

ПЬЕР
КЛОСТЕРМАН

БОЛЬШОЕ ШОУ

Вторая мировая
глазами французского
летчика



Пьер Клостерман
Большое шоу. Вторая мировая
глазами французского летчика

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609475

Большое шоу. Вторая мировая глазами французского летчика: Центрполиграф; Москва; 2004

ISBN 5-9524-0929-6

Аннотация

Автор книги – военный летчик, участник Второй мировой войны – описывает сражения в небе, какими он видел и оценивал их сам. Впечатления Пьера Клостермана, записанные в перерывах между боевыми действиями и операциями, рисуют читателю точную и достоверную картину военных событий и передают яркие чувства, пережитые французским летчиком.

Содержание

Предисловие	4
Пролог	5
Часть первая	6
Подразделение боевой подготовки в Уэльсе в 1942 году	6
Эскадрилья «Эльзас»	10
Мое первое большое шоу над Францией	13
Первые успехи	21
Коммандант Мушот не вернулся	25
Радар на рассвете	30
Часть вторая	33
Эскадрилья «Сити оф Глазго»	33
Дело «Манстерленда»	36
Шарикоподшипниковый завод и бомбардировщики «летающая крепость»	40
Конец ознакомительного фрагмента.	43

Пьер Клостерман

Большое шоу. Вторая мировая глазами французского летчика

Предисловие

Если кто-то когда-нибудь сомневался, что французские ВВС смогут создать первоклассные летающие команды, дайте им прочесть эту книгу. Первым в известной эскадрилье «Свободной Франции» «Эльзас» ВВС Британии, а затем в подразделениях ВВС Великобритании был Пьер Клостерман, непревзойденный летчик-истребитель и сержант авиации, совершивший 420 оперативных самолетовылетов. Его книга – это скромный и мужественный отчет о настоящем деле. Здесь вы не встретите ни фальшивой романтики, ни бравлады, ни приукрашивания или преувеличения суровых фактов воздушных боевых действий, а увидите войну так, как ее знают все боевые летчики. Как говорит сам автор, «это отчет о повседневной жизни военных летчиков-истребителей», включая самую разнообразную работу: вылеты воздушных разведчиков-поисковиков; действия по уничтожению целей и самолетов противника; бомбардировку над небом Франции в 1943 году; защиту базы флота в Скапа-Флоу; разгром «V-1» в месте их сосредоточения; высадку десанта в Нормандии и участие в воздушных операциях на континенте до последнего.

Это удивительная история, которой могут гордиться не только французские парни, храбро и решительно сражавшиеся с нами, но и ВВС Великобритании, где они служили.

Если нам когда-либо придется сражаться снова (избави бог), было бы неплохо помнить, что с нами французские ВВС, а также такие смелые и преданные люди, как Клостерман и его друг Жак Ремлингер, Мушот и Мартель, Будье и Де Сакс и сотни других храбрых французов, которые разделили с нами лишения и победы тех страшных лет.

*Маршал ВВС Великобритании
сэр Джон Слессор*

Пролог

В течение четырех лет мои родители и я, их единственный ребенок, были разделены многими тысячами миль. Между Лондоном и Браззавилем почта была беспорядочной, и в письмах любое упоминание о военных событиях подвергалось строжайшей цензуре. В месяц можно было отправить одно авиаписьмо, но это слишком мало для описания любого события моей жизни в Англии в составе летного контингента «Свободной Франции» и ВВС Великобритании. А я хотел, чтобы мои мать и отец понимали эту новую жизнь и то, какие смешанные чувства она вызывала, жизнь, которая была непредвиденной, часто грубой, но доставляющей глубокое удовлетворение. Я хотел, чтобы они проживали ее со мной, день за днем, даже если бы я не вернулся, чтобы рассказать о ней сам.

Поэтому каждый вечер я описывал им события дня в толстой тетради министерства авиации, со штампом «G.R.». К ее обложке я приклеил старый конверт, куда положил свое завещание; это было довольно глупым жестом, так как наемные солдаты генерала де Голля не имели вещей и имущества, которое можно передать по завещанию, кроме их верности Франции и неопределенной мечты о доме. На форзаце я написал: «В случае если я погибну или пропаду без вести, я хочу, чтобы эту книгу отослали моему отцу, капитану Жаку Клостерману, французский орган управления войсками, Браззавиль. 10.3.1942». Эта тетрадь была со мной везде, примятая весом моего парашюта в открытой кабине, испачканная чаем в столовой, или возле меня во время рассредоточения в долгие, монотонные часы приготовления. От Оркни до Корнуолла, от Кента до Шотландии, от Нормандии до Дании, через Бельгию, Голландию и Германию эти заметки (к концу войны они составляли три книги) всегда были со мной.

Судьба, столь жестокая к большинству моих друзей, распорядилась так, чтобы я выжил в 420 самолетовылетах и дожил до дня, когда смогу рассказать моему отцу историю тех четырех лет своими словами. Тетради оставались непрочитанными в течение двух лет. В то время я вместе с немногими оставшимися в живых летчиками ВВС «Свободной Франции» выполнял мучительную задачу, навещая семьи наших погибших друзей и давая им горькое утешение, рассказывая слухи о подвигах их сыновей. Мы встретили немало французов, которые не имели представления о том, что случилось по другую сторону Канала, или тех, кто не хотел этого знать. Но мы также знали, что многие другие пытались узнать об этом, движимые родственными чувствами.

Это книга издана именно для них. Измените даты и некоторые незначительные детали – и получите запись повседневной жизни летчика-истребителя. Любой из моих товарищей мог бы вспомнить подобные случаи, просматривая свои бортовые журналы.

Я прошу читателя не ожидать художественного произведения. Я просто день за днем кратко записывал впечатления, мимолетные случаи, отчетливо запечатлевшиеся в моей памяти. Потребовался бы удивительный талант, чтобы описать жизнь боевых летчиков в последнюю войну правдиво и вместе с тем с литературным изяществом. Эти заметки правдивы, так как написаны по свежим следам, и я не делал попытки переписать их.

Пьер Клостерман

Часть первая Летчик эскадрильи «Эльзас»

Подразделение боевой подготовки в Уэльсе в 1942 году

Высокие уэльские холмы, наполовину утонувшие во мгле, плавно уходили влево и вправо от железнодорожной линии. Мы миновали Бирмингем, Вулвергемптон и в сальной копоти похоронили Шрусбери. Не обменявшись ни словом, мы с Жаком равнодушно вглядывались в унылый ландшафт, омываемый непрекращающимся мелким дождем, грязные разрушенные шахтерские поселки, тянувшиеся вверх по долинам, каждая из которых была окутана облаком серого дыма, прицепившегося к крышам так плотно, что ветер, дующий ледяными порывами, не мог унести его.

Ехавшие с нами пассажиры с любопытством разглядывали нашу темно-синюю французскую униформу с золотыми пуговицами. Значок с крыльями ВВС Великобритании с внеочередным званием летчика французской авиации гордо блестел на нашей груди над левым карманом.

Еще две недели назад мы были летчиками, находившимися на подготовке в колледже ВВС в Кранвелле, покорно исполнявшими инструкции по самолетовождению и вооружению и списывавшими заметками толстые книги.

Сейчас все это было в прошлом. Через несколько часов, возможно, мы будем вести «спитфайр», устраняя, таким образом, последнее препятствие, отделявшее нас от великой арены боевых действий.

Через несколько минут мы прибывали в Реднэл № 61 ПБП (подразделение боевой подготовки) – на курсы переподготовки для управления «спитфайрами», которые нужно было пройти перед прикомандированием к эскадрилье.

Вдруг Жак прижался лицом к окну:

– Смотри, Пьер, наши «спитфайры»!

И действительно, как только поезд замедлил скорость, слабый луч солнечного света пробился сквозь туман, освещая двадцать или почти двадцать самолетов, стоящих вдоль полосы предангарной бетонированной площадки.

Наступил великий день! Всю ночь шел снег, и аэродром сверкал белым великолепием под голубым небом. Боже, как же хорошо жить! Я вдохнул в легкие ледяной воздух и почувствовал под ногами хруст снега, пушистого и мягкого, как восточный ковер. Я вспомнил первый снег, который я видел так давно.

У двери казармы для летчиков, где они отдыхают между вылетами, мой инструктор ожидал меня с улыбкой.

– Как ты себя чувствуешь?

– Хорошо, сэр, – ответил я, пытаюсь скрыть свои чувства.

Всю свою жизнь я буду помнить свой первый контакт со «спитфайром».

Тот, на котором я собирался летать, имел опознавательные знаки ТО-S. Перед тем как надеть парашют, я остановился на миг, чтобы разглядеть самолет – четкие линии фюзеляжа, красиво светящиеся линии двигателя «роллс-ройс». Действительно первоклассная машина.

– Она в вашем распоряжении на час. Удачи!

Эта первоклассная машина была моей на час, на шестьдесят волнующих минут! Я пытался вспомнить советы моего инструктора. Все, казалось, сбивало с толку. Я дрожа надел

шлем и еще подключился ко множеству разных приборов, циферблатов, контактов, рычагов, которые располагались один над другим, все крайне необходимые, которых нельзя было касаться ни одним пальцем, соблюдая психологическую выдержку; я был готов для решающей проверки.

Я осторожно прошелся по кабине, бормоча ритуальную фразу – ТДЗКД: тормоза, дифференциал, закрылки, контакты, давление (в пневматической системе), топливо, шасси и радиатор.

Все было готово. Механик захлопнул за мной дверь, и я оказался заключенным в этот металлический монстр, который я должен был контролировать. Последний взгляд.

– Добро? Контакт!

Я проделал манипуляции с ручными насосами и стартерами кнопок. Пропеллер начал медленно вращаться, и вдруг машина загорелась, издавая при этом звук, похожий на гром. Выхлопные газы извергали длинное голубое пламя, окутанное черным дымом, и тут самолет начал дрожать, словно паровой котел под давлением.

Когда «башмаки» убрали, я широко открыл радиатор, так как эти охлажденные двигатели очень быстро перегревались, затем очень осторожно вырулил к очищенной снегоочистителем взлетно-посадочной полосе, черной как уголь и словно мертвой на белом ландшафте.

– Тюдор-26, вы можете подниматься в воздух сейчас, вы можете подниматься в воздух сейчас! – по радио приказал мне взлетать контрольно-диспетчерский пункт.

Мое сердце сильно билось. Я проглотил подступивший к горлу комок, опустил свое кресло и холодной влажной рукой медленно открыл дроссель. Тут же меня подняло циклоном.

Мне вспомнились обрывки советов: «Не выводи нос слишком далеко вперед!»

Напротив меня был лишь небольшой просвет между землей и концами огромного винта, который собирался всосать всю мощь двигателя.

Осторожно я отпустил ручку управления, и с толчком, подобным тому, который пригвоздил меня к спинке моего кресла, «спитфайр» начал двигаться вперед, затем поехал быстрее и быстрее, пока увеличивающаяся скорость не оставила аэродром позади.

– Держи его прямо!

Я рулил неистово, чтобы сбить появляющееся качание.

Вдруг, задержав дыхание и словно по волшебству, я почувствовал себя летящим по воздуху. Железнодорожная линия удалялась, как вспышка. Я смутно различал некоторые деревья и дома, которые исчезали за мной.

Я быстро поднял шасси, закрыл прозрачный капот моей кабины, дросселировал назад и настроил пропеллер для крейсерского полета.

Фу! Капли пота стекали по моему лбу. Но инстинктивно мои конечности среагировали как хорошо отрегулированные рычаги робота. Долгие, утомительные месяцы тренировок подготовили мои мышцы и рефлексy именно для этой минуты.

Как легко было ею управлять! Малейшее нажатие рукой или ногой – и машина взлетала в небо.

Боже мой! Где я?

Скорость была такой, что хватило нескольких секунд, чтобы унести меня на десятки миль от аэродрома. Черная железная дорога была не более чем полоска сажy на горизонте.

Осторожно я отважился повернуть – налево, затем направо. Слегка отпустил рычаг и за долю секунды взмыл более чем на 10 000 футов.

Постепенно я овладел скоростью и осмелел. Двигая дроссель, я набрал высоту, достаточную для того, чтобы бросить машину в бой.

Я решил попробовать пикирование. Осторожно надавил на рычаг – 300, 350, 400 миль в час. Земля, казалось, стремительно и ужасающе неслась на меня. Испугавшись скорости, я инстинктивно потянул рычаг на себя, и вдруг моя голова ушла в плечи, свинцовая тяжесть надавила на позвоночник и придавила меня к креслу, перед глазами встал туман.

Словно стальной мяч, падающий на кусок мрамора, «спитфайр» подпрыгнул на пружинящем воздухе и прямо, словно прут, взлетел в небо.

Как только я оправился от эффектов центробежной силы, я поспешил потянуть дроссель на себя, так как у меня не было кислорода, а машина все еще поднималась вверх.

По радио я услышал голос, приказавший мне вернуться. Боже! Уже час! Все, казалось, случилось за секунду.

Сейчас я должен садиться.

Широко открыв радиатор, я приготовился для смелого броска, поднял кресло и начал снижаться.

Огромная машина с широкими выхлопными трубами заслонила мне всю взлетно-посадочную полосу. Меня охватила паника. Огромное давление воздуха сдавило голову. Ослепленный, я был заключен в тесном пространстве кабины.

Я выпустил шасси и закрылки. Взлетно-посадочная полоса приближалась с устрашающей скоростью. Я думал, что никогда не посажу самолет.

Аэродром, казалось, одновременно сужался и приближался. Моим отчаянным желанием было вернуться назад, в высоту. Машина коснулась земли с громким ударом, который отразился в фюзеляже, и я почувствовал, что она едет по предангарной бетонированной площадке.

Прикосновение левого тормоза, затем правого, и «спитфайр» остановился в конце взлетно-посадочной полосы. Вибрация работающей вхолостую машины была подобно пульсации бока запыхавшейся скаковой лошади.

Мой инструктор запрыгнул на крыло, помог мне снять парашют. Увидев мое бледное, искаженное лицо, улыбнулся.

Я сделал пару шагов, шатаясь, после чего мне пришлось задержаться на фюзеляже.

– Хороший полет! Видишь, напрасно волновался!

И тем не менее, я волновался. Если бы он только знал, как я гордился. Наконец-то я совершил полет на «спитфайре». Какой красивой казалась мне машина и какой живой! Шедевр гармонии и силы, даже когда смотрел на нее сейчас, неподвижную.

Нежно, словно касаясь женской щеки, я провел рукой по алюминиевым крыльям, холодным и гладким, как зеркало, крыльям, которые несли меня.

Возвращаясь в казарму с парашютом за спиной, я снова обернулся, чтобы взглянуть на самолет, и подумал о дне, когда в эскадрилье у меня будет свой собственный «спитфайр», вместе с которым мы будем сражаться и которого я любил бы, как своего верного друга.

В подразделении боевой подготовки прошли два тяжелых зимних месяца. Курс сменился курсом, количество летных часов и упражнений в авиационной артиллерийской стрельбе над заснеженными уэльскими холмами быстро увеличивалось, и это отражалось в моем бортовой журнале.

