из числа летчиков — но только никомушных. Хороших пилотов берегли для выполнения куда более сложных боевых задач. Вот почему до тех пор, пока обучение камикадзе летному мастерству качественно не улучшилось, первые атаки смертников были крайне не эффективны. Однако, как бы там ни было, такой способ атаки, и дальше мы это увидим, стал представлять для американских кораблей самую серьезную угрозу, особенно для авианосцев: ведь выполняя приказ, на них-то главным образом и нацеливались летчики-смертники.

21 февраля 1945 года около 17 часов на палубу тяжелого авианосца «Саратога» обрушились три самолета-самоубийца. И хотя повреждения оказались не очень серьезными, находиться в строю авианосец дольше не мог, а немного погодя двое камикадзе атаковали конвойный авианосец «Бисмарк-Си». В вечерних сумерках с других кораблей были отчетливо видны дымные шлейфы — черный посередине и белые по бокам, — тянувшиеся за обоими камикадзе. Они пикировали точно на цель, уже будучи сбитыми, угрожая унести с собой многие человеческие жизни. Авианосец озарили две яркие вспышки, а после еще одна, и еще... Ветер разнес по морю гулкие раскаты взрывов. Экипаж «Бисмарк-Си» стал спешно готовиться к тому, чтобы покинуть обреченный авианосец. Тот затонул спустя два часа и унес с собой жизни 350 моряков.

Других атак камикадзе близ Ио в тот день, похоже, больше не последовало. Ну а если смертники где и атаковали, то безуспешно.

День 23 февраля стал решающим в ходе операции по захвату Ио. Хотя японцы, засевшие в подземных бункерах, по-прежнему оказывали на редкость упорное сопротивление, американцы, перегруппировавшись, придумали новый способ, как подавить неуязвимую систему неприятельских укреплений. Так, например, сто восемьдесят бункеров, расположенных у подножия вулканического конуса на юго-западной оконечности острова, были попросту наглухо завалены и укрывавшиеся там японцы оказались буквально замурованными заживо. Американцы заложили входы в пещеры бетонными блоками и засыпали сверху землей, разровняв бульдозерами. Впрочем, в иных местах японцам удалось-таки размуроваться. И тогда американцы начинали все сызнова. Поначалу они даже думали напустить в пещеры отравляющего газа, но, слава Богу, вовремя спохватились — иначе заодно с японцами были бы ненароком уничтожены попавшие к ним в плен морские пехотинцы. Словом, в тот день американцы замуровали сто восемьдесят пещер, оборудованных под огневые точки. Остальные же двести, оказавшиеся на поверку более или менее уязвимыми, были

уничтожены огнеметами, тротильными шашками, пушечными снарядами и реактивными бомбами. Главная трудность заключалась в том, что бункеры демаскировались не сразу, а постепенно — лишь когда затаившиеся внутри японцы открывали огонь. И американцы несли потери даже на так называемых зачищенных участках. Тогда-то и пришлось в голову прибегнуть к газовой атаке...

24 февраля вперед двинулись танки. Однако многие из них подорвались на минах, даже не успев вступить в бой. В тот день главной целью был ближайший к побережью Фатутсина аэродром. Подступы к нему были опоясаны разветвленной системой оборонительных сооружений, располагавшихся на участке шириной девятьсот метров и насчитывавших около восьмисот огневых точек. Снаружи бункеры запирались на толстую стальную дверь, а внутри каждого из них находилось по одному откатному орудью. Улучив момент, японцы отворяли дверь, выкатывали пушку и открывали огонь. Затем они закатывали пушку обратно и задраивали дверь наглухо.

Единственным по-настоящему эффективным средством борьбы с подземными укреплениями противника были, пожалуй, только самолеты-ракетоносцы. Однако перед любой такой бомбардировкой летчиков приходилось наводить на цели — то есть указывать точное месторасположение каждого демаскированного бункера. А это, в свою очередь, требовало четких и бесперебойных связующих действий между берегом и конвойными авианосцами. Ударные же авианосцы из 58-го оперативного соединения покинули воды Ио и взяли обратный курс на Улити...

Короче говоря, передовой отряд морских пехотинцев вышел к противоположному северо-восточному берегу острова только 9 марта. Однако официальное заявление о захвате Ио последовало лишь 17 марта. Таким образом, американцам понадобилось в общей сложности 26 дней, чтобы расчистить клочок суши длиной не больше девяти километров. В тот день адмирал Честер Нимиц наконец объявил во всеуслышание: «Битва за Ио завершилась. Хорошо организованная система обороны японцев подавлена. Между тем на острове еще осталось несколько недобитых группировок противника, укрывающихся в скалах. Однако части нашей морской пехоты уже приступили к их ликвидации. Битва за Ио длилась 26 дней. В ходе изнурительных боевых действий, не имевших себе равных за все время Тихоокеанской войны, японцы потеряли 21 тысячу человек убитыми, тогда как наши потери составили 4189 человек убитыми и 15 208 ранеными, при том что 411 человек числится пропавшим без вести». К сказанному можно прибавить и то, что на уничтожение 21 тысячи японцев американцы израсходовали 40 тысяч тонн бомб и снарядов. Что же касается практических результатов битвы за Ио, то, как явствует из двух последних фраз главнокомандующего Тихоокеанским флотом, они были таковы:

«С 16 марта вступил в действие заново отстроенный нами аэродром, расположенный в центральной части острова. Южный аэродром вот уже несколько дней как служит промежуточной базой для наших «суперкрепостей», дислоцированных на Марианских островах и регулярно вылетающих бомбить территорию Японии.

В начале марта 1945 года корабли 58-го ударного соединения бросили якорь в лагуне атолла Улити, похожего как две капли воды на другие крупные тихоокеанские атоллы, описанные выше. Словом — ничего особенного. Подобно Кваджалейну или, скажем, Маджуро, Улити служил тогда перевалочной военно-морской базой. Помимо всевозможных сооружений — для технического обслуживания, ремонта и снабжения кораблей, на атолле построили своего рода «дом отдыха» для моряков. Теперь там отдыхали экипажи кораблей 58-го оперативного соединения. По лазурной глади лагуны сновали туда-сюда катера и вельботы — они партиями переправляли моряков на берег, где их ждали уютные бары под навесами из пальмовых листьев, будто перенесенные сюда прямо со съемочных площадок Голливуда, с той лишь разницей, что спиртного здесь не отпускали, даже пиво. Да и о полуобнаженных танцовщиках, развлекающих публику во всех похожих заведениях на континенте, оставалось разве только мечтать. И все же моряков тянуло в эти дома призрачных наслаждений точно магнитом, лишь бы ощутить под ногами твердую землю — хоть на несколько часов. Так что дни отдыха особым разнообразием не отличались: солнечные ванны на открытой палубе корабля, три-четыре часа на берегу — в экзотическом антураже безалкогольных баров, а вечером — кино в корабельном кинозале. На отдыхе моряки старались не говорить о войне, однако не думать о ней они были не в силах, тем более, что скоро поползли слухи, будто на днях им снова предстоит выйти в море. Через несколько дней слухи подтвердились, да и цель нового похода уже ни у кого не вызвала сомнений — Окинава.

Вечером 10 марта на атолле Улити царили ставшие уже привычными мир и покой. Далекий западный горизонт был расцвечен огненно-красным заревом закатного солнца, которое мало-помалу тускнело, затягиваясь сумеречной дымкой. А потом, как это обыкновенно происходит в тропиках, мгновенно наступила ночь и на небе высыпали мириады сверкающих звезд. На суше, при свете прожекторов, продолжались работы, в то время как на борту кораблей палубные огни разом погасли. И только мерцающий свет кинопроекторов, пробиваясь наружу через проемы открытых межпалубных пространств, отсвечивал на окрасившейся в густо-чернильный цвет глади лагуны. На борту кораблей крутили кино — впрочем, не на всех. Но моряки этих кораблей, кроме вахтенных, тоже не остались в накладе: они отправились смотреть кино к своим товарищам на другие корабли... Ни в

одном военном документе, конечно же, не упоминается название фильма, который в тот вечер показывали, к примеу, на борту авианосца «Рэндолф», — известно только, что это был детектив. Нижняя ангарная палуба была битком набита людьми. И вдруг посреди фильма кинозрителям почудилось, что корабль содрогнулся, а через миг-другой голоса героев фильма заглушил раскатистый грохот взрывов. Моряки тотчас же повскакивали с мест, а киногерои знай себе продолжали выяснять меж собой хитро запутанные отношения. В следующую секунду тревожно взревели сирены — моряки кинулись к своим боевым постам. Полетная палуба была охвачена пламенем, в кормовой ее части один за другим громыхнули взрывы, правда, уже не такие громкие. Языки пламени разметались яркими пляшущими бликами, казалось, по всей глянцево-черной глади лагуны. По кораблям эхом разнесся слух, будто на «Рэндолфе» при неудачной посадке взорвался самолет. Судя по рокоту мотора, это был истребитель F-6-F. Говорили, что, когда он заходил на посадку, у него «кашлял» двигатель, а после, перед самым падением, он и вовсе заглох.

Пожар на «Рэндолфе» потушили довольно быстро — тревоге дали отбой. И только наутро, когда кормовая палуба остыла и можно было обследовать место крушения самолета, аварийная команда обнаружила застрявшие в межпалубном пространстве авианосца обломки японского самолета, а среди них — обгоревшее тело летчика. Это был камикадзе. Прилетел он не иначе как с островов Дайто, что в 800 милях к северу от Улити. И цель у него была одна — сокрушить любой американский авианосец, застигнув его врасплох, что называется, в тихой гавани.

14 марта в семь часов утра, при ясной погоде и спокойном море, корабли 58-го оперативного соединения снялись с якоря и единой кильватерной колонной, с эсминцами во главе, взяли курс на Окинаву. Теперь соединение состояло из 10 тяжелых и 6 легких авианосцев, 8 линкоров, 2 новеньких больших линейных крейсеров, 14 тяжелых и легких крейсеров и эсминцев. Управлять столь мощной эскадрой, понятно, было делом не из легких, тем более что на подходе к Окинаве ее предполагалось пополнить соединением десантных сил и силами бомбардировочной авиации. Так, к примеру, «Энтерпрайз», укомплектованный исключительно ночными истребителями и торпедоносцами (с РЛС ночного видения), в дневное время входил в состав ударной группы 58-4, а ночью он вместе с кораблями прикрытия уже действовал в составе ударной группы 58-5, переданной под командование контр-адмирала М. Гарднера. Главное же командование предстоящей операцией было поручено контр-адмиралу Реймонду Спрюзенсу, знаменитому человеку-роботу. Генеральный курс 58-го соединения лежал к островам Рюкю, входящим, в свою очередь, в архипелаг Окинава.

Ей надлежало нанести массированный бомбовый удар по аэродромам противника, расположенным на близлежащих островах, обеспечив таким образом десантным соединениям свободный подход к главному острову архипелага — Окинаве, а следом за тем — поддерживать десантную операцию с моря и воздуха.

По выходе в море экипажам объявили о цели похода уже совершенно официально. И тут же, по ходу дела, начались учения. Пикирующие бомбардировщики отрабатывали меткость бомбометания на мишенях, которые тащили за собой на буксире корабли; зенитчики оттачивали свое мастерство на конусах, которые тянули за собой самолеты. Моряки и летчики относились к учениям очень серьезно: они не сомневались — захват Окинавы будет дорого стоить. К тому же японское радио изо дня в день твердило, что на подходе к берегам метрополии американцев ждет отпор, какой им прежде и не снился. И это была не пустая пропаганда. Уж кто-кто, а американцы на собственной шкуре испытали всю мощь сопротивления японцев и отдавали себе отчет в том, что такое система обороны противника. Ко всему прочему, теперь японским ВВС и ВМС предстояло вести боевые действия в непосредственной близости от своих баз, что значительно облегчало им задачу. Ну и, кроме того, из бравурных сообщений Токийского радио следовало, что против захватчиков будут брошены целые эскадрильи камикадзе.

Хотя Окинава лежит в 950 милях к югу от Токио и в 460 милях южнее Нагасаки, она входит в состав японской территории. Остров этот гористый, длина его составляет 180 километров, а ширина варьируется от 6 до 28 километров. До войны население Окинавы составляло 200 тысяч человек. На острове было два крупных города: в одном насчитывалось 60 тысяч жителей, в другом — 30 тысяч. По оценкам американцев, численность военного гарнизона Окинавы к марту 1945 года составляла 60 тысяч человек. Судя по аэроснимкам, полученным с борта разведывательных самолетов, на острове было оборудовано пять аэродромов.

16 марта корабли 58-го соединения встретились в условленном месте с танкерами и стали дозаправляться топливом. Небо в тот день было пасмурным, на море поднялось волнение. Моряки на танкерах переговаривались со своими товарищами на боевых кораблях и то и дело поглядывали на небо. Но вот дозаправка благополучно закончилась, и танкеры легли на обратный курс, а эскадра двинулась со скоростью 25 узлов дальше — к островам Рюкю. О чем же думали моряки, с каждым днем приближаясь к цели? Наверное, о том, обнаружит противник эскадру до того, как бомбардировщики успеют разбомбить японские аэродромы, или нет.

Цели, которые высвечивались на экранах РЛС, американцы называли зловещим словом «призраки». 17 марта в 21 час 40 минут в информационно-командном пункте «Энтерпрайза» затрепал громкоговоритель и донесшийся из репродуктора сухой, бесстрастный голос возвестил: «Внимание, «призраки»! Дистанция 142-72 мили». Телефонисты обозначили координаты надвигающихся «призраков», а дежурный телеграфист тотчас же принялся отстукивать полученную информацию на бесшумном телетайпе. Кто-то из офицеров покинул КП и вышел на открытую палубу. Снаружи стояла такая темень, что можно было едва различить ходовые огни ближайших кораблей. РЛС засекала три самолета: они неумолимо приближались в кромешной мгле и теперь уже были в 130 километрах от эскадры. Через несколько минут на экране РЛС высветились другие цели. Система опознавания «свой — чужой» определила, что это — неприятельские самолеты. Стало быть, эскадру обнаружили.

Согласно новому предписанию, «Энтерпрайз» перешел в ночной режим действия. Если в самом начале войны моряки «Энтерпрайза» и представить себе не могли, что когда-нибудь им придется увидеть, как в непроглядной ночи взлетают палубные истребители, то теперь это зрелище стало для них привычным, даже естественным... Часа через два истребители так же привычно — как ни в чем не бывало вернулись обратно. Они сбили пару двухмоторных японских истребителей. Остальные неприятельские самолеты улетели прочь.

Утро 18 марта выдалось пасмурным и унылым — солнце как будто не вставало вовсе. И небо окрасилось в грязно-серый цвет словно само собой. По морю шла крупная зыбь. Воздух был холодный и промозглый — словом, типичная японская погода. В 5 часов 45 минут в небо поднялись первые самолеты. Вскоре над эскадрой уже кружило целое авиационное соединение — в несколько вертикальных эшелонов, — куда входили ударные бомбардировщики и истребители прикрытия. Тем временем на борту кораблей вахтенные команды радиолокационного наблюдения неотрывно следили за незатухающими экранами радаров: «призраки» могли появиться снова, в любую минуту. А впередсмотрящие ощупывали пристальным взглядом окутанный сизой дымкой горизонт, но в их глазах уже не чувствовалось былой тревоги, зато ощущалась напряженность.

«Призраки» появились около семи утра. В 7 часов 37 минут из-за облаков вынырнул первый неприятельский одномоторный самолет. В это же время над морем гроыхнули зенитные залпы. Японец вошел в пикирование. Неужели камикадзе?! Слава Богу, нет! От самолета отделилась бомба и, тускло сверкнув, со свистом полетела вниз. Самолет было взметнулся ввысь, но тут же был сбит и стал падать. Он рухнул в море следом за бомбой, которая даже не успела взорваться. В 8 часов 07 минут на авианосец «Интерпид» устремился японский двухмотор-

ный самолет. В него тоже угодила снаряд, и он взорвался прямо в воздухе. Японцы атаковали эскадру в течение всего дня — и поодиночке, и группами. Но ни один корабль серьезно не пострадал. Камикадзе в тот день так и не появились.

А между тем американские ударные эскадрильи уже всю бомбили военные объекты на острове Рюкю. Они готовились наткнуться на сопротивление, какое, по словам Токийского радио, им и не снилось, а на самом деле застigli японцев врасплох. На подлете к аэродрому противника, который должен был встретить их во всеоружии, тем более после того, как корабли 58-го соединения себя обнаружили, американские летчики увидели там самолеты, стоявшие в ряд возле ангаров, да метнувшихся было врассыпную солдат местного гарнизона. Однако бежать было поздно: всепожирающее пламя в мгновение ока охватило аэродром целиком. Оглушительные взрывы реактивных бомб, будто распускавшиеся гигантскими черно-красными бутонами, произвели на японцев ошеломляющее впечатление. И все же часть неприятельских самолетов успела подняться в воздух. Но толку-то: они же были сбиты в неравном бою. Всего же американские летчики уничтожили в тот день 375 японских самолетов: 275 — на земле и 100 — в воздухе. С этой доброй вестью они вернулись на борт своих авианосцев. А незадолго до их возвращения Митчеру передали донесение от одного из пилотов-разведчиков. Тот сообщал, что «наблюдал большое скопление неприятельских боевых кораблей в гавани Куре». Куре — крупнейший порт на северо-западном берегу Внутреннего японского моря или — если угодно — южном побережье Хонсю, главного острова Японского архипелага. «А что, если взять и нанести удар по Куре?» — подумал Митчер.

В самом деле, почему бы и нет? Ведь наносили же американские тяжелые бомбардировщики удары по Токио! И то верно: 10 марта на Токио обрушился двенадцатый по счету бомбовый удар. В тот день 300 «суперкрепостей», взлетевших с Гуама, сбросили на японскую столицу 1200 бомб. «Еще ни разу в жизни не доводилось мне наблюдать столь впечатляющее зрелище, как полыхающий Токио, — покинув кабину самолета, признался генерал Томас Пауэр. — Пожар охватил целые кварталы. В общей сложности огонь выжег подчистую 38 квадратных километров жилой площади города». А 13 марта налету тех же трехсот «суперкрепостей» подверглась Осака, второй по величине город Японии (три миллиона жителей). В результате было выжжено 8 квадратных километров жилой площади... Ну а летчикам 58-го оперативного соединения предстояла куда более сложная и ответственная задача — атаковать стоящие на рейде Куре боевые корабли противника, а уж они-то сумеют за себя постоять, как это было в битве при Лейте. Так оно и вышло: после налета на Куре эскадренные самолеты

недосчитались полсотни самолетов. Однако в ходе атаки американские летчики вывели из строя: 2 линкора, в том числе один авианесущий, 3 тяжелых авианосца, 1 легкий и 2 крейсера.