Случались у нас неудачи и трагедии. Один из наших бельгийских «спитфайровских» летчиков взорвался высоко в воздухе во время выполнения фигур высшего пилотажа. Двое из наших товарищей столкнулись и погибли у нас на глазах. Пьеро Дегай, один из шести французов на курсе, врезался туманным вечером в обледеневшую вершину холма. Потребовалось два дня для того, чтобы по снегу добраться до обломков самолета. Сбоку от его «спитфайра» нашли тело в положении для стрельбы с колена, голову он обхватил руками, словно спящий ребенок. Обе его ноги были сломаны, и, неспособный передвигаться, он, должно быть, замерз ночью.

В военное время погребальная церемония проходила просто. Жак, Менюж, Коммаиллес и я несли гроб, обернутый французским флагом. Боже, какими печальными и подавленными мы были под мелким пронизывающим дождем. В медленной процессии мы двигались один за другим, пока в яму не бросили лопату британской земли, которая упала на бедного парня.

Мы тренировались пять недель в Реднэле, затем три дня в Монтфорд-Бридж, на маленьком пригородном аэродроме, затерянном среди холмов.

Как только погода немного прояснилась, мы начали летать непрерывно. Отрабатывали упражнения тройками, четверками, дюжинами, взлет в критической ситуации, практику воздушного боя, ситуации при возникновении пожара в воздухе, тактические приемы, умение говорить по радио и т. д.

Был ужасный холод. Мы жили в сборно-разборных бараках типа «ниссен», которые не имели утепляющих стен, и сохранение тепла было настоящей проблемой. Я ходил с Джоном Скоттом, самым младшим в нашей команде, который жил со мной и «воровал» уголь со свалки железной дороги. Джон очень следил за своей внешностью, и было невероятно смешно наблюдать за ним, когда он балансировал на проволочном заграждении или нес грязные брикеты антрацита, с отвращением держа их большим и указательным пальцами в аккуратно надетых перчатках.

Затем следовало героическое дело разжигания крохотной печи, которая должна была согреть наш барак. Литры бензина, украденные у теплозаправщика, были необходимы, чтобы поддерживать слабеющий энтузиазм мокрого угля и сырых дров. Я помню, что одним прекрасным вечером печка, пропитанная парами бензина, взорвалась, и мое лицо, а также лица Жака и Джона стали цвета воинов зулу.

Настал канун Нового года, и в тот отдаленный уголок он пришел тихо и немного печально. Затем наступил день прикомандирования. Коммаиллес, Менюж и я должны были отбыть в Турнхаус, в Шотландию, чтобы присоединиться к 341-й эскадрилье истребителей «Эльзас» «Свободной Франции», а затем в процессе формирования Жак, Джон и Обертин отбыли в 602-ю эскадрилью в Перранпорт.

Карта была разыграна. Начиналась настоящая война. Наконец-то!

Эскадрилья «Эльзас»

Три молодых летчика-сержанта, мы прибыли в Эдинбург. Перед нами открывался большой мир. Мы растерянно смотрели на «принцессу севера», купающуюся в солнечном свете и украсившую себя сверкающей снежной мантией.

Мы очень устали, так как только что пересекли Англию по диагонали с юга-запада на северо-восток. Изнурительная ночь в поезде, суeta на сырых платформах, мгла, образующая ореол вокруг закрытых сеткой ламп, пылящие машины, толпящиеся люди в униформе.

– Поезд на Лестер?

Оглушенные шумом, волочащие свои вещевые мешки, мы тщетно искали места в пассажирских вагонах, переполненных людьми, спящими один над другим, с затхлым запахом копоты, пота, табачного дыма.

Пассажирские вагоны тронулись. Раздался тревожный вой сирен.

– Воздушный налет! Свет, пожалуйста. Свет, пожалуйста!

Резкое торможение, свист сжатого воздуха, удар амортизаторов, встряхнувших ошеломленных пассажиров, выключение слабого голубого света. Четверть часа. Полчаса. Час холода и тишины. Несколько вспышек в небе. Отдаленное жужжание двигателей. Слабые проблески света на горизонте, освещающие на мгновение силуэты фабрик или дымовые трубы над крышами зданий. Затем снова сирены.

– Отбой!

Свист гудка, скрип ржавых цепей, еще толчки – поезд заскользил и начал набирать скорость. Непонятные ощущения, тонущие в изнуряющем и неприятном полусне.

Автобус остановился напротив караульного помещения аэродрома. Чудом вся усталость исчезла.

– Турнхаус! – закричал кондуктор.

Я увидел огромные ангары, замаскированные зелеными и коричневыми полосами, низкие здания столовых, рассеянные деревянные бараки, размещенные вокруг больших предангарных бетонированных площадок взлетно-посадочных полос, которые разделяли покрытую травой поверхность грунта. То здесь, то там стояли самолеты.

Находящийся на посту летчик-капрал проверил наши бумаги, удостоверения личности и проводил до старшинской столовой.

Немного холодное приветствие гарнизонного уоррант-офицера.

– Французская эскадрилья? Вы пока первые.

Боже мой! Может, это эскадрилья призраков?

Мы засомневались. Старенький грузовик высадил нас вместе с багажом напротив большого мрачного здания. Мертвая тишина. Запах плесени, огромная пустая общая спальня с железными кроватями и маленькими серыми стенными шкафчиками. Вокруг ни души. Первое впечатление привело нас в замешательство. Где уютный, оживленный бар эскадрильи, где веселые, шумные товарищи, которые, как рисовало нам воображение, должны были встречать нас с распростертыми объятиями?

– Боже правый! Здесь невозможно спать спокойно!

Голос заставил нас вздрогнуть – голос француза с парижским произношением. И прямо в дальнем конце комнаты, в темном углу, мы различили фигуру, лежащую на кровати и курящую сигарету. Темно-синяя униформа, золотые пуговицы – француз! Он лениво поднялся.

– Ба, это Маркус!

Мы посмотрели друг на друга и засмеялись. Все четверо оказались в 341-й эскадрилье.

Прошли дни, и эскадрилья истребителей «Эльзас» сформировалась. Ею командовал командант¹ Мушот, один из первых присоединившихся к ВВС Франции. Это был высокий, темный, худощавый мужчина с пронзительными глазами и резким, не допускающим возражений голосом, но с теплой и дружелюбной улыбкой. Тип человека, за которого вы, не задумываясь, отдали бы с радостью свою жизнь.

Потом прибыл лейтенант Мартель, который будет командиром моего авиазвена, блондин-здоровяк с широкими плечами, огромными ногами и магическими руками, которые управляли «спитфайром» с невероятной силой и ловкостью.

Лейтенант Будье – Бубу – хилый человечек с большой трубкой и золотым сердцем. Он был асом, на счету которого было уже семь сбитых немецких самолетов. Он командовал другим авиазвеном.

Затем летчики начали прибывать один за другим из четырех уголков Англии, чтобы сражаться, разрывая узы, связывающие их с четырьмя уголками оккупированной Франции. Естественный отбор, вызванный силой воли и патриотизмом; из всех социальных классов, но самые достойные.

Де Бордас, под веселой и беззаботной наружностью скрывавший трагедию потери своего лучшего друга, убитого рядом с ним около Дьеппа; Бугуэн, высокомерный бретонец; Фарман, обладатель имени, известного во французских военно-воздушных силах; Шевалье, спокойный, хладнокровный и решительный; Лафон, ветеран эскадрильи бомбардировщиков в Ливии; Жирардон, один из редких кадровых офицеров, полный шуток и сдержанного юмора; Рус, за угрюмым внешним видом которого скрывалась застенчивость и доброе сердце; Матей, который пересек Пиренеи на лыжах, чтобы присоединиться к «Свободной Франции»; Савари, поэт вечеринок, проницательный и образованный; Брюно, опытный пилот и остряк; Галле, его закадычный друг, тоже ветеран героических дней в Ливии; Пабио, из эскадрильи «Иль-де-Франс», который лишь хотел продолжать борьбу.

Постепенно сформировалась команда, но летчики все еще продолжали прибывать.

Де Мезиллис из Бретани, который потерял руку в эскадрилье «Лотарингия» в Ливии и благодаря невероятному усилию воли научился летать с искусственной рукой; Бери, «образцовый тип» бригады, чувствительный и прилежный, к кому вы всегда могли обратиться за консультацией, прежде чем совершить какую-нибудь глупость; Лорен, дотошный, образованный, полный энтузиазма; Мэйлфорт, бесценный любитель рассказывать анекдоты; Леги, еще один бретонец, такой же флегматичный, как любой англосакс; Рауль Дюваль, герой сенсационных выходов из опасных ситуаций, всегда верный своей манере; Борн, дружелюбный, скромный и осторожный; Бюирон, для своих друзей «Бюи-Бюи и его трубка»; Де Сакс, ходячий скелет, который не боялся ни Бога, ни дьявола.

В один прекрасный день, гроыхая словно гром, прибыли наши «спитфайры». Наши механики-англичане приняли их, а мы отмыли. На фюзеляжах появились лотарингские кресты с маркировкой 341-й эскадрильи «N» и «L».

Под энергичным руководством Мушота и благодаря опыту Мартеля и Будье команда друзей стала грозным боевым подразделением. Самолеты были постоянно в небе – стрельба, тактические приемы воздушного боя, практика взлета по тревоге.

Британцы были удивлены, узнав, как быстро наши летчики приобретали нужные навыки, и великодушно признали, что это было, несомненно, особое подразделение.

Спустя месяц эскадрилью «Эльзас» направили в Биггин-Хилл-Винг. Это была честь, но в то время мы, возможно, не вполне осознавали, насколько великая честь. Биггин-Хилл,

¹ Французские ранги, которые сохранились и по сей день, следующие: командант командир эскадрильи; сослейтенант лейтенант авиации; капитан капитан авиации; адъютант уоррант-офицер; лейтенант старший лейтенант авиации; старший сержант сержант авиации.

к югу от Лондона, была базой с самым большим количеством побед на своем счету и предназначалась для самой элитной эскадрильи ВВС Великобритании.

Чтобы добраться туда, нас экипировали «Спитфайрами-IX» с двигателями «роллс-ройс» «Мерлин-63» с двухступенчатыми усиленными зарядами – британское оснащение по последнему слову техники, которое получило лишь небольшое число заслуженных подразделений.

Чтобы отметить событие должным образом, мы устроили большую вечеринку для персонала Турнхауса, полковника авиации Гинесса, начальника авиационной базы и единственного механика. Я наблюдал за сидящим в углу Мушотом, внешне спокойным, но немного расстроенным. Я знал, о чем он думал. Он с горечью в сердце задавал себе вопрос: сколько парней в его эскадрилье доживут до конца войны. Смерть уже заявила о себе. Де Мезиллис погиб на прошлой неделе, когда крылья «спитфайра» сложились при пикировании. Днем раньше, во время отработки, столкнулись Коммайллес и Арто, были найдены обломки их сцепленных самолетов.

Мое первое большое шоу над Францией

Мы уже были в состоянии боевой готовности. В секторе Биггин-Хилла все было спокойно и медленно наступало утро. Механики, завернувшись в одеяла, дремали под опущенными крыльями «спитфайров».

Трудно убивать время. В углу барака рассредоточения граммофон с трудом скрипел старую популярную песню, а Мартель, Мэйлферт, Жирардон, Лорен, Брюно, Галле и я играли в бесцельную игру «Монополия». Снаружи под окном Жак и Маркус, перепачканные смазкой, пристраивали огромный двигатель к корпусу мотоцикла, который они достали одному только Богу известно где.

Зазвонил телефон. Все подняли глаза. Лица были напряжены.

– Ранний ленч для летчиков. Потом будет шоу! – закричал дневальный из будки.

На начало дня, должно быть, запланировали важную разведку, и для участвующих в этом мероприятии летчиков столовая готовила особый ленч. Мушота предупредила, и он сразу явился вместе с Будье.

– Мартель, назначьте в наряд ваше отделение, вы обеспечите Ред-2, а Бубу – Ред-3 и Ред-4.

Мы столпились вокруг доски с 12 гвоздями, на которой вскоре висели 12 силуэтов «спитфайров», каждый со своим названием. После обсуждения командирами авиазвеньев некоторых моментов последовал боевой приказ для эскадрильи.

Л-т Будье – Ком-т: Мушот
Сер-т Ремлингер – Ст. сер-т Брюно
Ст. л-т Бугуэн – Л-т Пабио
Сер-т Маркус – Ст. л-т Де Бордас
Резерв:
Сер-т Ч. Галле
Л-т Мартель
Сер-т Клостерман
Л-т Бери
Сер-т Матей

Их оставили для секретного разговора. Сбор в Интеллидженс рум в 12.30. Мушот уехал в своем стареньком «хиллмане» с Мартелем и Будье, а остальные летчики гурьбой ввалились в грузовик, принадлежащий столовой. Быстрый обед с летчиками 661-й эскадрильи: суп, сосиски и картофельное пюре. Мы все определенно испытывали страх. Для большинства из нас это был первый боевой вылет, и он, возможно, занесет нас далеко в зону противника.

Я очень нервничал. Мне было любопытно и в то же время тревожно. Хотелось знать заранее, как бы я поступил, встретившись с опасностью, было довольно нездоровое желание почувствовать, что такое страх – настоящий страх. Страх человека, встретившегося один на один со смертью. И еще оставался во мне глубоко скрыт старый скептицизм цивилизованного человеческого существа; повседневная работа, привычка к комфорту, представления о гуманизме, городской жизни – все это в действительности оставляло мало места для осознания смертельного страха или проверки исключительно физической выдержки. Тем не менее мне бы хотелось понять истинные чувства того канадца из 611-й эскадрильи, которому не суждено было совершить свой первый боевой вылет. Он спокойно попросил у официантки вторую порцию картофельного пюре, в то время как я мучился, глотая первую. А Диксон и Брюно, непрестанно обсуждавшие футбол, о чем они думали в глубине души?

Именно в тот момент, по ассоциации, я вспомнил тот вторник в Крус-Кателан. В Нотр-Дам-де-Булонь я защищал ворота своей школьной команды из 11 человек. Центральный нападающий Альберт де Мун, здоровенный парень, весивший, должно быть, не менее 76 килограммов, поскользнулся, столкнувшись с нашими спинами. Был только один способ защитить мои ворота – внезапный бросок к его ногам. Инстинктивно я бросился вперед с вытянутыми вперед руками. Затем за долю секунды до прикосновения рук к мячу метнулся в сторону. Я побоялся пораниться кнопками бутсов моего противника, испугался, и гол был забит в ворота. Должен ли я бояться подобной физической реакции этим днем? Этот неожиданный промелькнувший эпизод из прошлого окончательно отбил мне аппетит.

Было 12.35.

– Идите сюда, парни. Инструктаж!

Мы двинулись маленькими группами в Интеллидженс рум. Возле двери были навалены фотографии, карты, бумага технического назначения и секретные публикации министерства авиации. В углу, несколькими ступеньками ниже, за маленькой низкой дверью находилась комната для инструктажа. Сразу же, как только переступаешь порог комнаты, полностью погружаешься в царящую там атмосферу. Первое, что видишь, – это большая карта боевых действий нашего подразделения, полностью закрывающая стену за трибуной; юго-восток Англии, Лондон, Темза, Канал, Северное море, Голландия, Бельгия и Франция до Шербура. На карте красная лента соединяла Биггин-Хилл с Эминсом, проходила назад через Сент-Пол и возвращалась к Данджнессу через Булонь – наш маршрут для дневной вылазки.