В тот день, 19 марта, японцы еще не раз атаковали американскую эскадру. В ходе одной такой атаки в авианосец «Франклин» угодили две бомбы. Со стороны — к примеру, с борта других кораблей — обычно трудно разглядеть, насколько серьезные повреждения получил авианосец. Последствия взрыва — или взрывов — могут быть либо совсем пустяковые, либо, напротив, катастрофические — все зависит даже не от того, куда попала бомба, а от того, где именно она взорвалась. Так, например, на борту «Франклина» в результате взрывов двух бомб вспыхнул сильнейший пожар, а он, в свою очередь, повлек за собой другие взрывы. Авианосец, слава Богу, не затонул, однако вышел из строя, и одному из крейсеров пришлось взять его на буксир. А еще через несколько минут бомба поразила авианосец «Уосп» — одна-единственная. Но последствия взрыва были не менее трагические, чем на «Франклин». К счастью, «Уосп» остался не только на плаву, но и на ходу. Так закончился тот злополучный день... После налета на Куре американская эскадра, которая, растянувшись в длинную линию, крейсировала все это время в водах островов Сикоку и Хонсю, снова перестроилась в походный порядок и взяла курс на юг.

Наступило 20 марта. Эскадра шла прежним курсом, делая не больше 15 узлов, чтобы не потерять из вида плетущийся в хвосте «Франклин», который тащил на буксире крейсер. Моряки с опаской поглядывали на север, удивляясь, что японцы до сих пор не предприняли ни одной воздушной атаки. Только около четырех часов пополудни палубные громкоговорители возвестили о том, что дальний радиолокационный дозор засек воздушные цели: «призраки», как и следовало ожидать, надвигались с севера. Для моряков то было сигналом тревоги — они стали готовиться к бою. В воздух тут же поднялись звенья истребителей прикрытия, но из-за сгустившейся облачности им удалось перехватить далеко не все самолеты противника. Многие из них благополучно прорвались через заслон и в 16 часов 30 минут атаковали «Франклин». Но авианосцу и в этот раз повезло. Зато серьезные повреждения получил другой авианосец. Как явствует из скупых — в данном случае — отчетов, «авианосец «Энтерпрайз» попал под обстрел нашей зенитной артиллерии, вследствие чего оказался непригоден для дальнейшего участия в воздушно-морских операциях». Вот так история! Воистину невероятно! Но как такое могло случиться? К сожалению, нам вряд ли удастся восстановить трагическую картину происшедшего, поскольку подробно о нем не упоминается ни в одном официальном документе: как говорится — военная тайна! Но что бы там ни было, вечером 20 марта «Энтерпрайз» в компании своих пострадав-

ших собратьев — «Франклина» и «Уоспа» покинул эскадру и двинулся на буксире по направлению к Улити, а часть его ночных истребителей перебазировалась на другие эскадренные авианосцы. Последуем же и мы за ними. Что же до «Большого Э.», то здесь мы с ним расстанемся — ненадолго, потому как очень скоро он вновь встанет в строй.

Согласно общему боевому приказу, удар по Окинаве предполагалось нанести сразу же после захвата островов Керама. Этот крохотный архипелаг расположен к западу от южной оконечности Окинавы и отстоит от нее на расстоянии от 16 до 72 километров. Все острова Керама обитаемы. Большую часть их населения в то время составляли мирные, трудолюбивые крестьяне. Ютились они в утлых хижинах, крытых черепичной кровлей, и с упорством муравьев обрабатывали свои скудные угодья. Архипелаг защищал всего лишь малочисленный гарнизон — человек восемьсот, и ни одного самолета. Поэтому представить себе, как прошло «вторжение» на острова архипелага, большого труда не составляет. Впрочем, с местными «захватчики» обходились вполне дружелюбно. Правда, прежде они уничтожили на корню все военные объекты. Но островитяне, не следует забывать, все как один были японцы, а для всякого японца понятие «чужеземные варвары» и демоны были суть одно и то же. Чудовищная военная мощь заокеанских пришельцев лишней раз подтвердила справедливость их убеждений, вследствие чего многие островитяне предпочли добровольно расстаться с жизнью, чем против воли принимать знаки дружбы от ненавистных иноземцев. Архипелаг в буквальном смысле слова охватила эпидемия самоубийств. К своему изумлению, американцы находили среди трупов взрослых и тела детей, которых, прежде чем покончить с собой, без всякой жалости убивали собственные родители.

А еще американцы обнаружили в прибрежных пещерах около трех сотен одноместных плоскодонок, и в носовой части каждой из них была заложена взрывчатка. Предназначение этих лодок не вызвало у американцев ни малейших сомнений: их предполагалось использовать в качестве торпед. О том же, сколько таких «снарядов» спрятано на Окинаве, оставалось только догадываться. Несомненно было одно: все они будут нацелены на американские корабли.

По своим масштабам штурм Окинавы во много раз превзошел десантные операции на Сицилии и даже, в некотором смысле, в Нормандии. И главная тому причина — огромное расстояние, которое американцам следовало преодолеть, прежде чем наконец выйти к цели. То же самое, впрочем, можно сказать о любой другой сверхдальней военной операции: тут уж, как говорится, чем дальше в лес, тем больше дров, в смысле — трудностей. День «Д» был назначен на 1 апреля. А

начиная с 21 марта Окинава подверглась непрерывным массированным бомбардировкам, в которых участвовали следующие силы: самолеты 58-го оперативного соединения; «суперкрепости» 20-й воздушной армии, дислоцированной на Марианских островах; «суперкрепости» 5-й воздушной армии, базирующейся на Лусоне*; «суперкрепости» 14-й воздушной армии, размещенной на американских базах в Китае. Удары наносились по всем хоть мало-мальски различимым на поверхности острова объектам — даже кладбищам. А численность войск вторжения в два раза превосходила количество сил, использовавшихся где бы то ни было прежде. Наземными войсками, куда входили подразделения морской пехоты и общевойсковые пехотные соединения, командовал генерал-лейтенант Саймон Боливар Бакнер — ему же было поручено верховное командование оккупационными силами, которым предстояло удерживать Окинаву после ее захвата. В то же время стратегическое командование всей Окинавской десантной операцией было возложено на контр-адмирала Спрюэнса. Таким образом накануне дня «Д» в водах Окинавы собралась огромная ударная флотилия, насчитывающая 1400 кораблей. Высадку десанта предполагалось произвести на юго-западном побережье острова.

Штурм Окинавы, начавшийся утром в день «Д», можно представить себе только в общих чертах. Тем более что и сами его участники, за исключением главнокомандующих, имели о происходящем, если подразумевать общий масштаб, весьма относительное представление. Поскольку они видели лишь то, что творилось у них перед глазами, Ну а главными участниками штурма и очевидцами происходящего, как всегда, были морские пехотинцы: они первыми покинули транспорты и, разместившись в десантных катерах и бронетранспортерах-амфибиях, выдвинулись к неприятельскому берегу. Они продвигались вперед решительно и твердо, потому как ощущали у себя за спиной небывало мощную поддержку. Оглядываясь время от времени назад, они едва различали линию горизонта: ее скрывали от взоров растянувшиеся вширь и вглубь ударные эшелоны кораблей. От севера до юга — куда ни кинь взгляд — всюду громоздились похожие на плавучие крепости линкоры. Через равные промежутки времени, точно по часам они выстреливали огромные снаряды, и огненные вспышки, ежесекундно вырывавшиеся из широченных жерл корабельных орудий, отсвечивали на изломанной зыбью тускло-серой поверхности моря яркими отблесками. А в белесом небе, над головами морских пехотинцев, ревели самолеты. Они надвигались на побережье незыблемыми монолитными эшелонами, тогда как ряды десантных эшелонов из-за волнения на море слегка расстроились. Первое, что морские пехотин-

* Лусон — остров в Филиппинском архипелаге.

цы увидели на подходе к берегу Окинавы, — сплошное нагромождение скал, увенчанных клубами дыма. Чуть погода очертания береговой полосы проступили уже более четко. Сразу же за пляжем возвышалась трехметровая защитная стена — во многих местах она была пробита бомбами и снарядами. Надо было готовить штурмовые лестницы. Вот уже на берег выкатили тягачи-амфибии — и двинулись напрямик к стене. А пехотинцы, высадившиеся первыми, тем временем рассредоточились по всей береговой линии, чтобы прикрыть подходившие десантные баржи с лестницами. Между тем в какой-нибудь сотне метров от кромки прибоя земля Окинавы сотрясалась от непрерывных раскатистых взрывов бомб и снарядов. Пехотинцы взяли ступню приступом — где через проломы, где по лестницам, — и довольно быстро. Дальше двинулись медленно и осторожно: разве они могли быть уверены, что после предварительной бомбардировки на Окинаве не осталось в живых ни одного японца? Наверняка противник затаился и ждет случая, чтобы ринуться в контратаку: ведь такое уже было, и не раз. Покуда десантники из первых штурмовых эшелонов шаг за шагом продвигались в глубь острова, к берегу подтягивались артиллерия и танки. Позади стены простиралась широкая, открытая площадка наподобие террасы, — лучшего места для обстрела прямой наводкой из пушек и пулеметов не сыскать. Но ни тех, ни других поблизости не было — по крайней мере на первый взгляд. А что если это минное поле? Десантники пошли вперед еще медленнее, ступая еще более осторожно. Мин, к счастью, не было. Но от рвущихся неподалеку бомб и снарядов земля тряслась в них под ногами постоянно. Некоторое время спустя наступление пришлось ненадолго приостановить: надо было проложить через проемы в стене сходни и перетащить по ним танки и полевые орудия. Когда дело было сделано, наступление продолжилось... Простиравшаяся кругом местность, почерневшая от дыма и копоти, изрытая глубокими воронками и заваленная горами обломков, производила на издавших виды пехотинцев не менее ужасающее впечатление, чем на других островах, которые им приходилось штурмовать прежде. Местность эта совсем не походила на географический ландшафт в привычном понимании слова: то была неведомая земля под названием зона смерти. И не зная пехотинцы наверное, в какой именно географической точке они находятся, догадаться об этом по чисто внешним признакам было бы просто невозможно. То тут, то там десантники натыкались на засыпанные землей, но почти не пострадавшие от бомбежек бетонные бункеры. Внутри — ни души. «Похоже, японцы дожидаются, когда на берегу скопится побольше людей и техники, — решили десантники. — Тогда-то они себя и обнаружат. Это уж как пить дать». Но уже было одиннадцать часов утра, а японцы так себя и не обнаружили. И за какие-нибудь три часа десантники из первых штурмовых эшелонов преодолели расстояние, какое они рас-

считывали пройти не раньше чем дня за три. Под вечер, к концу дня «Д», на Окинаве по-прежнему было все тихо — в том смысле, что американцы так и не встретили ни одного японского солдата. Таким образом, потери экспедиционного корпуса были сведены к минимуму: один пехотинец получил травму, а другой заболел.

И все же в тот день японцы дали-таки о себе знать — но не на земле, а в воздухе: в небе над Окинавой внезапно появились их самолеты. Они атаковали американскую эскадру с нескольких заходов, но без особых успехов: корабли стояли не скученно, а рассредоточившись вдоль всего юго-западного побережья острова. И на один корабль приходилось не больше дюжины атакующих, при том что камикадзе среди них не было. Словом, они не нанесли эскадре почти никакого ущерба. К большинству кораблей неприятельские самолеты даже не смогли приблизиться. Иначе говоря, японцы и тут дали маху — и худшие опасения американцев не оправдались: ведь они приготовились отражать воздушные атаки противника, что называется, во всеоружии.

В день «Д+1» на северном участке оперативной зоны высадились 3-й корпус морской пехоты, а на южном — 24-й армейский корпус. Перегруппировавшись в боевые порядки, морские пехотинцы двинулись на север, а общевойсковые подразделения — на юг. Но и они не встретили на своем пути ни одного японца. Однако нервы у американских солдат были напряжены: неожиданная тишина и поразительное спокойствие действовали на людей куда более угнетающе, чем грохот пальбы, к которому они уже давно привыкли. И не удивительно, что в день «Д+2», то есть 3 апреля, когда к востоку от аэродрома в Йонтане пехотинцы наткнулись на несколько оборонительных позиций японцев, они даже вздохнули с облегчением. Обнаруженные укрепления ничем не отличались от точно так же на Ио — те же бетонные бункеры и пещеры, оборудованные под огневые точки. Тактика японцев не поддавалась никакому объяснению: они совершенно беспрепятственно впустили американцев на остров — и ради чего? Ради того, чтобы оборонять какой-то там аэродром, который им уже никогда не придется использовать по назначению? В самом деле, американцы захватили его в считанные часы, расчистили от обломков, разровняли, переоборудовали — словом, к вечеру следующего дня он был готов к обслуживанию самолетов, только не японских, а американских... А к вечеру 4 апреля обстановка ничуть не изменилась: ни морские пехотинцы, ни солдаты из общевойсковых подразделений не встретили со стороны противника ни малейшего сопротивления, если не считать короткой стычки на подступах к аэродрому. Редкие воздушные атаки японцев были столь же неэффективны, как и в первый день. И наступление продвигалось все дальше, по мере доставки на остров новых средств огневой поддержки — танков и артиллерии. Таким обра-

зом десантная операция опережала намеченные сроки на несколько дней. И только 5 апреля армейские части, наступавшие на юге, наконец наткнулись на передовой рубеж обороны противника.

По приказу своего командования японцы оставили северную часть Окинавы в тот день, когда американцы приступили к предварительной зачистке острова с моря и воздуха и когда стало ясно, что за этим непременно последует штурм. Так что девяносто семь процентов личного состава местного гарнизона, вместе с артиллерией, переместились на юг. Хуже того: военные угнали с собой и вооружили всех мужчин от шестнадцати до шестидесяти лет из числа гражданского населения. План японского главного командования заключался в следующем: разбить на юге Окинавы надежно укрепленный лагерь и хотя бы на несколько недель сдержать наступление американцев, а тем временем уничтожить их корабли, лишив наземные войска всякой поддержки с моря и воздуха. Как же японские главнокомандующие намеревались уничтожить американскую эскадру? Очень просто: массированным ударом, который должны были нанести эскадрильи летчиков-смертников.

Камикадзе не заставили себя долго ждать: они появились уже 6 апреля. Небо в то утро было сплошь затянуто тучами. С севера дул свежий ветер: скорость его составляла порядка 8-10 метров в секунду. По морю с северо-запада шла крупная зыбь. Первые «призраки» высветились на экранах РЛС в 13 часов с минутами. Полетные палубы авианосцев вмиг опустели. В воздух сначала поднялись истребители.

Японские самолеты, числом от четырехсот до пятисот, взлетели с аэродромов, расположенных в северной части архипелага Рюкю и на острове Кюсю. И большинство из них — не все — действительно принадлежали к Специальному корпусу камикадзе. Среди самолетов, ведомых смертниками, было несколько скоростных двухмоторных бомбардировщиков и совсем новеньких «зеро» — их пилотировали куда более опытные летчики, которые были обязаны выжить во что бы то ни стало... На вооружении корпуса камикадзе состояли старенькие «зеро», пикирующие бомбардировщики 1937 года постройки, ветхие торпедоносцы да гидросамолеты. Для большинства пилотов этих допотопных «этажерок» полет к Окинаве должен был стать первым и последним в их жизни. «Избранников смерти», как еще называли камикадзе, натаскивали две-три недели, облачали в ритуальную униформу со специальной почетной эмблемой — и гнали на бойню, точно стадо баранов под присмотром матерых псов... А бойня тогда и впрямь была ужасная. Хотя для многих американских летчиков тот день — 6 апреля — стал знаменательным: они по праву заслужили высокое звание асов. В американских военных отчетах число потерь,

понесенных японцами в воздушных боях 6 апреля, варьируется от 307 до 506 самолетов. И даже если объективности ради мы с вами выведем из приведенных цифр некую среднюю величину или же возьмем наименьшую, она все равно не идет ни в какое сравнение с теми потерями, которые понесли американцы: два самолета, ни больше ни меньше. Из тех же американских официальных документов явствует, что четыре истребителя «Йорктауна», атаковавшие одним звеном, сбили с полсотни камикадзе, а сами не получили ни единой царапины. И удивляться тут особенно нечему: ведь летчики-смертники не видели перед собой ничего, кроме цели, которую должны были поразить любой ценой. Они не могли, да и не умели ни маневрировать, ни отстреливаться. Больше того: у них и в мыслях-то не было уклоняться от ударов или вести ответный огонь. Так что до захода на цель камикадзе оставалось уповать только на «зеро», которые старались прикрывать их по мере сил и возможностей, но что толку: истребителей, сопровождавших «летающие гробы» камикадзе, было слишком мало. А тут еще мощный противоздушный заслон, который выставили американские корабли. Но, несмотря ни на что, некоторым камикадзе удалось выполнить свою задачу, хотя и не главную, потому как их удар пришелся в основном на эсминцы. И вот почему. Американцы, памятуя о том, что их непременно будут атаковать камикадзе, решили предупредить налет заблаговременно. С этой целью на подступах к северо-западному побережью Окинавы они выставили широким полукругом заслон из кораблей радиолокационного дозора. Это были эсминцы, оснащенные приборами дальнего воздушного наблюдения и опознавания. Обнаружив цели, они тотчас же оповестили штаб ВВС эскадры — и в воздух немедленно взмыли истребители. Таким образом 6 апреля благодаря четко отлаженной системе обнаружения и оповещения, американцы уничтожили больше половины летчиков-смертников еще на подлете к Окинаве. Те же камикадзе, которым удалось прорваться сквозь истребительный заслон, кидались, точно разъяренные ястребы, на первые попавшиеся корабли, то есть эсминцы. Несколько камикадзе сумели пробиться еще дальше — и от них пострадали уже куда более крупные корабли.

Мощная американская эскадра, рассредоточенная на огромном участке океана, была готова отразить любой удар — с любого направления. Вечером 6 апреля командир американской подводной лодки радиолокационного дозора, патрулировавшей в водах пролива Бунгол — между островами Кюсю и Сикоку, при входе во Внутреннее Японское море, — увидел на экране РЛС характерные цели: это были корабли противника. Через минуту в штабе эскадры получили следующее радиодонесение: «Видим неприятельский линкор и корабли сопровождения. Курс — 180». Иначе говоря, цели смешались к югу, а

это, в свою очередь, означало, что японцы бросили в бой последние остатки своих ВМС... По окончании войны на допросах японские адмиралы единодушно признались, что после битвы при Лейте у них уже не было ни малейших сомнений в превосходстве американцев на море. «Защищая наши территории, мы уповали только на солдат и летчиков, особенно камикадзе», — заявил Озава. А Йонаи, министр морского флота в правительстве Койсо, был более категоричен и краток в суждениях: «Я знал, конец близок»... Но, невзирая ни на что, японские корабли, жалкие остатки некогда могущественного императорского флота, все же вышли в море. «Мы либо погибнем, все до единого, либо спасем родину!» — таков был девиз японских моряков, избравших достойную смерть в последнем бою. Не исключено, что японское командование решило предпринять отчаянную попытку расчленив американскую эскадру и уничтожить ее корабли по отдельности, бросив в атаку камикадзе.