Летчики как-то пролезли и нашли место где присесть – среди маркированных ботинок для летчиков и запальных фитилей. Нервными пальцами держали сигареты, от которых начал подниматься колечками дым. С потолка свешивались модели союзнических и немецких самолетов. На стенах были приколоты фотографии «фокке-вульфов» и «Мессершмитов-109», сфотографированных во всех ракурсах, со схемами, показывающими соответствующий угол горизонтальной наводки. Везде были развешаны необходимые для боя лозунги.

«Немец всегда на солнце».

«Не стреляй до тех пор, пока не увидишь белки его глаз».

«Никогда не преследуй того, кому уже нанес поражение. Другой поразит тебя наверняка».

«Лучше вернуться с предположительно сбитым самолетом противника, чем быть сбитым поврежденным тобой самолетом».

«Берегись! Ты не знаешь, кто именно собьет тебя».

«Не мечтай о славе. Если ты не видишь фрица, который собирается сбить твоего товарища, ты преступник».

«Соблюдай тишину в радиосвязи. Не создавай помех своему радиоканалу!»

«Если тебя сбили на территории врага, спасайся. Если тебя схватили, держи рот на замке».

Темно-синяя униформа французов выделялась среди сине-серого походного обмундирования британцев и канадцев, но в груди всех этих солдат бились одинаково горячие сердца. Снаружи раздался визг тормозов. Хлопнули двери. Все шумно встали. Вошли полковник авиации Малан и подполковники авиации Аль Дир и Де ла Торр, за которыми следовали Мушот и Джек Чарльз, командир 485-й эскадрильи. Малан прислонился к стене в углу, Де ла Торр и Аль Дир вошли на трибуну.

– Садитесь, ребята, – сказал Де ла Торр.

Тишина. Он начал читать форму D своим монотонным голосом:

– Сегодня днем авиакрыло принимает участие в шоу № 87. Время Н – 13.55. Аэродром Аминс-Глисси будут бомбить 72 бомбардировщика «Летающая крепость».

Близкое прикрытие будут обеспечивать 7 авиакрыльев, то есть 14 эскадрилий «Спитфайров-V», которые будут находиться на высоте 16 000 футов. Авиакрыло из Кенли обеспечивает передовую поддержку и будет действовать в 2000 футов вблизи от цели в часы Н минус пять минут. Центральное прикрытие будут обеспечивать 24 «Спитфайра-IX» с западного Маллинга, а верхнее прикрытие – 2 авиакрыла «Спитфайров-IX» от Нортолта на высоте 29 000 футов.

Предусмотрены два отвлекающих удара: 12 «тайфунов», прикрываемые 24 «спитфайрами», будут бомбить с пикирования аэродром Поикс в течение двадцати минут, то есть в 13.35. После ложной атаки «грейвлайнов» 12 «бостонов», прикрываемые 36 «спитфайрами», будут бомбить доки в Дюнкерке в течение десяти минут во время Н. Отвлекающие удары помешают немецким радарам следить за истребителями, что позволит им, в свою очередь, выстроиться в линию, и мы надеемся, как минимум, рассредоточить усилия вражеских истребителей.

Авиакрыло Биггин-Хилла должно действовать в районе Аминса с часа Н плюс пять, то есть до 14.00, чтобы прикрыть возвращение «фортов».

Приказ о вступлении в бой с люфтваффе в ходе этой операции следующий: в Глисси будет находиться 60 «фокке-вульфов», в воздухе, вероятно, будет около 40. В Сент-Омере и Форт-Руже – 120 «Мессершмитов-109F» и «Фокке-Вульфов-190». Вы, вероятно, увидите, что некоторые из них будут возвращаться из Дюнкерка, откуда их выдворят «бостоны». Первыми, кто перейдет Аминс, будут, вероятно, 40 «Фокке-Вульфов-190» из Поикса, расшевеленные «тайфунами», но ко времени вашего появления они уже как следует сведут счеты с прикрытием. Вашими прямыми противниками, скорее всего, будут 60 «фокке-вульфов» из Розьер-ан-Сантерра, то есть из Глисси, если они появятся в воздухе до бомбежки, и неминуемо ваши старые друзья «абвильские парни», которых будете рады увидеть снова.

Выполнение операции будет контролировать Аппледор на частоте С, позывной знак «Грасс Сид». До того времени зона будет контролировать вас на частоте В. Вы будете единственным формированием на частоте С, поэтому не следует беспокоиться о каких-либо помехах.

Сейчас я передаю слово командиру авиационного крыла Диру, который будет руководить шоу.

Спокойным, размеренным голосом, контрастирующим с его суровой, истинно дьявольской внешностью, Аль Дир дал нам последние полетные инструкции:

– Я поведу 485-ю эскадрилью, чей позывной знак будет «Гимлет». Мой личный позывной знак – «Брютус». Рене поведет 341-ю, позывной знак «Тюрбан». Мы поднимемся с северной и южной взлетно-посадочных полос и объединимся в эскадрилью. Для Тюрбана запуск двигателя в 13.20, для Гимлета – 13.22. Взлет в 13.25. Я выйду на основание орбиты, чтобы вы выстроились в линию, и в 13.32 возьму курс.

Мы будем держаться вместе до 13.50, затем поднимемся с полностью открытым дросселем, чтобы пересечь побережье на минимальной высоте 10 000 футов, и, если все будет хорошо, встретимся над Аминсом на высоте 25 000 футов. Назад Тюрбан полетит справа от меня на расстоянии 2000 ярдов. Как только мы наберем высоту, Тюрбан займет позицию над нами на высоте 2000 футов и будет держаться чуть в тылу. Когда достигнем Аминса, мы повернем налево на 90° и в течение пяти минут будем придерживаться курса 047°, пока Аппледор не даст нам другие инструкции. В принципе на наших запасных баках мы будем лететь двадцать пять минут. Когда скомандую «бросайте своих детей», начинайте бой.

До этой команды в радиосвязи должно быть полное молчание. Будем лететь над уровнем моря восемнадцать неприятных минут, чтобы не быть замеченными немецкими радарами, – никто не должен попусту болтать языком, чтобы не провалить операцию. Если будут какие-то проблемы и захотите вернуться на базу, покачайте крыльями, перейдите на частоту

D, но не используйте ее, пока на самом деле не окажетесь в трудной ситуации. В противном случае, ради бога, не обнаруживайте себя.

И последний небольшой совет. Если ваш топливный бак не выдержит, предупредите командира и летите домой. Бесполезно пытаться продолжать операцию с этой дополнительной помехой. Вы либо помешаете кому-то или отстанете, вас наверняка собьют.

С помощью временного кода дайте четкое указание, где именно находится предполагаемый самолет по отношению ко мне, говоря медленно и ясно и сообщая ваш позывной сигнал. Если будет стычка, держитесь вместе, и если все будет очень плохо, держитесь, как минимум, парами, это важно. Вторые не должны никогда забывать, что они отвечают за прикрытие своих первых. Всегда прорывайтесь к врагу. И помните о кислороде.

Если дела пойдут плохо, прямой курс домой – 317°. Если заблудитесь где-то над Францией и горючее будет на исходе, свяжитесь с зоной на частоте В. Если окажетесь более чем на полпути назад через Канал и будет трудно, но все же возможно вернуться на базу, предупредите Трамлайн на частоте А. Если не сможете вернуться к побережью, выбрасывайтесь с парашютом после сигнала «Мой день» на частоте D, если возможно, с сообщением о засечке. Как всегда, будет сделано все возможное, чтобы вас быстро вытащить.

Как только взлетите, не забудьте включить ОДВ (опознание друга или врага) и проверьте прицелы. Как следует очистите карманы.

Сверим часы; сейчас точно 12 часов 51 минута 30 секунд... один... два... три... 12 часов 52 минуты 0 секунд. Смотрите в оба и удачи!

Пока Дир говорил, летчики быстро записывали важную информацию прямо на коже на тыльной стороне своих рук: время, курсы возвращения домой, частоты радио и т. д. Затем устремились к двери и фургонам.

Погода была отличная, в течение трех дней солнце светило необычно ярко для этого времени года. После брифинга каждый кратчайшим путем устремился к своему шкафчику. Я тщательно опустошил свои карманы – ничего не обнаружил, но ключи нужно оставить, никакого адреса, который может раскрыть немцам мой аэродром.

Я снял свой воротник и галстук и повязал шелковый шарф. На жилет из овечьей шерсти надел толстый белый пуловер. На носки натянул толстые шерстяные чулки до бедер. Затем надел теплые ботинки, заправив в них брюки. В левый ботинок всунул охотничий нож, а в правый – карты. Зарядил свой револьвер марки «Смит-и-Вессон» и надел на шею ремень бинокля. В карманах захлестнутого стропами парашюта были «спасательный набор» и мой аварийный паек.

Мой механик пришел за парашютом и яликом, чтобы положить их в кресло самолета вместе со шлемом, наушники и маску которого электротехник подсоединит с радио и кислородными баллонами.

13.15. Меня уже подключили, крепко закрепили ремнями подвязной системы безопасности. Я проверил радио, прицельное приспособление и фотопулемет. Осторожно подключил кислородную маску и проверил давление в баллонах. Взял малокалиберную автоматическую пушку и пулемет и закрепил в хвостовой части самолета для наведения прицела. Томми ходил вокруг самолета с отверткой, плотно закрепляя съемные витражи. Мой желудок казался странно пустым, и я начинал сожалеть о моем скудном ленче. Все люди на поле были чем-то заняты. Вдалеке, под диспетчерской вышкой, остановилась машина Дира, как раз у его самолета. Он был в белом летном костюме и быстро запрыгнул в свою открытую кабину. Пожарная команда заняла свою позицию на подножке пожарной машины, а санитары – в машине «Скорой помощи». Приближался час начала операции.

13.19. Глубокая тишина на всем аэродроме. Нигде ни движения. Летчики неотрывно следили за Мушотом, который сверял свои часы. У каждого самолета неподвижно стоял механик, держа пальцы на переключателе запасного стартового аккумулятора. С другой сто-

роны, возле огнетушителей, лежащих на траве на изготовку, стоял охранник. Пряжка на моем парашюте была плохо закреплена и причиняла мне боль, но было уже слишком поздно заниматься этим.

13.20. Мушот окинул внимательным взглядом 12 «спитфайров», затем начал манипулировать насосами. Вслед за скребущим дребезжанием стартера начал вращаться его пропеллер. Я лихорадочно включил мотор.

– Все ясно? Поехали!

Находясь в продольном наклоне, двигатель «роллс-ройс» вначале начал фыркать. Вокруг забегали механики, убирая «башмаки», оттаскивая батареи, висящие на концах крыльев, чтобы помочь самолету выполнять повороты. «NL-L» Мушота уже выруливал к северному концу поля.

13.22. По обе стороны от самолета Дира в облаке пыли начали выстраиваться в один ряд 12 «спитфайров» 611-й. Мы выстроились за ними в линию боевого построения. Я занял свою позицию, конец моего крыла почти коснулся конца крыла самолета Мартеля. Я покрылся потом.

13.24. Все 26 самолетов были готовы, двигатели работали вхолостую, крылья сверкали на солнце. Летчики надели защитные очки и затянули привязные ремни.

13.25. Из диспетчерской вышки выпустили белую сигнальную ракету. Дир поднял руку – и 13 самолетов 611-й эскадрильи двинулись вперед. В свою очередь, Мушот поднял руку в перчатке и медленно открыл дроссельный клапан. Мои глаза неотрывно следили за концом крыла самолета Мартеля, даже руки стали влажными, я последовал за ним. Хвосты поднялись, «спитфайры» начали неуклюже подпрыгивать на своих узких шасси, колеса оторвались от земли – мы были в воздухе.

Я поднял шасси и закрыл их, дросселировал назад и настроил угол пропеллера. Над дорогой за аэродромом я промчался как вихрь. Автобус остановился, и его пассажиры столпились у окон. Я переключил запасные баки и захлопнул зажимы основного бака. Неуклюже и судорожно держа органы управления, я сохранял боевой порядок. «Спитфайры» промчались по направлению к югу на уровне деревьев и крыш, издавая оглушительный рев, который останавливал идущих по улицам людей. Мы миновали деревянный холм, затем неожиданно оказались над морем с грязными волнами, окаймленными пеной, слева от Бичи-Хед. Голубая неясная линия на горизонте была, вероятно, Францией. Я промчался в воздухе со свистом, в нескольких футах над водой.

Некоторые бессвязные эпизоды ярко запечатлелись в моей памяти: судно британской береговой охраны с его командой плыло к нам; моторная лодка авиационно-морских спасательных сил, окруженная стаей чаек, плавно качалась на зыби.

Уголкем глаза я следил за давлением и температурой – они были в норме. Я включил рефлектор. Один из самолетов 611-й эскадрильи покачал крыльями, повернул и полетел назад в направлении Англии, набирая высоту. Вероятно, проблема с двигателем.

13.49. По радио, на дальнем расстоянии, мы слышали крики и сигналы, идущие от близких прикрывающих эскадрилий, – и вдруг, очень отчетливо, услышал торжествующее восклицание: «Я сбил его!» Я понял, что там они уже сражались, и мое сердце сжалось.

13.50. Как один, поднялись в небо 24 «спитфайра» и устремились со скоростью 3300 футов в минуту, держа свои винты.

Франция! Из мглы возник ряд белых утесов, и по мере набора высоты горизонт постепенно удалялся – устье реки Соммы, узкая полоска песка у подножия окаймленного деревьями утеса, первые луга и первая деревня, спрятанная в лесу в долине реки.

15 000 футов. Мой двигатель неожиданно заглох, и нос резко упал. Мое сердце было готово выскочить наружу, и, будучи не в состоянии вздохнуть, я инстинктивно дотянулся и сразу же переключился на мои основные баки с горючим. Дополнительные были пусты.

Чувствуя слабость в коленях, я понял, что из-за отсутствия опыта я использовал слишком много сил, чтобы сохранить свою позицию, и что мой двигатель соответственно использовал больше горючего. Я плавно скользнул вниз, и двигатель снова заработал. С полностью открытым дросселем я замыкал свою секцию.

– Брютус, бросай своих детей! – зазвучал в наушниках отчетливый голос Дира.

Все еще находясь в сильной тряске, я потянул ручку, надеясь на помощь Бога и на то, что у меня все получится... Рывок, свистящий звук, и все наши 24 бака, дрожа, упали.

– Алло, Брютус, зона вызывает, лети по каналу Ч – Чарли.

– Алло, зона, Брютус отвечает. Канал Ч. Прошел!

– Алло, Брютус, зона прекратила связь!

Трескучий звук, затем голос ведущего эскадрилью Холмса, известного контролера, имеющего позывной знак Грасс Сид:

– Алло, Брютус, ведущий вызывает Грасс Сид. Над целью много всего происходит. Следуйте курсом 096° – 0–9–6. Еще 40 плюс 15 миль, над тобой 35 «ангелов»!

– Алло, Грасс Сид. Брютус отвечает. Следую курсом 096°. Понял вас.

Мушот выстроил нас в боевой порядок:

– Алло, Тюрбан, начинай боевой порядок, давай!

Разделились на три секции, состоящие из четырех «спитфайров». Подо мной справа Гимлеты повторили то же самое.

– Брютус, будь внимателен!