Но американцы даже не дрогнули. Ответные действия последовали незамедлительно. Получив донесение от дозорной подлодки, контр-адмирал Митчер тут же приказал трем ударным авианосным группам 58-го оперативного соединения выдвинуться навстречу кораблям противника и сосредоточиться на северо-восточных подступах к Окинаве. 7 апреля, на рассвете, в разведывательный полет отправились сорок патрульных истребителей. В 8 часов 22 минуты неприятельские корабли обнаружило авиазвено с «Эссекса». Летчики доложили командованию: «Прямо по курсу — линкор класса «Ямато», крейсер и восемь эсминцев». С авианосцев тотчас взлетели ударные эскадрильи: 132 истребителя, 50 пикирующих бомбардировщиков и 98 торпедоносцев. Погода в тот день стояла пасмурная — неблагоприятная: высота облачного слоя — около тысячи метров; видимость — 5-8 миль; шквальный ветер. Через каких-нибудь полчаса самолеты были над целью. Линкором класса «Ямато» оказался сам «Ямато» — 63-тысячетонный корабль, вооруженный девятью 450-миллиметровыми орудиями. Похожий на громадную плавающую крепость, линкор шел своим курсом, обрамленный ореолом разноцветных огненных вспышек, изрыгавшихся из жерл его зенитных пушек. Между тем над ним не было ни одного самолета прикрытия. И что могли сделать его орудия против целого роя бомбардировщиков, которые с пронзительным воем устремились на него со всех сторон. И вот уже на палубу «Ямато» градом посыпались крупнокалиберные бомбы. Истребители, проносясь над линкором с шальной скоростью, расстреливали корабельные зенитные батареи из пулеметов. А по морю, рассекая волны, на него мчались десятки торпед. Тем временем в двухстах метрах от «Ямато» затонули два эсминец, а потерявший ход крейсер был окутан клубами дыма. Такое вот зрелище застали летчики второго атакующего эшелона, состоявшего из 88 истребителей, 75 пикирующих бомбардировщиков и 33 торпедоносцев.

Покуда командир эшелона отдавал приказу летчикам, распределяя между ними задачи, самолеты кружили над обреченным «Ямато», точно ястребы над застигнутым врасплох селезнем-подранком, возле которого маневрировали сородичи-эсминцы, тщетно пытавшиеся отвлечь удар на себя. Потом истребители и бомбардировщики вошли в крутое пикирование и ринулись в атаку сверху, в то время как торпедоносцы под прикрытием самолетов сопровождения атаковали на бреющем полете. Первой жертвой налета стал бездвиженный крейсер: в него угодили 12 бомб и 8 торпед. В результате корабль разнесло буквально на куски. Эсминцам тоже досталось изрядно: два из них мгновенно затонули, а третий потерял ход и загорелся. Остальные бомбы и торпеды обрушились на «Ямато». Линкор на ходу стал медленно заваливаться на один борт, и при этом он продолжал отчаянно отстреливаться. «Ямато», казалось, того и гляди опрокинется. Но ничего подобного не случилось. Он вдруг озарился ярко-оранжевым пламенем. Потом грянул взрыв и «Ямато» исчез прямо на глазах изумленных летчиков — ни обломков, ни человеческих останков. Линкора будто не было вовсе. Оставшиеся на ходу три эсминца на всех парах пустились наутек, но американские летчики даже не сочли нужным их преследовать — пусть дотянут до базы и пусть уцелевшие моряки расскажут своему командованию, каким страшным был конец последнего флагмана несокрушимого императорского флота.

В тот же день, 7 апреля, эскадрильи камикадзе нанесли второй массированный удар по сосредоточенным возле Окинавы кораблям поддержки. Как и накануне, летчиков-смертников опекали самолеты прикрытия. По официальным данным, неприятельские эскадрильи насчитывали в общей сложности 182 самолета. Из них полсотни были сбиты палубными истребителями, другие тридцать пять — корабельными зенитными орудиями. Лишь несколькими камикадзе удалось атаковать цели — впрочем, о точной цифре выведенных из строя американских кораблей в официальных отчетах не упоминается. В документах сказано только, что «число точных попаданий в цель было весьма незначительным; однако если бы подобные атаки продолжались и впредь, это могло бы привести к самым трагическим последствиям». В самом деле, за те два дня, когда камикадзе атаковали особенно часто, моральный дух американцев был здорово подорван. Что, если этим безумцами правда удастся уничтожить большую часть эскадры? С чем же тогда наступать? Американские главнокомандующие с каждым днем убеждались все больше: японцев не сломить никакими силами. Что же в таком случае остается? Уничтожить эту нацию целиком — подчитую? Ведь одно дело — сражаться с врагом, готовым стоять насмерть, и совсем иное — отбиваться от полчищ оголтелых безумцев, готовых убить себя только ради того, чтобы убить другого. Невероятная отре-

шенность японцев подавляла психику даже самых стойких людей, прошедших, что называется, огонь и воду. Хотя в американских официальных документах не указано точное число кораблей, выведенных из строя летчиками-смертниками, эффективность налетов камикадзе можно оценить по крайней мере на фоне общих потерь, которые американская эскадра понесла у берегов Окинавы: 35 кораблей пошли ко дну, в том числе 3 эсминца, и 299 получили различной степени повреждения; из 10 тяжелых авианосцев пострадали 8. Так что, если бы камикадзе продолжали наносить столь же мощные удары в течение хотя бы еще нескольких дней подряд, американцам наверняка пришлось бы снять осаду с Окинавы и отступить. Однако атаковать ежедневно, притом большими силами, японцы уже не могли: у них не хватало на это самолетов, даже самых плохоньких. Что же касается массированных ударов, в которых участвовало от 100 до 300 самолетов, японцы наносили их раз в семь-десять дней, а то и реже. Остальное же время, пока на Окинаве разворачивалась десантная операция, японские самолеты атаковали малочисленными, разрозненными группами.

На суше дела обстояли совсем иначе. Морские пехотинцы, продвигавшиеся все дальше на север Окинавы, встречали на своем пути лишь слабое сопротивление отдельных подвижных отрядов противника. К 8 апреля пехотинцы преодолели половину пути, разделявшего юго-западное и северное побережье острова. Другими словами, на северную оконечность Окинавы предполагалось выйти не позднее 13 апреля.

Между тем войсковые подразделения, наступавшие на юге, вышли 5 апреля к передовым оборонительным рубежам главного опорного пункта противника. И тут наступление ненадолго застопорилось. Японские пехотинцы сражались не менее решительно, чем на Ио, при том что система подземных бункеров оказалась здесь куда более укрепленной. Неприятельские орудия, ловко замаскированные в складах местности, били без промаха. Пролетая над одним из участков оборонительного района противника, причем в каких-нибудь тридцати метрах от земли, американские летчики смогли разглядеть не более четырех-пяти бункеров, где, как впоследствии выяснилось, укрывались 5 тысяч японских солдат. Потом на Окинаву обрушился проливной ливень — он продолжался два дня кряду, 10 и 11 апреля, в результате чего земля превратилась в сплошное грязевое месиво. Использовать тяжелую бронетехнику в таких условиях было невозможно.

Некоторое время спустя американцы обнаружили на Окинаве несколько странных с виду снарядов, еще не использованных. И только рассмотрев их поближе, они наконец узнали тайну, которую пытались разгадать начиная с 21 марта: что за штуковины, наподобие маленьких вспомогательных крылышек, торчали на брюхе японских двухмотор-

ных самолетов, которые нет-нет да и появлялись в небе над Окинавой? Как после выяснилось, это было не что иное, как несущие поверхности планирующих управляемых бомб. В заостренной части каждой такой пятиметровой бомбы размещался тысячекilограммовый боевой заряд; за носовой частью располагалась кабина пилота с простенькой рычаговой системой управления; задняя часть бомбы была оснащена двойным аэродинамическим рулем и четырьмя реактивными трубками-соплами. В каждом таком планирующем снаряде мог разместиться один человек — пилот-смертник. По прикидкам американских инженеров, эти пилотируемые бомбы могли развивать скорость порядка 925 километров в час. Понятно, что столь неожиданное открытие ввергло американцев в шок, ничуть не меньший, чем тот, что они испытали, когда обнаружили на островах Керама плоскодонки-торпеды. К счастью, ни одну из них японцам тогда так и не удалось пустить в ход. А вот как насчет пилотируемых бомб? Неужели противник ухитрится-таки их применить? И если да, то когда именно?..

12 апреля одна из таких бомб врезалась в эсминец «Абель», на который перед тем обрушился камикадзе. После второго удара эсминец раскололся пополам и затонул. Однако, как бы там ни было, надежды японцев на пилотируемые бомбы не оправдались: за все время, что длилась осада Окинавы, от них, кроме «Абели», пострадали всего лишь три корабля. А между тем, по сообщениям Токийского радио, в налетах на американскую эскадру было использовано не менее трехсот таких бомб.