Мы летели на высоте 27 000 футов. Прошло пять минут. Безоблачное небо было таким огромным и ясным, что невозможно было не испытать потрясения. Мы знали, что Франция была там, под прозрачным слоем сухой мглы, более туманной над городами. Холод причинял боль, и было трудно дышать. Я ощущал солнце, но не мог понять, обжигали его лучи или обмораживали. Чтобы приободрить себя, я включил кислород на полную мощь. Пронзительный рев двигателя усилил странное ощущение изоляции, которое испытывает каждый, находясь в одноместном истребителе. Оно постепенно превращается в шумный, но нейтральный фон, который заканчивается погружением в странно тяжелую, давящую тишину.

Все еще ничего нового. Я испытывал смешанное чувство разочарования и облегчения. Время, казалось, шло очень медленно. Я чувствовал, что дремал с открытыми глазами, убаюканный плавными ритмическими покачиваниями вверх и вниз «спитфайров», летящих звеньями, медленным вращением винтов сквозь разряженный воздух, вызывающий онемение. Все казалось таким нереальным и отдаленным. Это была война?

– Осторожно, Брютус ведущий, Грасс Сид вызывает. К вам движутся три стаи в количестве 20, да еще по сходящимся над вами направлениям!

Голос Холмса заставил меня вздрогнуть. Здесь вмешался в разговор Мартель:

– Осторожно, Брютус, Еллоу-1 вызывает, в 3 часа увидим дым от линейного отставания бомбы!

Я огляделся вокруг и вдруг заметил злосчастный инверсионный след фрицев, начавших двигаться на нас с юга и востока. Боже, как быстро они приближались! Я снял оружие с предохранителя.

– Брютус вызывает. Следите внимательно, парни. Поднимайтесь как дьяволы!

Я открыл дроссель и приготовился к решительному броску, инстинктивно приблизившись к «спитфайру» Мартеля. Я чувствовал себя очень одиноким в неожиданно враждебном небе.

– Брютус вызывает. Смотри в оба и приготовься прорваться на левый борт. Ублюдки прямо над тобой!

В 3000 футов над нашими головами начинал вырисовываться образец филигранной работы, и уже можно было различить слабый проблеск небольших крестообразных силуэтов немецких истребителей.

«Они идут!» – сказал я самому себе, загипнотизированный этим зрелищем. Мое горло сжалось, пальцы ног загнулись в ботинках. Я испытывал ощущение, как если бы мою грудь душил узкий жилет, туго сжатый всеми ремнями, замками и пряжками.

– Тюрбан, бей по правому борту! – вопил Будье.

Во время вспышки я увидел стекла «спитфайра» Мартеля, качавшегося передо мной. Я накренил самолет, приложив всю свою силу, увеличил скорость и оказался в его воздушном потоке! Был ли там немец? Я не смел оглянуться назад, отчаянно повернул и под действием центробежной силы прилип к креслу, неотрывно следя глазами за Мартелем, вертевшимся впереди меня в тысяче ярдов.

– Гимлет, атакуй левый борт!

Я чувствовал себя потерянным во всей этой каше.

– Тюрбан Еллоу-2, бомби!

Еллоу-2? Это был я! Я ушел, разъяренно ударив ногой по рулю управления, из-за истинного страха у меня разгорелся чрезмерный аппетит. За козырьком моей кабины мигали красные следы, и неожиданно я увидел своего первого немца! Я узнал его сразу – это был «Фокке-Вульф-190». Я не считал нужным часто и подробно изучать фотографии и схемы этого самолета.

После того как он выпустил на меня шквал трассирующих снарядов, он устремился к Мартелю. Да, это, конечно, был он – короткие крылья, радиальный двигатель, длинный прозрачный капот, квадратный хвостовой стабилизатор, все в одном месте! Но чего не было на фотографиях, так это яркой окраски – бледно-желтое брюхо, серовато-зеленый верх, большие черные кресты с белым контуром. На фотографиях даже не было намека на дрожащие крылья, удлинённый контур, который становился еще более тонким из-за скорости, необычная круто пикирующая позиция при полете.

Небо, недавно кишашее проносящимися с шумом «спитфайрами», оказалось неожиданно пустым – мой первый номер исчез. Не беспокойтесь, я не собирался терять свой «фокке-вульф». Я уже не боялся.

Бессвязные картинки всплыли в моей памяти: три «фокке-вульфы», покачивающие своими крыльями; перекрестные трассирующие снаряды; парашют, плывущий в голубом небе, словно клубы табачного дыма.

Я сжался, обеими руками крепко прижав к животу ручку управления, устремившись в бесконечное восхождение по спирали с полностью открытым дросселем.

– Осторожно!.. Внимание!.. Тормози! – смешение криков в наушниках. Мне бы хотелось распознать где-нибудь отчетливый приказ или какие-то советы.

Еще один «фокке-вульф», крылья осветились ослепляющими вспышками пламени его орудий – грязно-серые следы от выхлопных газов двигателя – белые следы от квадратных концов крыльев. Я не мог понять, кто или что было его мишенью. Он мигал, показывая то желтое брюхо, то черные кресты, пикировал и вел себя словно пуля. Спустившись довольно низко, он слился с расплывчатым ландшафтом.

Еще один на одном уровне со мной. Он повернулся ко мне. Сейчас осторожно! Я должен видеть его!

Быстрая полубочка – и, не вполне понимая как, я очутился на спине, палец на кнопке пуска, рев изрыгающих огонь орудий тряс меня до мозга костей. Все мои способности, все мое существо сосредоточились на одной-единственной мысли: я должен держать его в поле моего зрения.

Как насчет угла горизонтальной наводки? Недостаточный. Я должен усилить свой поворот! Еще, еще немного, еще немного! Не пойдет. Он ушел, но мой палец все еще конвульсивно нажимал на кнопку. Я стрелял в пустоту.

Где он? Я начал паниковать. Берегись, немец, которого ты не видишь, это тот, кто может поразить тебя! Я чувствовал беспорядочные удары моего сердца прямо в желудке, в холодных и влажных висках, в коленях.

Он снова появился, но далеко, затем пикировал. Я снова начал стрелять – промахнулся! Он вне досягаемости. Находясь в ярости, я настойчиво продолжал, последняя очередь огня... мой «спитфайр» трясся, но «фокке-вульф» был быстрее и, неповрежденный, исчез в тумане.

Небо опустело как по волшебству.

Я посмотрел на запасы горючего – 159 литров. Пора возвращаться. Было почти четверть третьего.

– Алло, Тюрбан Еллоу-2. Еллоу-1 вызывает. Ты в порядке? – Это был голос Мартеля, откуда-то очень издалека.

– Алло, Еллоу-1, Тюрбан Еллоу-2 отвечает. Я в порядке и направляюсь домой.

Я взял курс 320° на Англию. Мелкое пикирование. Четверть часа назад я летел над желтыми песками Данджнесса. Затем присоединился к круговому полету в Биггин-Хилл. Везде «спитфайры» с выпущенными шасси. Я вклинился между двух рядов и приземлился.

Когда я выруливал к месту рассредоточения, увидел Томми с поднятыми руками, сигнализирующего и показывающего, где мне ставить самолет на стоянку.

Я резко открыл весь дроссель, чтобы очистить двигатель, затем отключил его. Меня поразила неожиданная тишина. Как странно снова слышать голоса, не искаженные радиосвязью.

Томми помог мне освободиться от моих привязных ремней. Я спрыгнул на землю, в ногах чувствовались слабость и оцепенение.

Мартель большими шагами подошел ко мне и схватил меня за шею:

– Браво, Кло-Кло! Мы так и думали, что ты наподдал им!

Мы пошли, чтобы присоединиться к группе у двери, столпившейся вокруг Мушота.

– Привет, Кло-Кло, ты не видел БERO?

Оказалось, что БERO уже сбили.

В самолет Бугуэна попали два 20-миллиметровых снаряда. На счету 485-й эскадрильи было два сбитых «фокке-вульфа». Мушот и Будье серьезно повредили друг друга.

Я был разговорчивым и взволнованным. Рассказывал свою историю и был веселым, как будто огромный груз свалился с плеч. Я участвовал в большом стремительном наступлении в небе Франции, и я вернулся!

В тот вечер, в царящей повсюду суматохе, я был на седьмом небе.

Первые успехи

На следующий день в небе все еще стоял запах пороха. Мы готовили ленч. Инструктивное совещание в 14.30. В тот полдень нашей целью был аэродром в Триквиле. Его собирались бомбить 72 «марадера», которые совершат два налета.

Триквиль, близ Ле-Гавра, был укрытием одного из лучших фашистских авиационных крыльев – известного подразделения Рихтхофена «Еллоу-Ноуз». По данным нашей разведки, туда недавно доставили последнюю модель «Фокке-Вульфа-190А-6», оснащенную более мощным двигателем и, как говорили, установками закрылок, которые давали возможность выполнять резкий правый поворот.

У Рихтхофена все летчики были высшего класса. Ими командовал один из асов немецких военно-воздушных сил майор фон Графф, а на новых машинах они совершали, с большой долей успеха, атаки на наши современные бомбардировщики.

Конечно же их уже пытались бомбить на земле, уничтожать аэродромы. Но каждый раз они взлетали до начала атаки и спокойно садились на одном из трех своих запасных аэродромов – Еврё/Фовилль, Бомонт-ле-Роже или Сент-Андре.

Эта игра продолжалась в течение четырех месяцев, и BBC Великобритании хотели покончить с этим сегодня, особенно когда американцы, пилоты «марадеров», объявили, что они больше не будут совершать никаких самолетовылетов в этот сектор, если не расправятся со сбродом Рихтхофена.

Поэтому сегодня днем собирались бомбить Триквиль и другие три аэродрома одновременно.

В нашу задачу входило перехватить фрицев, которые к тому времени уже будут в воздухе, чего бы это ни стоило, и дать им хороший урок.

Там определенно будет дьявольская стычка.

Меня ждало разочарование: я должен был вести разведку. По этой причине я закатил сцену, топал ногами, кричал, что это несправедливо. Фактически я показал себя с довольно плохой стороны. Как хороший разведчик, а также ради мира и спокойствия, Мартель позволил убедить себя взять меня своим вторым.

Невезение все еще преследовало меня. Мы едва миновали английское побережье, как мой топливный бак закончился – вероятно, из-за парового замка в загрузочной трубе.

Черт! Я отлично знал, что это шоу может увести нас далеко на юг к Ле-Гавру, до Руана или Евройкса. После боя, если он состоится, мне, без сомнения, может не хватить горючего.

К дьяволу со здравым смыслом. Я медлил!

Канал был закрыт туманом, но находиться на высоте 3000 футов, выше осадков было замечательно. Никаких признаков облачности. Уже на полпути от Ле-Гавра к Руану под слоем тумана можно было различить Сену, ползущую, словно большая серебристая змея.

Нарушая тишину в радио, голос авиадиспетчера зазвучал очень взволнованно:

– Алло, Тюрбан ведущий, Дональд Дак и его ребята уже в небе и напористо поднимаются. Вы не могли бы дать точную информацию на этот счет?

Дональд Дак – это прозвище, данное фон Граффу. Некоторые юмористы в первом отделе, должно быть, прозвали его так, потому что, как показалось, он говорил в нос, подобно творению Уолта Диснея.

Старый ублюдок был в курсе всех трюков и знал, что лучшей защитой была атака. Если бы мы упустили его, «марадеров» бы снова сбили!

Мушот, возглавляющий в этом шоу авиакрыло, был, как обычно, хладнокровен:

– Все в порядке, зона, сообщение принято и понято. Тюрбан ведущий вышел, – затем, ради себя: – Тюрбан и Гимлет, смотрите в оба!

С некоторой тревогой я заметил, что Мартель, ведущий наше отделение, незаметно уходил от остальной части эскадрильи и начинал подниматься. Скоро мы могли видеть только последнюю часть Тюрбанов в виде ярких точек, затерянных в голубизне неба.

– Подойди немного ближе, отделение Еллоу!

Мушота, отдававшего приказ, прервал вопль Гимлетов, летящих в 3000 футов над нами справа:

– Самолет Гимлета, ради бога, бей!

Это был старый Дональд Дак, прятавшийся на солнце со своей бандой пиратов и ожидавший, что мы пройдем, не заметив его. Парни из 485-й эскадрильи уже попались на этом, и лишь случайно один из новозеландцев увидел, как они идут. Он предупредил их, и они повернули, столкнувшись лицом к лицу с Дональдом Даком, так как он внезапно бросился на них со скоростью 450 миль в час.

Все произошло в один миг. Услышав позывные SOS от 485-й эскадрильи, Мушот с отделениями Ред и Блю поспешили на помощь и пошли на восходящий поворот. Поэтому мы остались одни, в 5000 футов под основной схваткой.

Мартель заставил нас повернуть налево, и мы поднялись, чтобы принять участие в сражении. Вдруг я увидел дюжину «фокке-вульфов», идущих сверху из-под солнца прямо на нас.

– Еллоу, «фокке-вульфы», 11 часов!

Ведомые великолепным «Фокке-Вульфom-190А-6», полностью окрашенным в желтый цвет, отполированным и сверкающим, словно бриллиант, первые в их ряду уже проходили у нас слева, менее чем в тысяче ярдов от нас, и поворачивали к нам. В их длинных прозрачных открытых кабинах я достаточно отчетливо видел силуэты немецких летчиков, устремившихся вперед.

– Тюрбан Еллоу, давай атакуй!

Мартель уже нырнул прямо во вражеское формирование. С Еллоу-3 и Еллоу-4 мы тут же потеряли контакт, и они оставили нас в гуще водоворота желтых носов и черных крестов. На этот раз у меня даже не было времени по-настоящему испугаться. Хотя мой желудок и сжался, я мог чувствовать поднимавшееся внутри меня неистовое волнение. Это был настоящий бой, и я слегка потерял голову. Не осознавая этого, я подавал непоследовательные сигналы краснокожих к нападению и раскачивал свой «спитфайр».

«Фокке-вульф» уже поспешно уходил, оставляя после себя спираль черного дыма, а Мартель, не терявший ни секунды, подбил еще одного. Я сделал все возможное, чтобы сыграть свою роль и поддержать его, обеспечив ему прикрытие, но он был очень далеко от меня, и было трудно следовать за его бочками и поворотами Иммельмана.

Два немца незаметно подкрались и сели ему на хвост. Я открыл по ним огонь, хотя они были вне досягаемости моих орудий. Я упустил их, но заставил отстать от Мартеля и переключиться на меня. Вот мой шанс!

Я резко поднялся, выполнил полубочку и, до того как они успели сделать поворот на 180°, был уже там – на этот раз в удобной для прицела позиции – за вторым немцем. Небольшое давление на руль направления, и они в поле моего зрения. Я не мог поверить своим глазам, необходим был лишь простой угол горизонтальной наводки, менее чем на 200 ярдов. Я быстро нажал на кнопку пуска. О-го-го! Весь его фюзеляж осветился вспышками. Моя первая очередь попала в цель, без промаха.

«Фокке-вульф» сразу же загорелся. Языки пламени извергались периодически из его пробитых баков, облизывая фюзеляж. Из густого черного дыма, окутавшего машину, то здесь, то там появлялись слабые отблески пламени. Немецкий летчик направил свой самолет в отчаянный поворот. В воздухе образовались два слабых белых следа.

Неожиданно «фокке-вульф» взорвался, словно граната. Ослепляющая вспышка, черное облако, после чего вокруг моего самолета парили осколки. Двигатель упал словно огненный шар. Одно из крыльев, оторванное пламенем, падало медленно, как сухой лист, показывая попеременно то свою нижнюю бледно-желтую поверхность, то верхнюю оливково-зеленую.