С 5 по 19 июня бои на Окинаве велись в основном силами артиллерии. 19 июня на рассвете к южному побережью острова подошли ударные группы линкоров и крейсеров и обрушили на укрепленный лагерь противника мощный огненный шквал. Артобстрел продолжался не меньше часа, после чего в атаку пошли войсковые подразделения. На отдельных участках штурмовые пехотные батальоны продвинулись вперед на 500-800 метров. «По сути, это напоминало Верденскую операцию, — писал позднее генерал Брюс. — С точки зрения тактики, японцы, как и немцы, действовали в обороне четко и слаженно». Упорно прорываясь в глубину оборонительных позиций противника, отвоевывая у него буквально каждую пять земли, передовые отряды американских пехотинцев наконец взяли приступом один из холмов и, закрепившись на его вершине, уже было приготовились спускаться по противоположному склону, чтобы точно так же штурмовать следующую высоту. Однако с противоположной стороны склон холма был укреплен ничуть не хуже, чем с передней, — и спускаться было так же тяжело, как и подниматься. Неприятельские оборонительные сооружения, представлявшие собой густо разветвленную сеть подземных бункеров и отдельных огневых точек, напоминали линию Мажино, только в миниатюре. В бункерах и пещерах, оснащенных

осветительными и вентиляционными системами, размещались откатные орудия — они были так хорошо замаскированы, что не сразу и заметишь. Американцам и тут пришлось прорываться вперед шаг за шагом, подавляя на своем пути каждый бункер, каждую огневую точку. Огнемётчики оказались в тех условиях слишком уязвимыми, и вместо них пришлось пустить в бой огнемётные танки. А однажды японцы пошли в контратаку и чуть было не отбили у американцев аэродром. Наступление снова захлебнулось. Тогда было решено произвести перегруппировку сил, заменив 27-ю пехотную дивизию на 1-ю дивизию морской пехоты. По прибытии на новый участок боевых действий морские пехотинцы увидели, что обстановка на юге намного сложнее, чем на севере. Но это нисколько их не обескуражило — и они со всей решимостью ринулись в атаку. Однако теперь трудность заключалась в другом: время от времени наступление приходилось прерывать, оттого что боеприпасы пополнялись нерегулярно и в недостаточном количестве. И тому были свои причины: камикадзе потопили два грузовых судна, которые должны были доставить на южный берег Окинавы 30 тысяч тонн снарядов и патронов. Узнав о случившемся, контр-адмирал Спруэнс тут же распорядился, чтобы боеприпасы доставили по воздуху с Филиппин. Да и вообще, в том, что касается расходов на довольствие, топливо и боеприпасы, десантная операция на Окинаве стала американцам на вес золота. Но к тому времени Соединенные Штаты уже вполне могли себе позволить не экономить на нуждах флота: ведь речь шла о войне до победного конца, который, как говорится, был не за горами. И не случайно 30 апреля генерал-лейтенант Бакнер, выступая на пресс-конференции, заявил журналистам, что теперь самое главное — беречь людей, невзирая ни на отсрочку окончания операции по захвату Окинавы, ни на сопряженные с этим дополнительные расходы...

7 мая на Окинаву снова обрушился ливень, и тяжелая бронетехника опять стала. 10 мая на борту всех кораблей эскадры, сосредоточенной в водах Окинавы, прозвучал торжественный салют в честь победы союзников в Европе. И тогда большинство офицеров из штаба Бакнера, воодушевленные этой вестью, предложили «пойти на решительный штурм», высадив морской десант в тылу противника. Но Бакнер на это не пошел, решив продолжать наступление в прежнем направлении. И 11 мая морские пехотинцы, подавив сопротивление противника в рукопашных боях, продвинулись вперед еще на 800 метров.

За первый месяц Окинавской кампании морские пехотинцы, наступавшие тогда на севере острова, потеряли только 95 человек убитыми, а всего лишь через пару недель, после того как их перебросили на юг, число потерь в их рядах увеличилось до 1046 человек. Общевойсковые подразделения потеряли за шесть недель штурма 2300 солдат.

Тогда же в состав эскадры вернулся «Энтерпрайз». Он снова был в строю! Рядом со своими братьями, новенькими тяжелыми авианосцами, он выглядел изрядно постаревшим, точно убеленный сединами, иссеченный шрамами ветеран-гвардеец, занявший почетное место в ряду безусых, едва нюхнувших пороха гвардейцев. Моряки, все как один, встретили его восторженными возгласами: «Ура! «Большой Э.» снова с нами!» «Энтерпрайз» был для них настоящим, несокрушимым героем: ведь он прошел всю войну — от начала до конца. Больше того: моряки, народ по большей части суровый и чуждый сентиментальности, относились к «Большому Э.» с поистине трепетным благоговением — как к существу одушевленному. И ничего удивительного в этом нет, потому как моряков и корабли спокон веков объединяли узы некоего тайного братства. Наконец, «Большой Э.» был для американских моряков символом войны — знаменiem первых сокрушительных поражений и последовавших за ними славных, хотя и трудных побед. «Энтерпрайз», казалось, был насквозь пропитан стойким запахом гари, витавшим в каждом его отсеке; по его палубам, выдержавшим удары не одной тонны бомб, казалось, блуждали призраки с изможденными, обескровленными лицами — тени летчиков, сбитых в боях за Мидуэй; а корпус его, невзирая на свежую покраску, хранил на себе следы ожогов от адского пламени, бушевавшего на Гуадалканале и других островах и атоллах Тихого океана, подступы к которым он, как незыблемый страх, охранял с моря и воздуха. И вот теперь нескончаемый, запутанный кильватерный след «Энтерпрайза» пролегал по беспокойному океану к берегам Империи восходящего солнца, возмнившей себя непоколебимым оплотом безграничного могущества и нового порядка в Тихом океане. В начале мая 1945 года одни только самолеты «Энтерпрайза» потопили девяносто четыре неприятельских судна, не считая сотен кораблей, которые они отправили на дно, атаковав их вместе с самолетами других авианосцев. Собратья «Энтерпрайза», вступившие в войну в одно время с ним, уже давно покоились на океанском дне, равно как и его первые противники, в том числе последний японский авианосец-ветеран «Зуйкаку», что затонул в водах Энгано. А «Энтерпрайз», не раз прошедший огонь и воду, вопреки неумолимо жестоким законам войны, остался на плаву и, как стойкий солдат, залечив раны, неизменно возвращался в боевой строй.

14 мая 1945 года, на рассвете, «Энтерпрайз», находившийся на траверзе южной оконечности острова Кюсю, следовал курсом 340. Хотя небо в то утро местами было затянуто облаками, погода, в общем, стояла хорошая. Полетная палуба авианосца почти опустела: большая часть его самолетов в составе ударных эскадрилий других авианосцев отправилась бомбить аэродромы, расположенные на Кюсю. На флагштоке «Энтерпрайза» развевался синий трехзвездный флаг Марка Мит-

вчера — он уже стал вице-адмиралом и был назначен командующим ударной авианосной группой. Митчер прибыл на борт «Энтерпрайза» три дня назад, что называется с пустыми руками: все его личные вещи, находившиеся во флагманской каюте на «Банкер-Хилле», сгорели во время пожара, который охватил авианосец после того, как его атаковали два камикадзе.

14 мая, в 6 часов, бортовые РЛС «Энтерпрайза» засекали пять неприятельских авиагрупп. В воздух тут же поднялись несколько звеньев истребителей прикрытия. И уже через каких-нибудь полчаса моряки, находившиеся на кормовой палубе авианосца, увидели, как далеко позади с неба один за другим, точно камни, стали сыпаться охваченные пламенем и дымом самолеты — высоко за облаками кипел воздушный бой.

В 6 часов 50 минут служба радиолокационного наблюдения засекала одиночного «призрака»: дистанция — 20 миль; курс — 200; высота — 2600 метров. Кормовые зенитные орудия мгновенно развернулись в указанном направлении, готовые открыть огонь по первому же сигналу. В 6 часов 54 минуты «призрак» уже был в пределах видимости: он быстро приближался. И вдруг он исчез в облаках. Потом показался снова — в шести километрах от авианосца, и круто пошел на снижение. Это был «зеро». Зенитчики открыли по нему огонь из 127-миллиметровых орудий. Японец опять взмыл за облака. Однако зенитчики продолжали стрелять. Пока служба радиолокационного дозора «вела» цель с помощью РЛС, остальные члены экипажа, стоявшие на боевых постах с 4 часов утра, неотрывно следили за облаками, за которыми скрылся японец. Тем временем авиамеханики слили топливо из не успевших подняться в воздух самолетов и завели их обратно в ангары.

Японец заходил с кормы под углом 150 градусов к правому кормовому борту, или 30 градусов по отношению к продольной оси корабля. Его пока не было видно: он все еще прятался за облаками. Но артиллеристы стреляли не переставая — по наводке РЛС управления огнем. А чуть погодя огонь открыли 40-миллиметровые зенитные пулеметы.

В 6 часов 56 минут «Энтерпрайз» лег на курс 345. Внезапно вынырнув из-за облаков под углом 170 градусов, японец стал заходить в пикирование.

Теперь его угол атаки составлял не больше 30 градусов, а скорость — порядка 450 километров в час. Ну конечно, это камикадзе, кто же еще! Но странное дело: в отличие от смертников, всегда прущих напролом, невзирая на заградительный огонь, и на шальной скорости, этот летел не очень быстро, как бы примеряясь к цели. При этом он довольно ловко маневрировал — круто уходил то вниз, то в сторону, — стараясь увернуться от снарядов и вместе с тем держать

как можно точнее на авианосец, который тоже лавировал, пытаясь уклониться от удара. Японца, казалось, уже ничем не остановить. Еще мгновение — и он рухнет на палубу авианосца. И все кончится!..

«Энтерпрайз» отстреливался из всех своих орудий — 127-миллиметровых пушек, 40- и 20-миллиметровых пулеметов. В ход пошли даже карабины. А японец подходил все ближе. Неужто он и правда неуязвим, как призрак!.. Но нет! Вот в него угодило сразу несколько снарядов, и за хвостом потянулся длинный шлейф дыма. Самолет качнуло раз-другой, но он все же выровнялся. Тут его насквозь прошило пулеметными очередями — и он вспыхнул, точно факел. Полетная палуба мигом опустела: при виде несущегося прямо на них огненного болида все моряки, кроме зенитчиков, кинулись врассыпную и попадали ничком кто где. В следующее мгновение болид с пронзительным воем пронесся рядом с «Островком» и с оглушительным грохотом обрушился на полетную палубу сразу же за носовым самолето-подъемником.

Раздался сильнейший взрыв. Корабль содрогнулся всем корпусом. Офицеры на мостике отпрянули назад и зажмурились, ослепленные яркой оранжевой вспышкой. Когда же они наконец открыли глаза, то увидели, как от полетной палубы, точно банановая кожура, оторвалась сорокаметровая полоса верхнего покрытия, а часть самолето-подъемника, по меньшей мере треть подъемной платформы, взлетела на воздух — метров на сто и, перевернувшись на лету несколько раз, словно громадная подстреленная птица рухнула в море. Не прошло и пяти минут, как к месту взрыва, откуда повалили густые клубы дыма, устремились пожарные в огнеупорных комбинезонах.

Взрывом бомбы, которую перед падением успел сбросить камикадзе, убило четырнадцать человек. Что же касается повреждений, они, как ни странно, оказались незначительными — пробоина в распоротой, точно громадным клинком, полетной палубе, разрушенный самолето-подъемник и обрыв в системе трубопроводов. Не менее удивительно и другое: бомба пробила насквозь две палубы и взорвалась в каптерке, доверху забитой рулонами туалетной бумаги, сыгравшими роль своего рода амортизаторов. Поэтому сила взрыва была направлена главным образом вверх, а не вниз, иначе последствия могли быть много хуже. Тем не менее в результате пожара полностью выгорели несколько самолетов, стоявших в ангарах рядом с местом взрыва, и расположенные по соседству две или три офицерские каюты. Но что бы там ни было, «Большому Э.» повезло в очередной раз, чего нельзя было сказать о двух других авианосцах — «ФранкLINE» и «Банкер-Хилле»: камикадзе повредили их весьма основательно. Удушливый запах гари исходил от них обоих, даже когда их привели на буксире в док. Они являли собой столь жуткое зрелище, что все, кому случилось их увидеть, были потрясены до глубины души...

Между тем на борту «Энтерпрайза» моряки обследовали повреждение. Наткнулись они и на изуродованное тело летчика-смертника. Матросы осторожно извлекли его из кабины и уложили рядом с выгоревшими, почерневшими от копоти обломками самолета. Камикадзе был крепкого сложения, смугл; на месте правой руки у него торчал уродливый, обгоревший обрубок; голова почти не пострадала, хотя она едва держалась на сломанной шее и болталась, как у куклы; глаза были широко раскрыты. Моряки смотрели на «избранника смерти» как замороженные, не в силах проронить ни звука. И заморозили их не остекленевшие глаза летчика, а пуговицы на его обгоревшей форменке. Это были необычные пуговицы — с рельефным знаком камикадзе в виде трехлистного цветка сакуры. «Коль спросит кто тебя, так что же есть душа японца, — писал поэт Мотури, — ты ничего в ответ ему не говори, а просто покажи цвет дикой, озаренной солнцем вишни». Как гласит японская пословица, «самым первым из цветов распускается цветок сакуры, так и воин, подобно ему, есть первый из людей».

Между тем на Окинаве кипели куда более ожесточенные бои. 10 мая американцы захватили высоту, которую назвали про себя Пирамидой. И это был важный тактический успех. Окрыленные победой, они спешно оборудовали на высоте артиллерийские батареи на месте японских и при их поддержке приготовились развивать наступление дальше. Но тут-то было: опять грянули проливные ливни — и тяжелая бронетехника снова оказалась бесполезной. Хуже того: в ночь с 24 на 25 мая японцы сбросили в районе аэродромов несколько парашютных десантов. И диверсанты обстреляли тылы застигнутых врасплох американцев из минометов, гранатометов и пулеметов. В результате американцы потеряли два или три десятка человек убитыми и семь самолетов. Японские главнокомандующие возлагали большие надежды на эту диверсионную акцию: главная ее цель заключалась в том, чтобы вывести из строя как можно больше американских самолетов, расчистив таким образом воздушное пространство для камикадзе. К тому времени японцы пустили в ход последние резервы своих ВВС, и хотя японские летчики явно уступали американским в численности и мастерстве, они действовали решительно и храбро, доставляя американцам немало хлопот и в небе, и на море. Американские летчики поднимались в воздух ежедневно, притом по несколько раз на день. Так, например, пилоты ударной группы № 58-3 жили в таком напряженном режиме уже в течение семидесяти семи суток. Моряки также пребывали в постоянной боевой готовности. Авиамеханики и техники — тоже: ведь им приходилось обеспечивать боеготовность самолетов и днем, и ночью. И все же самые тяжкие испытания выпали на долю экипажей эсминцев радиолокационного дозора. Эти маленькие кораблики несли дежурство на переднем крае вахтовым методом — по трое суток через трое. И все это время их экипажам приходилось бодрствовать. Един-

ственное, что было позволено морякам, так это прилечь на полчаса прямо на боевом посту — на палубе или на полу в отсеке. Питались они одними сухими пайками, и когда придется — в основном в перерывах между авианалетами. А японцы атаковали довольно часто. Однажды один из дозорных эсминцев отразил пятьдесят воздушных атак подряд, и за день ему удалось сбить не меньше двух десятков камикадзе. Надо сказать, что некоторые дозорные корабли уцелели тогда лишь чудом. Эсминец «Лаффи», к примеру, сумел добраться до ремонтной базы своим ходом даже после того, как на него обрушились две бомбы и шесть камикадзе. Большинству же из них не повезло — они затонули. Последний массированный удар камикадзе нанесли 28 мая — их не остановил даже проливной дождь... В тот же день Спрюэнса на посту главнокомандующего всеми силами, сосредоточенными в районе Окинавы, сменил вице-адмирал Хелси, причем без всяких тому официальных объяснений! Американское верховное командование, видимо, простило ему трагические просчеты в битве при Лейте — скорее всего потому, что теперь требовалось действовать как никогда более решительно и напористо. Ну а решимости и напористости Хелси было не занимать. Но почему в таком случае командование наземными операциями оставили за генерал-лейтенантом Бакнером, человеком предельно осторожным и не привыкшим почем зря переть на рожон? Этого тоже никто не мог объяснить. После 28 мая позиции японцев пришли в движение. Как успели заметить американцы, противник оставил передний оборонительный рубеж и закрепился на втором. Но после проливных дождей земля Окинавы превратилась в труднопроходимое болото, и наступление продвигалось очень медленно. Японская артиллерия замолчала — и то слава Богу! Японцы, видно, лишились всех пушек, а может, у них просто вышли боеприпасы. Как бы то ни было, по оценкам американских стратегов, на крохотном оборонительном плацдарме в южной части Окинавы окопались 15 тысяч японцев, или около того. Так что последний штурм обещал быть не из легких.

10 июня, после очередной артподготовки с моря и бомбардировки с воздуха, наступление возобновилось по всему фронту — главный удар был нацелен на восьмикилометровой длины оборонительный рубеж, размещавшийся на гребне крутого ската высотой 150 метров. Неприятель встретил атакующих неожиданно мощным заградительным огнем полевой артиллерии. Наступление опять захлебнулось. Однако же изменить ход событий японцы уже были не в силах: еще день-два, от силы три — но так или иначе им пришел бы конец. Американские летчики забросали японцев листовками с требованием «достойно капитулировать». Генерал-лейтенант Бакнер отпустил им на размышление 36 часов. А пока суд да дело, морские пехотинцы 7-й и 97-й дивизий попытались было взять высоту приступом: они полезли по круто-

му скату вверх, как заправские скалолазы, невзирая на то что с вершины их обстреливали японцы. 13 июня срок, данный противнику на размышление, истек, и поскольку японцы не дали никакого ответа, штурм возобновился по всему фронту. 17 июня Бакнер вновь обратился к противнику с требованием капитулировать — на сей раз обращение было передано по громкоговорителям, установленным на тягачах. На требование откликнулись только двенадцать японцев — они покинули свое логово и вышли к американцам с поднятыми руками. Через час американские орудия заговорили снова.

Завершающий этап боевых действий, перешедших повсеместно в рукопашные схватки, отличался доселе невиданными жестокостью и кровопролитием. В рядах противника сражались даже женщины. Кроме того, японцы стали применять совершенно новую — страшную тактику: обвязав себя гранатами, они выползали из своих убежищ и очертя голову кидались под американские танки. Остановить отчаянных самоубийц можно было лишь с помощью огнеметов. И американцы не преминули пустить их в ход по всему фронту. 18 июня генерал-лейтенант Саймон Бакнер прибыл на передовой командный пункт, чтобы руководить штурмом непосредственно с места боевых действий. Как раз в это время японцы открыли пушечный огонь, и один снаряд взорвался в двух шагах от генеральского КП. Бакнера тяжело ранило, и через несколько минут он скончался. Так жестокосердный бог войны отомстил генералу за его чрезмерную осторожность по отношению к ближним. Так Саймону Бакнеру было суждено стать первым американским генералом со времен Гражданской войны, погибшим на поле брани. А буквально на другой день столь же трагическая участь постигла бригадного генерала Козиуса Изли, помощника командира 96-й пехотной дивизии, также сражавшейся на Окинаве... И только 21 июня американцы смогли официально объявить о том, что сопротивление противника наконец сломлено.