Я, словно ребенок, восторженно прокричал в радио о своей победе:

– Алло, Еллоу-1, Тюрбан Еллоу-2, я сбил одного, я сбил одного! Господи, я сбил одного из них!

В небе было полно «фокке-вульфов», преследующих меня, атакующих со всех сторон, яростно выпускающих траассирующие пули. Они не дадут мне уйти; ряд лобовых атак, трех-четвертные хвостовые части слева, один за другим.

У меня начала кружиться голова и болели руки. К тому же я задыхался, так как маневрировал «спитфайром» на скорости 400 миль в час, а его органы управления становятся трудноуправляемыми из-за большой скорости, и это сильно изматывает, особенно на высоте 26 000 футов. Я начинал задыхаться в маске и установил кислород на отметке «аварийная ситуация». Я ощущал лишь пульсацию во вспотевших висках, в запястьях рук и лодыжках.

Мой «спитфайр» держался храбро до последнего. Мы с ним стали единым организмом, как всадник и его хорошо тренированный боевой конь, а двигатель работал на пределе своих возможностей. Я благодарил «роллс-ройс», всех конструкторов и механиков, кто с любовью и профессионализмом чертил, создавал и собирал этот огромный точный инструмент.

Защищая себя в полную меру своих сил, экономя боеприпасы, я стрелял по каждому «фокке-вульфу», проходящему в пределах прицела. Уголком глаза я видел Мартеля, разделяющегося со вторым фрицем, чей хвостовой стабилизатор неся по воздуху.

Благодаря своему немного безумному маневрированию, я сразу же оказался над «фокке-вульфом» и быстро спикировал на него вертикально, не беспокоясь больше ни о чем. Я видел его контур, увеличивающийся у меня на глазах, короткие крылья, желтый капот и фюзеляж, сужающийся к хвосту. Сквозь прозрачную кабину мельком увидел лицо летчика в виде белого пятна, повернувшегося ко мне.

Взорвались два недолета, и меня засекли. Мои снаряды разбили кабину на фрагменты и уничтожили фюзеляж прямо за летчиком. Уносимый скоростью, я все еще шел прямо на него. Инстинктивно я надавил на ручку управления, сильно ударился головой о пуленепробиваемое ветровое стекло и был на волосок от столкновения.

Я грубо вышел из пикирования и увидел своего фрица, планирующего вниз на спине, из его двигателя выходил хвост черного дыма. Темная фигура отделилась от фюзеляжа, крутясь в воздухе и следуя за самолетом, как если бы была привязана к нему невидимой нитью, а затем вдруг превратилась в большой парашют цвета охры, который повис в воздухе, в то время как «фокке-вульф» заканчивал свой последний полет.

Я был ошеломлен. Я сбил двух немцев! Двух немцев! Я сиял от гордости и в то же время дрожал от нервного перевозбуждения, мои нервы расстроились.

Что с Мартелем? Что с ним случилось? Он подумает, что я бросил его в беде. Небо было пустым. Хотя я начал привыкать к этому, меня снова удивил феномен этого неожиданного исчезновения всех самолетов. «Фокке-вульфы», вероятно уже получившие сполна, пикировали к своей базе и уже летели над сельской местностью, в 10 000 футов ниже меня.

Все ушли... кроме меня! Глядя вверх, я мог видеть высоко надо мной один «спитфайр», вероятно Мартеля, и тот пресловутый желтый «фокке-вульф». Это было захватывающее зрелище – весь диапазон фигурных полетов, повороты Иммельмана, резкие бочки – полный каскад. Но ни один не мог приблизиться ни на йоту к другому. Вдруг, как будто в едином аккорде, они повернули и полетели навстречу друг другу. Это было сущим безумием. «Спит-

файр» и «190-й», обстреливавшие всех подряд, двинулись один на другого в лобовую атаку. Первый врезавшийся погиб бы, так как его машина неизбежно загорелась бы от огня другого.

Затаив дыхание, я видел, когда столкновение казалось неизбежным, что «фокке-вульф» задрожал, сотрясаемый под действием артиллерийского огня, затем сразу разлетелся на мелкие кусочки. «Спитфайр», чудом не поврежденный, пролетел сквозь град горящих осколков самолета, падающих, словно дождь.

Мы с Мартелем вернулись вместе, но у меня заканчивалось горючее, и пришлось сесть в Шорехамах, чтобы пополнить запасы топлива. Я все еще был настолько взволнован и измотан, что едва не разбил самолет при посадке. На аэродроме не было «Спитфайров-IX», и мне пришлось тормозить с большим трудом, практически ломать шасси всей тяжестью самолета.

Я вырулил к теплозаправщику около диспетчерской вышки, заглушил мотор и спрыгнул с таким гордым видом, чтобы все могли прочесть на моем лице, что я только что сбил два вражеских самолета.

Я не мог удержаться, чтобы не разбудить Биггин-Хилл звонком из наблюдательного поста, отчасти чтобы сообщить им, что я здоров и невредим, но в основном из-за удовольствия сообщить в непринужденной манере (украдкой оглядывая людей, там присутствующих): «О, между прочим, я сбил пару „фокке-вульфов“!»

Немного по-детски, возможно, но зато очень приятно.

Я все же выполнил над Биггин-Хиллом свою первую бочку победителя почти в торжественном расположении духа. Мартель подтвердил мой первый успех. Он видел одного горящего «фокке-вульфа». Второго, вероятно, позже подтвердит киносъемка.

Я не мог уснуть всю ночь, и в сержантской столовой я замучил всех до слез, постоянно повторяя историю моего сражения.

Эскадрилье «Эльзас» удалось это шоу. Будье сбил одного фрица, а Мушот вместе с Брюно подбили еще одного. Мушот очень скромно признал его своим вторым, а на счету 485-й эскадрильи было три сбитых вражеских самолета. Чудом, не считая семи поврежденных самолетов, у нас не было ни одной потери.

Вечером 27 июля мы получили телеграмму:

«Эльзасу» и парням 485 точка девять уничтоженных вражеских
самолетов – довольно хороший счет точка так держать точка
Уинстон Черчилль

Кроме того, спустя три дня мы слышали по немецкому радио, что майор фон Графф, кавалер Железного креста, награжденный мечом, дубовыми листьями и бриллиантами, убит в ходе героического сражения против значительно превосходящих в численности вражеских сил.

После подтверждения победы Мартеля над желтым «фокке-вульфом» бедняге пришлось выдержать большое количество алкоголя.

Коммандант Мушот не вернулся

27 августа 1943 года. В этот день состоялось третье шоу! В Биггин-Хилле стояла удушающая жара. После чая состоялось инструктивное совещание. Похоже, намечалось стремительное наступление: четыре волны из 60 бомбардировщиков, каждый из которых получил приказ бомбить лес на юго-западе Сент-Омера через интервалы в двадцать минут. Как сообщалось, на маневрах должен был находиться вооруженный немецкий дивизион. Наше авиазвено обязано было обеспечить единственное прикрытие для первого формирования американских бомбардировщиков, то есть всего 24 «спитфайра» (12 из 341-й эскадрильи и 12 из 485-й новозеландской).

Для прикрытия этого было мало. Стратеги 11-й группы решили, что у самолетов люфтваффе практически не будет времени сосредоточиться на первом ударе и основная схватка, вероятно, произойдет во второй или третьей волне, которые будут обеспечены серьезным прикрытием.

В операции примут участие 2 эскадрильи «Спитфайров-ХII» из Тангмера, 8 эскадрилий «Спитфайров-VI» – всего 117, которым приказано следовать за нами на большой высоте. Кроме того, в стратегическом резерве будут находиться 4 эскадрильи «тандерболтов», принадлежащие американским ВВС.

Когда мы вернулись после рассредоточения, на доске объявлений появились последние уточнения. Я был вторым номером комманданта Мушота. Запуск двигателя в 18.03. Взлет и взятие курса на Харделот в 18.05. Там в 18.05 на высоте 18 000 футов мы должны встретить «форты».

Мой старый самолет «NL-B» когда-то был «NL-L» и принадлежал комманданту. Все было готово, парашют на крыле, шлем надет на ручку рулевого управления, а перчатки всунуты между дросселем и панелью рычага управления.

Я устроился. Последний взгляд на инструменты. Томми просунул руки в кабину, чтобы установить переключатель фотопулемета. Он проверил бегунок капота. Все в полной готовности: температура масла 40 °С, радиатора 10 °С, триммер в необходимой позиции. Я проверил прицелы.

Этот день наступил. Я задыхался, стянутый стропами парашюта, его подвесными системами и ремнями безопасности.

Коммандант Мушот начал пристегивать ремни безопасности. Впервые, насколько я знал его, он надел поверх белого пуловера мундир униформы. По этому поводу я услышал замечание Пабио, когда он проходил мимо.

– О! – ответил Мушот со смехом. – Никогда не знаешь, что тебя ждет. Я хочу выглядеть отлично, когда нанесу удар.

До 18 часов оставалось менее двух минут. Я видел, как его худощавая фигура скользнула в кабину; перед тем, как надеть свой шлем и кислородную маску, он все же приободрил меня и улыбнулся своей неотразимой дружеской улыбкой.

18.03. Двигатели взревели один за другим.

На середине Канала я понял, что дела идут плохо.

– Поторапливайся, Тюрбан ведущий, большие парни готовы атаковать!

Черт! Стратеги оплошали. Не только немцы энергично сопротивлялись, но и «форты», обычно опаздывающие, явились на пять минут раньше. Они отчаянно летали вокруг между Булонью и Калесом, не смея двинуться дальше на юг без прикрытия.

Мы увеличили скорость до 2600 оборотов плюс 6 форсажей и взмыли вверх.

Наконец вдаль я обнаружил «форты», как всегда выстроившиеся безукоризненно. На первый взгляд ничего необычного, кроме, возможно, пирамиды зенитной артиллерии, возвышающейся в Булони.

Наводчик прожектора начал играть у нас на нервах:

«25 немцев над Абвилем набрали высоту в 15 000 футов».

«Более 30 летят над Сент-Омером в 20 000 футов и направляются на запад».

«15 плюс 10 миль – на юг к Харделоту, высоту еще не набрали».

«40 плюс 5 миль – от больших парней на высоте 25 000 футов, почти атакуют».

Все люфтваффе было в воздухе! Ситуация накалялась. Мы были почти сразу над Гриц-Нетцем на высоте 22 000 футов, когда я неожиданно увидел фрицев. Около 30 «фокке-вульфов» сзади, почти в 900 ярдах над «фортами», начинали пикировать сразу по двое, и оружейный огонь осветил огромную массу бомбардировщиков. Посыпались немецкие разрывные пули и встречный огонь станкового пулемета марки «Кольт». Находясь выше и ослепленные светом, вы могли лишь догадываться, что там была целая свора «фокке-вульфов», время от времени освещаемая светом от крыла, схватывавшего солнце.

Как и при учебном полете, Мушот начал спокойно отдавать приказ:

– Эскадрилья Гимлета, подходи!

Таким образом, он размещал 485-ю так, чтобы защитить нас от любой атаки из-под солнца.

– Тюрбан и Гимлет, бросайте своих детей!

Мы в должное время перешли на основные баки и сбросили дополнительные.

Все было готово для битвы. Большим пальцем руки я отпустил защелку предохранителя орудия и включил свет.

Электрический ток, казалось, оживил всю эскадрилью, и 12 «спитфайров» начали покачивать своими крыльями, беспокойно наклоняясь то вправо, то влево. Все внимательно наблюдали.

Радио начало часто вздрагивать:

– Алло, Тюрбан ведущий, 6 самолетов надо мной, 9 часов!

– Алло, Тюрбан ведущий, Еллоу-1 на связи, надо мной около 10 «фокке-вульфов», 4 часа!

Это был спокойный голос капитана Мартеля. Мы почувствовали, что он поздравлял себя с перспективой приближения большой схватки.

Сейчас мы уже ушли на довольно значительное расстояние в глубь Франции, более чем на 20 миль. Слева и ниже бомбардировщиков окружала смешанная масса «фокке-вульфов» – их было около сотни. Такое большое количество – это самое худшее для них, но мы ничем не могли помочь. Если бы не мы, «фокке-вульфов» было бы две сотни. Наше присутствие держало остальных на значительном расстоянии, но недолго!

– Тюрбан, отделение Ред, бей по левому борту!

Неожиданный крик в наушниках пронзил мои барабанные перепонки. Я глянул налево и увидел лавину из 20 или 30 «фокке-вульфов», несущуюся на нас из-под солнца. Первые три были уже в 900 ярдах позади меня, на хвосте.

– Эскадрилья Тюрбан, быстро 180 по левому борту, давай!

Немец открыл огонь; трассирующие снаряды прошли в 15 ярдах от концов моих крыльев. Определенно что-то не так. Я широко открыл дроссель, отчаянно надавил на ручку управления, чтобы не отставать от Мушота, который выполнял очень резкий поворот и поднимался почти вертикально.

Я надавил с большой силой. Мой двигатель выключился лишь на секунду, и я повис там, задрал нос, в то время как первые немцы начали вспыхивать между нашими отделениями, словно удары молнии. После резкого толчка мой двигатель начал увеличивать обо-

роты, но было уже слишком поздно; я отстал от своего отделения, которое ушло вперед более чем на 100 ярдов, поднимаясь по спирали. Есть ли какой-то выход? Я выполнил широкую бочку, после чего оказался где-то в 100 ярдах от «фокке-вульфы», на которого и обрушил долгий шквал огня из 20-миллиметрового орудия с 40-градусной поправкой. Промазал! Резкий поворот, чтобы прорваться влево, и я очутился на параллельном курсе с двумя другими немцами – двумя великолепными, абсолютно новыми сияющими «190-ми». Их капоты были окрашены в красный цвет, а большие черные кресты отчетливо выделялись на оливково-зеленом фюзеляже с примесью цвета охры.

Громкий удар! Три других пронеслись в нескольких ярдах от меня, словно вспышка, размахивая короткими желтыми крыльями. Плоховато! Вверху надо мной было еще хуже. В радио я мог слышать кричащие голоса разных людей. Капитан Мартель мастерски управлял своим отделением. Беспристрастный голос команданта Мушота пытался объединить две эскадрильи. Были крики о помощи, новозеландцы вопили как демоны, слышались отчаянные клятвы парижан.

Я начал сражаться как безумный, крутясь и поворачиваясь во всех направлениях. На мгновение я погрузился в темноту, и моя кислородная маска, помеченная «G», соскочила с носа. Я практически вывихнул шею, неотрывно следя за всей ужасной массой самолетов, пронесившихся в диапазоне прицела. Неожиданно я очутился в сравнительно свободном пространстве неба. Вокруг кружились «спитфайры» и «фокке-вульфы». Повисшие в воздухе четыре вертикальных следа густого, нерассеивающегося черного дыма указывали на смертельные траектории четырех самолетов, чьи осколки горели ярким пламенем на земле, разбросанные по лугам, в 27 000 футов от меня. Со всех сторон начали раскрываться парашюты.

Почему нет подкрепления? Чего ждал центральный пункт управления? Наши шансы были ничтожно малы – 24 наших самолета против их 200.

Парадоксально, но мы продержались это время одни вполне достойно. Было очень много «фокке-вульфов», и один сменял другого. Все равно отступление нам было отрезано.