Таким образом, операция по захвату Окинавы длилась в общей сложности 82 дня (вместо семидесяти запланированных). За это время американцы потеряли 6900 человек убитыми (солдат, моряков и летчиков), при том что 30 тысяч человек были ранены. Кроме того, они лишились 880 самолетов, при этом 266 из них были уничтожены на борту авианосцев. Потери американского флота, как уже говорилось, составили 334 боевых единицы: 35 кораблей затонули, а 299 получили серьезные повреждения. В свою очередь японцы потеряли 117 тысяч человек и 3800 самолетов.

Эти данные были опубликованы в Соединенных Штатах, что называется по горячим следам. Война в Европе к тому времени закончилась. Тихоокеанская кампания тоже близилась к концу — победа американцев уже ни у кого не вызывала сомнений. И американское верховное командование, предвосхищая великое торжество, решило

подготовить общественность к столь знаменательному событию заблаговременно, с тем чтобы, с одной стороны, поразить сограждан масштабами триумфа, а с другой — снискать почтение американцев за доблесть, мужество и стратегический талант, проявленные в решающей грандиозной битве. Но не тут-то было: преданные огласке цифры потерь вызвали в Соединенных Штатах бурю негодования. Надо же, почти семь тысяч убитых — просто невероятно! Тем более, если учесть, что американцы обладали подавляющим превосходством в живой силе и боевой технике. По тем же данным, американская корабельная артиллерия обрушила на Окинаву 35 тысяч тонн снарядов, а полевая — 66 тысяч тонн. И это — не считая общего веса сброшенных на остров авиабомб, который невозможно было определить даже приблизительно.

Почему же в таком случае не были стерты с лица земли оборонительные укрепления противника, который сумел не только сдержать наступление, но и уничтожить около семи тысяч солдат? И какими бы яркими и драматичными ни были репортажи военных корреспондентов с места боевых действий, они не давали точного представления о том, насколько яростным и стойким было сопротивление японцев. И не случайно ведущий американский журналист Дэвид Лоренс в своей обличительной статье от 4 июня спрашивает: «Почему от нас скрывают правду о сокрушительном провале военной операции на Окинаве? Почему же в правительстве не нашлось ни одного человека, который взял бы на себя мужество и ответственность признать, что тактические просчеты на Окинаве были под стать, если не хуже, ошибкам, приведшим к трагедии в Перл-Харборе?» На что главнокомандующий Тихоокеанским флотом адмирал Честер Нимиц счел необходимым дать письменный ответ — по его мнению, вполне исчерпывающий: «Я вылетел на Окинаву вместе со своим штабом, и в течение двух дней мы с генерал-лейтенантом Бакнером и другими командующими анализировали сложившуюся оперативную обстановку. Должен со всей ответственностью заявить, что операция по захвату острова была продумана и проведена самым тщательным образом, хотя при всем том высадка десанта на новых участках оказалась малоэффективной и себя не оправдала, поскольку для противника это уже не было неожиданностью. Не следует забывать и трудности, связанные со снабжением, — их приходилось преодолевать ежедневно, и ценой невероятных усилий...» И лишь после того, как по всей стране показали документальные киноленты о том, что в действительности являл собой штурм Окинавы, особенно в завершающей части, американские граждане наконец поняли, какой страшной ценой далась победа.

«От исхода этой битвы будет зависеть судьба Империи: мы либо спасем ее, либо потеряем безвозвратно», — заявил 20 апреля адмирал

Тойода, главнокомандующий объединенными силами японского флота. В самом деле, битва за Окинаву во многом предопределила участь Японской империи. Американские моряки и летчики уже воспринимали войну не иначе, как большую колониальную экспедицию. В японских территориальных водах сосредоточились крупнейшие соединения американского и британского флотов — они крейсировали совершенно свободно, не встречая со стороны противника ни малейшего сопротивления. Даже танкеры, всегда старавшиеся держаться подальше от районов боевых действий, теперь без всяких опасений дозвора авианосцы и линкоры прямо в Токийском заливе. Корабли проводили учебные маневры уже в виду японских берегов, отрабатывая новые тактические приемы — например, ночные стрельбы по прибрежным секторам под прикрытием и при поддержке ночных истребителей. Однако все это проделывалось скорее забавы ради, вернее, для устрашения. 4 июля, в День независимости, американцы объявили, что на Японию была сброшена стотысячная тонна бомб. К этому времени многие крупные японские города полыхали огнем или же были обращены в пепел, а число погибших среди гражданского населения составило свыше миллиона. «Если Япония будет упорствовать и дальше, — ультимативным тоном объявил генерал Дулитл, — мы нанесем по ней удар силами не 2400 бомбардировщиков, как по Германии, а мощностью трехтысячного соединения «летающих суперкрепостей». С учетом подразделений палубной авиации в распоряжении генерала Маккартура теперь насчитывалось более 10 тысяч самолетов.. Оборонительные рубежи противника были подавлены повсеместно — железное кольцо осады стиснулось вокруг Японии еще плотнее и крепче. И 17 июля Честер Нимиц торжественно объявил по радио о том, что «американская тяжелая корабельная артиллерия открыла огонь по стратегическим объектам городов, расположенных на Хонсю и Хоккайдо, двух крупнейших островах Японского архипелага, ознаменовав тем самым начало новой эпохи в Тихоокеанском регионе». Американские моряки наблюдали с палуб кораблей, как сквозь сизую туманную пелену, затянувшую японские берега, в пасмурное небо поднимаются столбы дыма и пламени. На море тоже было беспокойно: сильное волнение не стихало вот уже много дней. Но это ничуть не мешало закаленным в боях и штормах летчикам регулярно подниматься в воздух и садиться на палубы авианосцев без малейших осложнений. Словом, четко отлаженный адский конвейер работал без перебоев. Теперь даже Токийское радио кричало на весь мир, что жизнь японцев превратилась в сущий кошмар. И чтобы в этом убедиться, достаточно окинуть беглым взглядом серое, унылое побережье Японии, охваченное от горизонта до горизонта пламенем незатухающего пожара... 26 июля Соединенные Штаты направили Японии знаменитый ультиматум, подписанный также Великобританией и Китаем: «Крупнейшие воздуш-

ные, наземные и морские силы готовы обрушить на Японию последний удар. Использование всей нашей военной мощи, помноженной на непоколебимость нашего духа, приведет к полному уничтожению территории Японии». А это, в свою очередь, означало неминуемую гибель всего японского населения — разумеется, в том случае, если правительство Японии откажется принять ультиматум.

Итак, боевые действия закончились, а война, тем не менее, продолжалась. Вернее, то было затянувшееся противостояние, пронизанное непримиримым духом войны. Ультиматум был сделан 26 июля. Время шло — а ответа все не было. И тогда великий Белый человек зажег адский светоч. И пламя его полыхнуло над Землей, угрожая ослепить все человечество.

СОДЕРЖАНИЕ

«РУССКИЕ» КОНВОИ

5

ТИХАЯ ЭПОПЕЯ

173

ОДИССЕЯ АВИАНОСЦА «ЭНТЕРПРАЙЗ»

275

Блон Ж.

Б 70 **Война в океанах / Пер. с франц. Алчеева И. — М.: Вече, 2000. — 576 с., илл. (16 с.) (Военные тайны XX века)**

ISBN 5-7838-0670-6

Книга известного французского писателя и исследователя Жоржа Блона посвящена морским баталиям второй мировой войны. Используя богатейший исторический материал, автор воссоздает широкую панораму войны в океанах, яростном противоборстве морских держав (Великобритании, США, Советского Союза, Германии, Японии) за господство на океанских просторах.

Жорж БЛОН ВОЙНА В ОКЕАНАХ

Генеральный директор *Л.Л. Палько*
Ответственный за выпуск *В.П. Еленский*

Главный редактор *С.Н. Дмитриев*

Редактор *И.И. Никифорова*

Корректор *Н.К. Киселева*

Разработка и подготовка к печати
художественного оформления — «Вече-графика»

Б.А. Федотов, О.Г. Фирсов, В.А. Катина

Верстка *Д.В. Грушин*

OCR - Давид Титиевский, июль 2017 г., Хайфа

ЛР № 064614 от 03.06.96

Издательство «Вече»,

129348, Москва, ул. Красной сосны, 24.

Подписано в печать 10.05.2000. Формат 84x108 1/32.

Гарнитура «Ньютон».

Печать офсетная. Бумага офсетная. Печ. л. 18.

Тираж 10 000 экз. Заказ 1765.

Отпечатано в Тульской типографии.

300600, г. Тула, пр. Ленина, 109.

ВОЕННЫЕ ТАЙНЫ

XX ВЕКА

Где бы ни были тогда герои этих историй: на борту транспортных или конвойных кораблей в открытом море, сухогрузов, застигнутых бомбежкой в порту и оказавшихся волею злой судьбы в адском пекле, — они так или иначе превзошли самих себя и стали настоящими героями, хотя всего-навсего выполняли свой долг. И забыть это невозможно...

Факты, о которых речь пойдет ниже, исторически достоверны. Я собирал их воедино, делая выписки из судовых журналов, из многочисленных документов, хранящихся ныне в адмиралтейских архивах, а также устных свидетельства — рассказы очевидцев. Мы вспоминали корабли, их названия, имена тех, кто на них служил.

ISBN 5-7838-0670-6



9 785783 806704