Было бы самоубийством летать более тридцати секунд без крутого поворота вначале в одну, а затем в другую сторону. Но что меня по-настоящему расстроило, так это то, что вокруг меня летало так много немцев, а я ни одного не сбил.

Наконец возможность представилась сама собой. Два «спитфайра» сломя голову выполняли пикирование за «фокке-вульфом». Другой немец, незамеченный, задел им хвост и загорелся. Я видел клубы дыма, исходящие из его четырех орудий. Два новозеландца действовали явно неразумно, и я пытался предупредить их:

– Осторожно, два «спита» преследуют того немца! Тормози!

Было очень туманно, и я не мог прочесть их опознавательные знаки. Я быстро перевернулся на спину, посмотрел налево и направо. Я атаковал «фокке-вульф» сзади, со стороны хвостовой части. Как только я открыл огонь, он увидел меня и устремился вправо, пикируя.

Я решил покончить с ним. Индикатор воздушной скорости поднимался и поднимался – 420 миль... 430 миль... Я нажал на кнопку пуска, и откат орудия заставил мой «спит» вздрогнуть. Немец толчками двигался вокруг меня, но я хорошо видел его – 5-градусная поправка, прицел 200. Удар! Удар! Удар! Удар! Я подбил его короткими очередями. Три взрыва на правом крыле между фюзеляжем и черными крестами.

Мы сейчас сражались с ним со скоростью свыше 450 миль в час. Снаряд упал ему на кабину, и капот, сделанный из плексигласа, отлетел на несколько футов от моего самолета. Я настигал его и продолжал стрельбу, находясь от него менее чем в 100 ярдах. Я разглядел лицо летчика, оглядывавшегося по сторонам, похожего на странное насекомое, летящее с выпученными глазами.

Мы поравнялись, и преследование продолжалось. Я нажал на многофункциональную кнопку, и на этот раз одновременно начали стрелять все мои орудия – две пушки и четыре

пулемета, – чтобы разделаться с ним. Взорвались сразу два капота, вслед за двигателем, а кабина выбрасывала вперед облака черного дыма. Летчик исчез. А «фокке-вульф» медленно перевернулся на спину. Мы были на высоте всего тысячи футов. Дороги и деревни проносились под нашими крыльями. Сейчас пламя пробивалось сквозь дым – удар был смертельным. Мы все еще спускались вниз. Я пролетал прямо над колокольной церкви. Мне пришлось дросселировать назад, чтобы не оказаться лоб в лоб с моим немцем. У меня закончились боеприпасы, и каждый раз, как я нажимал на кнопку, я не слышал ничего, кроме свиста сжатого воздуха и лязгающих задних блоков.

Но я сбил его! На огромной скорости «фокке-вульф», все еще на спине, ударился о землю, заскользил, разбрасывая повсюду раскаленные фрагменты самолета и оставляя след пылающего горючего, снес два забора и врезался в насыпь у дороги, от чего образовался ослепляющий сноп искр.

Завороженный, я лишь в самый последний момент увернулся, чтобы не врезаться в телеграфные столбы. Поднимаясь вверх по спирали с полностью открытым дросселем, я бросил последний взгляд вниз. Пропитанная бензином трава образовала огненную корону вокруг обугленного скелета «фокке-вульфа», а маслянистый дым, уносимый ветром, с трудом относил к деревне Хазебрук.

Но я еще не закончил; мне пришлось вернуться в Англию. Я быстро определил свое местонахождение и понял, что находился к востоку от леса, граничащего с сент-омерским аэродромом. Я начал снова дышать, но ненадолго. Там наверху бой еще продолжался. Радио сообщило мне, что Бюирон сбил немца.

Спустя несколько секунд я в последний раз услышал голос команданта Мушота, сообщającego: «Я один!»

Какой дьявольский знак для командира звена – практически командира Биггин-Хилла – обнаружить себя изолированным!

Я видел, дела мои все еще были неважными. Как только я из соображений осторожности взял курс на Англию, тут же стая «фокке-вульфов» решила проявить интерес к моему бедному одинокому «спитфайру», который казался таким неловким.

Потянув ручку управления на себя, выполняя при этом 3000 оборотов плюс 20 форсажей двигателя, я отчаянно взмыл вверх, преследуемый «фокке-вульками» – двумя справа и двумя слева, всего в нескольких сотнях ярдов от меня.

6000 футов. Чтобы подняться на высоту 13 000 футов с открытым дросселем, потребуется около двух минут. В данной ситуации с таким же успехом можно сказать – два столетия.

12 500 футов. Я чувствовал, как по краям моей кислородной маски тонкой струйкой течет пот и моя правая перчатка абсолютно промокла.

Раздался рев, и мой вентилятор заработал до того, как они оказались в диапазоне прицела огня. В отчаянии один из них обрушил на меня шквал огня, но не задел меня. Теперь я легко ушел от них и был пока в безопасности.

На побережье над Булонью мне удалось нагнать четырех «спитфайров», идущих в безукоризненном для защиты порядке. Я осторожно приблизился, сообщив о моем присутствии. Я определил их как «NL-C», «NL-A», «NL-S» и «NL-D», очевидно, из отделения Еллоу, и Мартель по радиосвязи приказал мне присоединиться к ним.

Немцы продолжали атаковать нас еще пять минут. Если бы это продолжалось достаточно долго, нам бы несдобровать, так как у нас не хватило бы горючего, чтобы долететь до английского побережья.

Неожиданно небо заполнилось сотнями инверсионных следов, идущих с севера группами по четыре. Это были, наконец, «тандерболты». Все же лучше поздно, чем никогда, и они, конечно, спасли наши шкуры.

«Фокке-вульфы», также оставшиеся без боеприпасов и практически с пустыми баками, отстали. Они пикировали и исчезли в поднимающейся вечерней мгле.

Мы приземлились на первом аэродроме побережья – в Манстоне. Там в высшей степени царил хаос. Действия люфтваффе на таком редко используемом аэродроме неприятно удивляли. Самолеты просто громоздились друг на друге. Бомбардировщик разбился посередине взлетно-посадочной полосы. «Тандерболты», игнорируя все правила, садились на встречный и нижний ветер. Периметр поля был заставлен «спитфайрами», «тайфунами» и другими самолетами, ожидавшими теплозаправщиков. Бедняги парни, отвечающие за поле, бегали повсюду со своими желтыми флажками, зажигая по всем направлениям красные лампы Вереи и пытаясь посадить сразу несколько самолетов.

Мы встретились с некоторыми нашими товарищами. Фифи посадил свой «спитфайр» прямо на нос, и это выглядело довольно комично, причем хвост был в воздухе, а винт зарылся в землю.

Мы посчитали головы – только десять. Коммандант Мушот и старший сержант Магро не вернулись. Мы повисли на телефоне. Биггин-Хиллу ничего не было известно, офицер поста наблюдения потерял все следы Мушота, и ни один из аварийных аэродромов не доложил о его посадке. Было уже мало надежды, так как его баки должны были быть пусты, как минимум, уже пятнадцать минут назад.

Это был трагический удар, и мир, казалось, уже не будет таким, как прежде.

Когда мы взлетели, чтобы вернуться в Биггин-Хилл, солнце начало плавно спускаться в море и на горизонте низко повисла мгла, как раз над полем сражения, где мы оставили двух наших товарищей.

Мы приземлились с горящими лампами самолетовождения и напротив зоны рассредоточения могли различить молчаливую группу. Весь персонал эскадрильи был там – те, кто не летал сегодня, механики, полковник авиации Малан, подполковник авиации Дир, Чекеттс, с волнением ожидавшие свежих новостей, хоть какой-то информации, чего угодно, что вселит надежду.

Коммандант Мушот, Круа де Герр, компаньен де ла Либерейшен, DFC. Для нас он был образцом руководителя: справедливый, терпеливый, храбрый и спокойный в бою, замечательный француз, внушающий уважение в любых обстоятельствах.

Радар на рассвете

26 сентября 1943 года, 4 часа пополудни. Я направился в столовую, где сонный официант принес мне яичницу с беконом.

Когда я снова вышел, небо было все еще темным и несколько звезд мерцали в холодном воздухе. Я слышал рев двигателя над зоной рассредоточения. Вероятно, наземный обслуживающий персонал подогревал мой «спит».

По пути к себе я заскочил в Интеллидженс рум за последними сведениями относительно моего вылета.

Я должен был лететь один с проверочным полетом на станцию радара, которая контролировала нас. От английского побережья я должен был взять прямой курс в 145°, набирая при этом максимальную высоту, чтобы пересечь Бьювас на высоте около 33 000 футов. Затем я должен был долететь до Сент-Омера и четко сообщить по радио мое местонахождение по отношению к имеющемуся наземному ориентиру.

Мой единственный шанс пройти этот путь без каких-либо проблем – это поторопиться, не терять в пути попусту время, чтобы свести к минимуму возможность радиоперехвата превосходящей силой противника.

Я взлетел при освещении взлетно-посадочной полосы искусственным светом. Было еще очень темно, и я лишь смутно видел нечеткую флуоресценцию моих инструментов и голубое пламя, перемежающееся красными вспышками выбрасываемых выхлопных газов.

Я тяжело поднялся и быстро пересек английское побережье на высоте 22 000 футов. В узких горных долинах сгустившийся туман образовал длинные молочные шлейфы. Атмосфера была настолько безмятежной, что я мог различить в тени, вдали около Данджнесса, дым поезда, неподвижный, словно он вцепился в землю. Канал напоминал мутную непрозрачную массу с тусклой серебряной кромкой вдоль утесов. Кругом ни облачка.

Я пролетел сквозь темноту, воспринимая землю словно светящееся небо с затемненными звездами.

Вдруг, без какого-либо перехода, я окунулся, словно ныряльщик, в яркий золотой свет. Крылья моего «спитфайра» стали малиновыми. Я был так ослеплен, что мне пришлось опустить на глаза затемняющие очки. За границей Голландии, где-то там далеко слева, встало солнце, похожее на расплавленный слиток, из инертной свинцовой массы Северного моря.

Под моими крыльями была ночь – я был один в солнечном свете на высоте 30 000 футов. Был первым, кто вдохнул теплую жизнь солнечных лучей, которые пронзили глазное яблоко, словно стрелы. Во Франции, Англии, Бельгии, Голландии, Германии люди находились во власти ночи, в то время как я, единственный, наслаждался в небе солнечными лучами наступающего дня. Все было моим: свет, солнце, и я с умиротворенной гордостью думал: это все светит только для меня!

Моменты, подобные этим, во многом компенсируют жертвы и опасность.

Французское побережье и Дьепп я пересек на одной высоте и спустя несколько минут оказался в небе Бьюваса. Я с трудом мог различить аэродромы в Бьювас-Тилле и Монт-Сент-Андре, окруженные лесом Фоквенсиса.

– Алло, Даггер-25, Даггер-25, Пайпер вызывает. Орбиту, пожалуйста, орбиту, пожалуйста. «А» для тех, кто может!

«„А“ для тех, кто может» – это была кодированная фраза для Бьюваса. Руководство приказало мне двигаться по кругу, пока они проверяли свои инструменты. Несмотря на солнце, было очень холодно, и, поскольку я автоматически продолжал летать, меня начало клонить в сон.

– Алло, Даггер-25, Пайпер на связи, на какой вы высоте?

Ощущаемая нотка срочности в голосе офицера поста наблюдения заставила меня вздрогнуть. Взглянул на альтиметр: 30 000 футов.

– Алло, Пайпер, Даггер отвечает: высота X для X-лучей.

Должно быть, что-то случилось, поскольку сам офицер поста наблюдения попросил меня нарушить обязательную тишину в радиосвязи.

Прошла минута.

– Алло, Даггер-25, Пайпер на связи. Следуйте курсом 090° – 0–9–0.

Теперь я понял. Где-то поблизости должен быть подозрительный самолет, и офицер поста наблюдения хотел точно определить мое местонахождение на своем радиолокационном экране. Я посмотрел по сторонам, покачал крыльями, чтобы определить мертвые зоны, – все казалось достаточно спокойным. Если бы немец был надо мной, он бы, без сомнения, оставил инверсионный след в ледящем холоде.

– Алло, Даггер-25, Пайпер на связи. Осторожно, за тобой по пятам следует немец. Будь осторожен, 5 часов!

Я тут же повернул голову в указанном направлении и действительно увидел маленькую яркую точку, которая промелькнула и скрылась под слоем перистого облака. Он был слишком далеко, чтобы я мог распознать его. Если это истребитель, мне нужно очень осторожно следить за ним, придерживаясь при этом своего курса, чтобы заставить его вступить в бой. Я перешел на рефлекторный прицел и снял защелку предохранителя с орудий.

Три минуты – и точка превратилась в крест, прямо в 2500 футов надо мной. На этой высоте я распознал, что это, вероятно, был один из новых «Мессершмитов-1900». Он покачал своими крыльями... он был готов атаковать в любой момент, полагая, что я не вижу его. Вмиг уединение, поэтичность и солнце исчезли. Я посмотрел на температуру и запустил винт на хорошую скорость. Все готово. Пусть он попробует!

Медленно прошла еще минута. Из-за внимательного слежения за противником мои глаза начали слезиться.

Вот он идет!

Немец начал с плавного спирального пикирования, намереваясь поразить хвост. Он был почти в 600 ярдах от меня и шел не очень быстро, чтобы убедиться в моем присутствии.

Я открыл дроссель и пустил свой «спитфайр» на очень крутой восходящий поворот, что позволило мне внимательно следить за ним и набрать высоту. Пораженный моим маневром, он открыл огонь, но было уже поздно. Вместо небольшого 5-градусного угла горизонтальной наводки, чего он ожидал, я неожиданно преподнес ему цель в 45°. Поравнявшись с ним, я продолжил свой крутой поворот. Он попытался зайти под меня, но на такой высоте его короткие крылья имели недостаточный захват в разряженном воздухе, что вызвало срыв потока, и он вошел в штопор. Снова превосходная маневренность «спитфайра» спасла меня.

Лишь на мгновение я увидел большие черные кресты «109-го», выступающие на нижней бледно-голубой поверхности его крыльев.

«Мессершмит» вышел из штопора. Но я уже был в боевой готовности, и он знал это, так как начал опрокидывать свою машину, стараясь расстроить мою цель. Однако это не помогло ему, так как из его предыдущего обманного движения я извлек выгоду, увеличив скорость, и сейчас оказался выше его. Прицелившись с расстояния 450 ярдов, я открыл огонь короткими очередями, каждый раз лишь касаясь кнопки. Но летчик «109-го» был старой лисой, он много раз перемещал свой самолет, постоянно меняя угол горизонтальной наводки и линию прямой видимости.

Он знал, что мой «спитфайр» поворачивался и поднимался лучше и что его единственной надеждой было приблизиться ко мне. Неожиданно он надавил на ручку управления и пошел на вертикальное пикирование. Я перевернулся на спину и, получив преимущество из этой правильной траектории, снова открыл огонь. Мы начали быстро спускаться в направ-

лении к Омале со скоростью 470 миль в час. Так как я был на одной линии с его хвостом, скорректировать огонь мне было достаточно просто, но нужно было спешить – он нагонял меня.

После второй очереди огня на его фюзеляже появились вспышки – видимо, попадание встряхнуло его. Я снова начал стрелять, и на этот раз попал в его двигатель, ближе к кабине. На долю секунды разрывы моих снарядов, казалось, остановили двигатель. Его винт вдруг совсем остановился и исчез в белом облаке гликоля, кипящего в выхлопных газах. Затем более мощный взрыв у корневой части крыла, тонкий черный след, смешанный с потоком, извергавшимся из продырявленной системы охлаждения.

Это был конец. Под его фюзеляжем появился язык пламени, он увеличивался, облизывая хвост, и перешел на раскаленные фрагменты.

Мы погрузились в тень... Быстрый взгляд на часы, чтобы определить время сражения, – было 5.12.

Что касается «мессершмита», он получил свое. Я снова поднялся по спирали, наблюдая за ним. Сейчас от него не осталось ничего, кроме смутного очертания, жалостливо мерцавшего внизу, сотрясаясь через одинаковые интервалы, – взрыв, черный след, белый след, взрыв, черный след, белый след. Сейчас он был огненным шаром, медленно катящимся к лесу, постепенно сгоравшим и скоро разделившимся на множество горящих обломков, погасших еще до касания с землей.

Летчик не выбросился с парашютом.

– Алло, Даггер-25, Пайпер вызывает, длинная передача, пожалуйста. Ты сбил того немца?

– Алло, Пайпер, Даггер-25 отвечает, чтобы сообщить обстановку. С ним покончено. Один... два... три... четыре... у меня заканчивается горючее. Можно мне домой?

– Хорошо, Даггер-25. Следуйте курсом 330° – 3–3–0. Хорошее шоу!

В моих баках бензина становилось все меньше, а на горизонте поднималось солнце. Это пятно становилось опасным. Пора возвращаться домой. Я взял курс на Англию.

Часть вторая

Прикомандированный к ВВС Великобритании

Эскадрилья «Сити оф Глазго»

28 сентября 1943 года. Я покинул Биггин-Хилл с тяжелым сердцем, оставив эскадрилью «Эльзас», с которой я принял мои первые сражения и где я встретил товарищей, чей патриотизм, решительность и сноровка в бою вселяли в меня гордость за мое французское происхождение.

Как только грузовик проехал караульное помещение, я увидел, что флаг Франции, развевавшийся напротив зоны рассредоточения, скрылся за деревьями.

Предупрежденный Жаком, я избавился от большей части моего снаряжения. Но тем не менее, я был, как обычно, перегружен: чемоданы, парашютная сумка, которая, казалось, была набита свинцом (проклятый парашют и его маленький ялик, казалось, весили тонну!), ремень для револьвера и подсумок, жилет Ирвина. Путешествующие с любопытством смотрели на меня, пока я стоял на платформе в ожидании своего поезда.

В Ашфорде меня подобрал грузовик и спустя несколько минут я оказался на 125-м аэродроме.

Жак представил меня. Я встретил очаровательную банду воздушных пиратов, состоящих в 602-й эскадрилье «Сити оф Глазго», – шотландцы, австралийцы, новозеландцы, канадцы, один бельгиец, два француза и несколько англичан.

Ведущим самолетом эскадрильи был ирландец Майк Бейтаг с розовым мальчишеским лицом, большой любитель выпить, отличный пилот и хороший командир.

Оба командира авиазвена были феноменальными людьми, каждый по-своему. Командир авиазвена «А» в рекордное время сделал себе карьеру от сержанта до капитана авиации благодаря лишь напористости и мужеству. Огромного роста, сильный, как бык, он всегда ухмылялся, показывая редкие зубы. Его звали Билл Лауд. Другой, Макс Сатерленд, был типичным продуктом английского частного привилегированного учебного заведения; в прошлом он был чемпионом по боксу, служил в лондонской полиции. Я должен был быть в его звене. Хороший парень, немного незрелый, подверженный переменам настроения, проявлявший как сильное упрямство, так и чрезмерное добродушие. Тем не менее отличный летчик, очень опытный и храбрый, как лев. Мы быстро подружились.

После Биггин-Хилла, с его удобствами и его особым статусом первой в мире базы истребителей, 125-й аэродром произвел впечатление довольно провинциального. Но в нем царил атмосфера дружелюбия и веселья, где не думали о завтрашнем дне. Эскадрилья 602-я была одной из самых ярких звезд в «Битве за Англию», но отошла на вторые позиции за последующие два года. Она была одним из первых подразделений, которое перевели в тактические военно-воздушные силы, и в течение нескольких месяцев снова завоевывала добрую славу, находясь под командованием энергичного Бейтага.

Военно-воздушные силы Великобритании в тесном взаимодействии с сухопутными войсками должны были предоставить подразделения, чтобы поддержать вторжение на европейский континент. Для этой цели 602-я эскадрилья в числе десятков других была вовлечена в интенсивный процесс подготовки: атака с земли, обстрел пулеметным огнем, тактическая разведка, бомбометание с пикирования и т. д.

Наконец эти подразделения послали на аэродромы для завершения их тренировок. В течение четырех месяцев летчики жили в палатках, обучаясь пополнять запасы топлива и

вооружения, маскировать свои самолеты и защищать их с пистолетом-пулеметом Томпсона, то есть вести практически настоящую «десантно-диверсионную» жизнь.

Производя операции с аэродромов, подобных тем, которые инженеры построили бы за несколько часов (два-три луга, соединенные взлетно-посадочной полосой с помощью разостланной на земле стальной сетки), эскадрильи 602-я, 132-я, 122-я, 65-я и некоторые другие участвовали также в наступлении ВВС Великобритании. Оснащенные «Спитфайрами-VD» с укороченными крыльями, эти эскадрильи выполняли задачи непосредственной поддержки «марадеров», «митчеллов» и «бостонов».

Аэродром 125-й поделили: 602-я эскадрилья, другое летавшее на «спитфайрах» подразделение – 132-я эскадрилья «Сити оф Бомбей» под командованием командира эскадрильи Колоредо-Мэнсфилда и противотанковая эскадрилья «Харрикейн» № 184. Аэродром находился на песчаной косе Данджнесс. Это было довольно красивое место, особенно в солнечном сентябре.

Наши палатки стояли во фруктовом саду. Атмосфера была восхитительной, как в кемпинге или на пикнике. Мы объедались огромными, сочными яблоками, лишь высунув руку из палатки. Они, возможно, были не вполне зрелыми, но свежий воздух и энергичное переваривание позволили нам выжить без каких-либо недомоганий. Мы ели на улице или, когда шел дождь, в казармах, где все летчики собирались вместе. У меня не было ни котелка, ни «утюгов», поэтому я брал их у Жака.

Фактически я также жил в его палатке, которую мы делили с бельгийцем Дженом Осте и совершенно очаровательным англичанином, которого звали Джимми Келли, – он стал одним из моих лучших друзей. Он гневно кричал всякий раз, когда кто-нибудь начинал говорить на французском языке. Мы спали на походных кроватях и мылись в реке – вода была очень холодной, поэтому мы старались мыться как можно реже.

Большой проблемой было освещение. Свечи были очень опасны из-за сена, насланного на земле. Из резервов ВВС нам выдали фонари типа «летучая мышь», но они никогда не работали. Когда были спички, не было фитиля. Когда с огромным трудом доставали фитиль (обычно добытый в соседней палатке), не было парафина. А когда мы, наконец, собрали все необходимое и зажгли с величайшей осторожностью, вспыхнуло пламя, после чего последовали паническое бегство и борьба с огнем вместе с пенными огнетушителями. Вся палатка получила разнос от командира эскадрильи, и под конец мы довольствовались огнем зажегшей галки и светом звезд.

По утрам нас будил солдат с канистрой кипящего чая, производя столько шума, что через пять минут все были на ногах и стремглав мчались босиком по траве с кружками в руках. Затем с более или менее непромокаемыми брезентовыми ведрами, очень небрежно вымытыми, мы шли набрать в реке воды, надевали грязное походное обмундирование и летные ботинки, обматывали шарфы вокруг шеи и галопом неслись в столовую за яичницей с беконом, чашкой кофе и куском хлеба, испеченного на близлежащей ферме.

Затем следовала безумная езда на 12 джипах по аэродрому, опасно цепляющихся один за другой, езда на максимальной скорости по полям, перепрыгивание через канавы и разрушение изгороди.

Мы быстро убирали с аэродрома маскировочные сети, разогревали и проверяли двигатели и готовились для тренировочных полетов.

Такой была повседневная жизнь в моей новой эскадрилье.

«Обрезанный, укороченный, загнанный» – великолепное описание «Спитфайра-VD», придуманное большим юмористом эскадрильи Томми Томмерсоном.

«Обрезанный» – из-за его обрезанных крыльев. Для того чтобы увеличить скорость и маневренность, инженеры Виккерса укоротили крылья «спитфайра» приблизительно на 1 метр 23 сантиметра, гармонично закруглив овал.

«Укороченный» – из-за его двигателя «Мерлин-45М». Это был «Мерлин-45», «роллс-ройс», турбина с компрессором наддува, уменьшенная в диаметре, что позволяет мощности упасть ниже 3000 футов, от 1200 до 1582 лошадиных сил. Так как объем воздуха в компрессоре наддува значительно уменьшили, кривая мощности быстро упала от 8000 до 12 000 футов, имея лишь около 500 лошадиных сил. Кроме того, эти двигатели, искусственно вырабатывавшие до 18 форсажей, имели очень короткую жизнь.

«Загнанный» – не требует разъяснений. Это слово выражало общее мнение летчиков о «Спитфайрах-VD». Очень быстрые на уровне земли или моря (350 миль в час подъем вверх и полет на одинаковой высоте), они становятся неуклюжими на высоте 10 000 футов – высоте, на которой приходилось вести операции, выполняя задачу прикрытия. Эти квадратные крылья также значительно умаляли основное преимущество «спитфайров» – способность делать крутой поворот.

Эти машины не вызвали у нас особого доверия, – чувство, которое было более или менее подтверждено фактом, что корпус самолета служил около 300 часов, и то с большим трудом, а мотор 100–150 часов. Пересекать Канал туда и обратно дважды в день на одномоторном самолете подобного типа – не всегда привлекательно! И в довершение ко всему малокалиберная автоматическая пушка вмещала лишь 60 снарядов каждая (в отличие от 145 на «Спитфайре-IX»!).

«Фокке-Вульфы-190» значительно превосходили «Спитфайры-VD», поэтому можно представить мой очень сдержанный энтузиазм, когда Сатерленд сообщил мне, что нам нужно совершить еще пять или шесть полетов на «Спитфайрах-VD» до прибытия наших совершенно новых «IX-B».

Дело «Манстерленда»

Немцы во время войны довели свое упрямство до уровня национальной ценности. Когда провидение добавило удачу этому качеству, возникли некоторые ситуации, которые не поддавались логике. «Манстерленд» конечно же запомнится потомкам как символ тевтонского упрямства, а также британского упорства, если уж на то пошло.

«Манстерленд» – быстрое ультрамодное грузовое судно водоизмещением 10 000 тонн, оснащенное турбинным двигателем, работающим на керосине. Оно неожиданно появилось в центральноамериканском порту и предназначалось для Японии. Там в судно погрузили драгоценный груз – резину и редкие металлы, а затем оно снова спокойно пошло в Германию.

Фортуна улыбается храбрым, и благодаря ряду невероятных обстоятельств судну удалось пройти через воздушный и морской патрули и приплыть в Брест. Его сразу же сфотографировали, и спустя три часа 24 «тайфуна» бомбили его с пикирования. Тем же днем в районе 18 часов его атаковали 32 «митчелла» с сильным прикрытием, но без существенных результатов.

Ночью на полной скорости оно направилось в Шербур, и по прибытии в порт его сфотографировали. Изучение отпечатков негатива показало, что все было готово для его разгрузки. На рассвете три корабля с зенитной артиллерией из Гавра и два из Сент-Мало отвели якорь в Пеле, а большое освещение и тяжелая зенитная артиллерия были уже наготове.

Чрезвычайно неблагоприятные метеорологические условия привели к провалу рейда, запланированного приблизительно на 8 часов утра.

С подобного рода проблемой трудно справиться без средних бомбардировщиков. «Бьюфайтеры» не могли вмешаться, так как сооружение шербурской гавани не позволяло предпринять торпедную атаку. «Бостоны» пытались бомбить с малой высоты, но посылаемые бомбовые снаряды при скорости 250 миль в час не смогли разбить судно в пух и прах.

Погода ухудшалась – дождь, туман, низкие облака.

В 8.45 летно-подъемный персонал авиакрыла срочно собрали в Интеллидженс рум. Тут же привели в состояние боевой готовности 602-ю и 132-ю эскадрильи.

Вначале Вилли Хиксон напомнил нам в наскоро прочитанной речи, что груз «Манстерленда» был очень ценен для немецкой индустрии. Тысячи тонн латекса, смешанного с новым синтетическим продуктом, были нужны для 22 бронетанковых дивизий, и этого хватило бы на два года. Специальные металлы требовались для немецкой индустрии, производящей реактивные двигатели. Кроме того, кригсмарине нельзя позволить уйти по причине возмутительного нарушения блокады.

«Тайфуны» в количестве 36, оснащенные 1000-фунтовыми бомбами замедленного действия, должны были заставить «Манстерленд» зайти в бухту, чтобы можно было попытаться потопить или взорвать его. Особым разрешением авиационного командования задачу их прикрытия поручили 602-й и 132-й эскадрильям.

Наша роль будет заключаться в нейтрализации зенитной артиллерии кораблей, а затем отражении действий немецких истребителей, сосредоточенных в случае необходимости на Котентинском полуострове.

Для увеличения радиуса действия авиазвено совершит посадку в Форде, где будет организовано пополнение запасов топлива, а оттуда мы снова поднимемся для встречи с «тайфунами» над Брайтоном на нулевой высоте.

Командир авиазвена Юль, перспективный руководитель операции, коротко напомнил нам, что корабли с зенитной артиллерией обычно вооружены четырьмя четырехкратными автоматическими установками с 20-миллиметровыми снарядами, а также четырьмя или восемью автоматическими орудиями с 37-миллиметровыми снарядами. Последние фотогра-

фии ОФР (отделение фотографической разведки) показали, что вдоль дамбы, связывающей шесть бродов рейда, находятся, как минимум, 190 легких пушек зенитной артиллерии, вероятно получившей подкрепление и очень активной с момента прибытия нашего клиента.

В принципе две эскадрильи разделятся на шесть отделений по четыре самолета в каждом и будут следить за кораблями с артиллерийскими орудиями, чтобы заставить их замолчать на несколько секунд, необходимых для прохождения «тайфунов». После этого они должны предпринять атаку против любого формирования истребителей.

Наконец командование решило положиться на специальную службу спасения морского пространства, чьи быстрые моторные лодки расположатся между Шербуром и британским побережьем вдоль нашего маршрута полета.

Даже для самых восторженных из нас эти решения выглядели подозрительно, словно запоздалое раскаяние со стороны командования и приобретало зловещий смысл.

Последние приготовления перед взлетом мы выполняли в тишине. Лишь Джо Кестрак выразил разочарование по поводу ожидаемого эффекта, так как каждый раз военно-морской флот портил работу, а бедным ВВС приходилось исправлять эту неприятность. На Форде была обычная паника по поводу взрывов покрышек и плоских стартовых батарей.

К счастью, долгая практика Юля на передовых аэродромах привела к тому, что в запасе нашлось 3 резервных самолета, и в 9.50 эскадрильи 602-я и 132-я поднялись в небо в полном составе.

Я летел в Блю-4, рядом с Жаком, который был в Блю-3, в отделении Кена Чарнея.

По пути на место встречи мы пролетели мимо трех «бостонов», чьей задачей было рассредоточиться вдоль направления на расстоянии 20 миль, и пошли к мысу Аг, к полоскам станиоли, предназначенной для создания радиотехнических помех немецкому радару. Благодаря этому и легкому туману мы могли достичь входа в Шербур и избежать участи оказаться замеченными.

С «тайфунами» мы соединились над Брайтоном на уровне крыш домов и направились на Шербур окольным путем, легко и плавно скользя по серому небу.

Я не люблю летать так низко со всеми атрибутами в виде дополнительных баков и сидений для летчика. Всегда есть опасность, что двигатель может заглохнуть хотя бы на долю секунды, а этого вполне достаточно, чтобы получить состояние опьянения на скорости 300 миль в час.

Мы летели сквозь полосы светонепроницаемой мглы, что заставляло нас выполнять сложные ПП (полеты по приборам) всего в нескольких футах над уровнем моря, которого, конечно, мы не видели. «Тайфуны», несмотря на две бомбы весом в 1000 фунтов под его крыльями, летели быстро, и мы старались не отстать от них.

Я боялся увидеть красный свет на пульте управления, указывающий на то, что в моем карбюраторе осталась капля бензина. Я начал потеть с головы до пят. На что это будет похоже, когда вступит зенитная артиллерия?

10.15. Туман сгустился и начался дождь. Инстинктивно отделения сомкнулись, чтобы сохранить визуальный контакт.

Неожиданно тихий голос Юля нарушил строгую тишину:

– Бросайте своих детей, как можно скорее открывайте огонь, через шестьдесят секунд стреляйте прямо вперед!

Освободившись от своего бака и имея двигатель в 1600 лошадиных сил, мой «спит-файр» резко рванул вперед, и я занял позицию слева от Жака в 50 ярдах и чуть позади него, напрягая глаза, чтобы увидеть хоть что-нибудь в проклятом тумане.

– Осторожно, отделение Еллоу, корабль с зенитной артиллерией, час дня!

После Фрэнка Вулли именно Кен Чарней сразу же увидел корабль с зенитной артиллерией, прямо напротив нас!

– Макс Блю атакует, 12 часов!

Серая масса, катящаяся во мгле, небольшая труба, приподнятые артиллерийские площадки, мачта, ошестинившаяся радиолокационной антенной, затем быстрые, словно стакато, вспышки из-за судовых надстроек. Боже! Я отпустил защелку предохранителя, пригнул голову и укрылся за бронеовой плитой. Пучки зеленых и красных трассирующих снарядов шли во всех направлениях. Следом за Жаком я промчался сквозь обстрел 37-миллиметровыми снарядами из патронной обоймы. Они промахнулись. Соленая вода затуманила мне ветровое стекло. Я был в 50 ярдах от корабля с зенитной артиллерией. Жак, идущий впереди меня, горел; я видел вспышки, исходящие из его орудий, и порожнюю тару, извергающуюся из его крыльев.

Я целился в мост между поврежденной трубой и мачтой корабля и стрелял длинной, яростной, продолжительной очередью огня, сильно надавив пальцем на кнопку. Мои снаряды ударяли о черный полосатый корпус, поднимались выше к перилам и мешкам с песком. Ветровая лебедка полетела вниз, откуда-то хлынула струя воды. В 20 ярдах двое мужчин в джерси темно-синего цвета бросились плашмя лицом вниз, в 10 ярдах четыре ствола орудия целились между моих глаз, но тут мои снаряды быстро взорвали все вокруг. Заряжающий, несущий две полные обоймы, упал в море, затем взорвались четыре бочки, и я ощутил вибрацию от взрыва, когда пролетал в ярде от них, затем запах стальной проволоочной антенны, вырванной моим крылом. Пролетая, я чуть не задел мачту!

Фу! Пронесло.

Мои конечности дрожали ужасной нервной дрожью, зубы стучали. Жак делал зигзаги между поднимаемыми снарядами потоками. Море кипело.

Полдюжины запоздалых «тайфунов» прошли справа от меня, словно стая дельфинов, несущаяся от ада, разверзшегося за длинной гранитной стеной волнолома.

Я прошел над возвышавшимися сооружениями, чьи стены, казалось, изрыгали огонь из амбразур башен, современных бетонных оконных створок и из-за бруствера времен Тридцатилетней войны.

Сейчас мы были в центре рейда – среди беспорядочной смеси траулеров и обломков, выделявшихся между потрепанных причалов. Погода, казалось, немного прояснилась – знак того, что надо следить за фашистскими истребителями! Небо было вдоль и поперек испещрено трассирующими снарядами, освещено вспышками, усеяно черными и белыми клубами дыма.

«Манстерленд» был там, окруженный взрывами, пламенем и обломками. Его четыре мачты, ошестинившиеся дерриками и маленькой трубой, уверенно возвышались над дымом в кормовой части. Атака «тайфуна» шла полным ходом. Непрекращающиеся взрывы бомб сопровождались невероятными вспышками огня и черными облаками дыма, сгущающимися при их отдалении. После взрыва бомбы, брошенной одним самолетом, «тайфун» исчез бесследно. Один из огромных грузоподъемных кранов начал рушиться, словно картонный домик.

– Алло, Боб ведущий, Кенвей на связи. Вокруг немецкие истребители, будь осторожен!

Какой ад! Я был рядом с Жаком, который набирал высоту по спирали, пробираясь через слой облаков. Из кучевых облаков, в нескольких ярдах от нас, появились два «тайфуна», и я приостановился как раз вовремя, чтобы стрелять в них. Со своими массивными носами и короткими крыльями они смотрелись жутко, словно «фокке-вульфы».

– Блю-4, прорывайся!

Жак стремительно прорвался, и его «спитфайр» промчался в нескольких ярдах под моим носом, образуя белую струйку у конца каждого крыла. Во избежание столкновения я подождал долю секунды, и «фокке-вульф», на этот раз настоящий, загрохотал сзади, стреляя из всех четырех орудий. Гильза срикошетировала о капот. Когда я перевернулся на спину,

чтобы он был у меня под прицелами, второй «фокке-вульф» появился у моего ветрового стекла, прямо передо мной, меньше чем в 100 ярдах. Его большой желтый двигатель и медленно вращающийся винт, казалось, бросятся на меня, а крылья освещались огнем его орудий. Сильный удар! Повсюду вокруг моего раскалывающегося ветрового стекла, которое превратилось в мутную стену перед моими глазами, появились звезды. Ошеломленный, я не смел двигаться из-за страха столкновения. Он прошел прямо надо мной. Струя масла начала разливаться по всему капоту.

От избытка самолетов и взрывов зенитного огня на небе не было свободного местечка. Я охотился за другим «фокке-вульфом» и промахнулся – к счастью! Это был «тайфун». Робсон кружился с немецким истребителем. На фюзеляже на черном кресте я видел взрывы его снарядов. «Фокке-вульф» медленно перевернулся, показывая свое желтое «брюхо», и начал пикировать, кашляя дымом и пламенем.

– Хорошее шоу, Робби! Ты сбил его!

Давление моего масла было тревожно низким. Снова начался дождь, и за несколько секунд мой капот покрылся мыльными рисунками. Я проскользнул в облака и взял курс на север, летя по приборам, прежде предупредив Жака и Юля по радиосвязи.

Я прибыл в Тангмер, приложив для этого все усилия, давление масла было на нуле, а двигатель раскалился докрасна и был готов взорваться. Мне пришлось сбросить капот, чтобы видеть все происходящее, и приземлиться.

В этой операции мы потеряли двух летчиков, 132-я эскадрилья – тоже двух. Были разбиты 7 «тайфунов» плюс те 2, которые сели в Шербуре и чьих летчиков подобрали моторные лодки.

Что касается «Манстерленда», то судно, хотя и серьезно поврежденное и с частично сгоревшим грузом, спустя две ночи достигло цели, дойдя до Дьеппа. В конце концов оно затонуло недалеко от побережья Голландии в результате воздушного налета «бьюфайтеров».

Шарикоподшипниковый завод и бомбардировщики «летающая крепость»

Когда пришел ежемесячный прогноз погоды, директора, отвечающие за планирование американского личного состава, решили использовать в своих интересах последние хорошие деньки года и разбомбить Швайнфурт. Там, на юго-востоке Бремена, в сердце Германии, раскинулся огромный шарикоподшипниковый завод, самый большой в Западной Европе. Это была цель первоочередной важности.

Если бы 8-е подразделение ВВС не атаковало 13 октября, то до наступления благоприятных погодных условий пришлось бы ждать, как минимум, еще четыре длинных зимних месяца. За это время завод выпустил бы шариковые подшипники для тысячи авиационных двигателей люфтваффе.

Это была необычайная погоня за временем. Всю операцию нужно было организовать за сорок восемь часов. Обеспечение абсолютной секретности на сотне аэродромов, чтобы мобилизовать почти 1300 британских и американских истребителей для бомбардирования сотен «Летающих крепостей», и подготовка патронташей длиной в 10 ярдов для каждой тысячи пулеметов – нелегкая задача.

Тогда «спитфайры» впервые собирались лететь через Германию. Так как самолеты должны лететь над территорией врага на протяжении долгих четырех часов, мы предвидели грозную реакцию со стороны вражеских истребителей. Между Бельгией и Данией люфтваффе имело в распоряжении около 3000 «мессершмитов» и «фокке-вульфов». Американские ВВС считали, что у «тандерболтов» и «мустангов» будет много дел и слишком мало боеприпасов и горючего, чтобы справиться самим, поэтому попросили подкрепления у ВВС Великобритании.

Но «спитфайры» – быстрые истребители-перехватчики – не были приспособлены для функции прикрытия на дальнее расстояние, поэтому должны были нести специальные дополнительные баки для увеличения такого далекого радиуса действия, как Германия.

За три дня, не часом больше, ватфордский завод обязался изготовить 800 баков объемом в 90 галлонов. Около тысячи рабочих трудились день и ночь, и на рассвете 13 октября истребители ВВС Великобритании прикрепили их к «брюху» «спитфайров».

В последнюю минуту, когда все уже было готово, сообщили об отмене приказа: час Н перенесли на следующий день на 12 часов.

14 октября 1943 года. В 8 часов утра тяжело нагруженные «Летающие крепости» и «либерейторы» начали взлетать с 37 аэродромов. В течение часа они кружили над Халлом, выстраиваясь в четыре безукоризненные «коробки» по 70 машин в каждой так, что конец крыла одного самолета примыкал к концу крыла другого.

В 10.40 отправились в путь 19 эскадрилий «тандерболтов» (15 из 9-го подразделения ВВС и 4 из 8-го), чтобы присоединиться к армаде и занять позиции прикрытия, а в это время «спитфайры» повернули на 180°.

В 11.15 во время последнего прямого захода на посадку к объекту 20 эскадрилий «лайтнингов» и «мустангов» отправились защищать большие машины с четырехактивными двигателями.

Перевооруженные и дозаправленные «спитфайры» были готовы снова взлететь где-то в 12 часов, чтобы прикрывать возвращение всех задействованных сил; сбор был назначен на 13.15 у северной германо-голландской границы.

10 эскадрилий «спитфайров», зарезервированных для операции, сосредоточились на четырех аэродромах в Норфолке – точке, ближайшей к нашей цели. Первый взлет в 9 часов утра был неуклюжим, так как летчики не привыкли к лишнему весу на своих машинах. Раз-

бились два «спитфайра». У нескольких разорвались шины, некоторые имели проблемы с баками, вызванные воздушными пробками.

Мы с Жаком были в числе пострадавших. Приземление на наши непрочные шины с 90 галлонами горючего под «брюхом» и еще с 130 галлонами на крыльях и фюзеляже было рискованно – словно приземление на яйца, как выразился Жак. Кипя от бешенства, мы наблюдали за исчезновением в утренней мгле тучи «спитфайров» в направлении Германии.

Механики немедленно приступили к работе, опустошая и проверяя баки, пока мы спали под крыльями, готовясь ко второму вылету.

В 11.45 авиазвенья «спитфайров» вернулись, и орды механиков взгромозились на теплозаправщики, чтобы пополнить запасы горючего за рекордное время, пока летчики, пошатываясь на своих онемевших ногах, ели сэндвичи и запивали чашкой чая. Они были суровы и не склонны к разговорам.

Все шло хорошо – довольно много зенитного огня, но до того времени, пока они не исчерпали все свои догрузки (то есть в 10.30), не появился ни один немецкий истребитель.

До 12 часов оставалось несколько минут, мы только уселись в наши кабины, как начали орать громкоговорители:

– Алло, алло, начальник авиационной базы на связи со всеми летчиками. Значительно превосходящие силы вражеских истребителей открыли сокрушительный огонь по большим парням над Германией. Эскадрильи должны срочно взлетать, чтобы обеспечить настоящее прикрытие. Должно быть сделано все возможное, чтобы привести парней «Летающих крепостей» домой в целости и сохранности. Сегодня они выполняют важную работу. Поторапливайтесь и удачи всем!

В 12.04 с залива Брадвелл взлетели 132-я, 602-я, 411-я и 453-я эскадрильи. Мы с Жаком летели в возглавляемом Сатерлендом отделении Еллоу-4 и Еллоу-3.

13.15.

– Внимание, Кло-Кло, 12 немцев сверху, 5 часов!

Макси быстро призвал Жака к порядку за французскую речь:

– Заткнись к черту со своим французским!

У всех нервы были на пределе. Уже почти полтора часа мы летали на высоте 30 000 футов при арктическом холоде. Циферблаты всех приборов в беспорядке плясали перед моими уставшими глазами: альтиметр, искусственный горизонт, индикаторы воздушной скорости и «поворота и крена», радиатор, масляный и цилиндрический термометры, манометры, сигнальные огни – в смеси цифр и стрелок.

Я постоянно думал о баке, висящем под моим «спитфайром». Если верить часам, теоретически моей жидкости хватит еще на семь минут до его сбрасывания. Спина болела, пальцы ног замерзли, глаза слезились, из носа текло – в целом я чувствовал себя отвратительно и все воспринималось как полная путаница.

Погода, которая была такой прекрасной до полудня, ухудшилась, и гряды облаков с туманом вертикально поднимались от земли, словно крепостные валы. Проходя сквозь одно из этих больших кучевых облаков, мы с Жаком потеряли связь с остальной эскадрилей. Сейчас мы заблудились в аду и теснее прижались друг к другу, пытаясь добраться до места сбора.

В действительности мы, должно быть, пролетели то проклятое место сбора, а иначе как, черт возьми, можно было понять хоть что-нибудь в этом дьявольском шабаше из самолетов и облаков? Было совсем невозможно точно определить наше местонахождение. Ниже, у нас слева, были очертания последних Фризских островов – они казались желтыми и бесплодными на фоне серого моря. Где-то справа под туманом должен быть Эмдэн и богатые, окаймленные каналом пастбища Северной Голландии. Уже далеко позади нас находился залив Зейдер-Зе. Высоко в небе был кошмар. Я никогда не видел ничего подобного. Пучки

зенитного огня появились из пустоты и бесшумно повисли с боков облаков. Пространство родило полчища немецких истребителей – тревожный пример спонтанного размножения. Мы прошли мимо «лайтнингов» и «мустангов», спешащих домой с пустыми магазинами, их летчики вымотались и виляли между облаками, пытаясь избежать столкновения.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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