

Ральф Баркер Торпедоносцы. Британские ВВС против немецких конвоев

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608465*

*Ральф Баркер. Торпедоносцы. Британские ВВС против немецких конвоев: Центрполиграф;
Москва, 2004
ISBN 5-9524-1077-4*

Аннотация

В книге рассказывается о боевых действиях самолетов военно-воздушных сил Великобритании. Задача торпедоносцев заключалась в том, чтобы, разыскав на водной акватории идущий во тьме конвой, выпустить торпеду с близкого расстояния под определенным углом и, молниеносно взрыв в облака, уйти от преследования. Британские летчики проявляли чудеса мастерства и отваги. Очень многие пилоты – Бьюман, Кемпбелл, Эсмонд, Маршалл, Херн Филлипс – погибли, участвуя в опасных операциях на Средиземноморье и в Атлантике.

Содержание

Признательность	4
Пролог	5
Глава 1	8
Глава 2	22
Глава 3	36
Глава 4	42
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Ральф Баркер

Торпедоносцы. Британские ВВС против немецких конвоев

Признательность

За предоставление большей части материалов, использованных в этой книге, я приношу свою благодарность оставшимся в живых летчикам эскадрилий, наносивших удары по кораблям противника, за их щедрость и энтузиазм. Я также благодарен министерству ВВС, которое открыло мне доступ к различным оперативным материалам.

Ральф Баркер
Март 1957

Пролог

Девять «бьюфтортов» 42-й эскадрильи атаковали «Шарнхорст» 21 июня 1940 года, когда этот военный корабль триумфально шел вдоль норвежского побережья после того, как потопил авианосец «Глориус». Это была первая атака «бьюфтортов».

«Бьюфорт» – двухмоторный цельнометаллический моноплан, сменивший «бристол бленхейм», изначально предназначавшийся для использования в качестве торпедоносца. Однако по сравнению с предыдущими торпедоносцами высокая скорость и современная конструкция «бьюфтортов» революционизировали науку сбрасывания торпед. Поэтому, частично из-за того, что экипажи еще не прошли полную подготовку по тактике торпедных атак на этих новых самолетах, и частично из-за отсутствия самих торпед на базе, с которой они действовали, удары по «Шарнхорсту» наносились с помощью бомб.

Слабая сторона такой атаки заключалась в том, что при использовании существовавших в то время бомб даже прямое попадание не могло серьезно повредить корабль с бронированными палубами. Добиться нужного результата можно было только при попадании ниже ватерлинии. Именно в этом и заключалось назначение торпеды.

По полученным сообщениям, утром 21 июня «Шарнхорст» покинул гавань Тронхейма и направился на юг со скоростью 25 узлов. В 11.05 один из «хадсонов» заметил корабль в 50 милях к северу от Бергена. Часом позже девять «бьюфтортов» 42-й эскадрильи получили приказ взять на борт по две 500-фунтовые бомбы и отправиться для проведения атаки на вражеский крейсер. Цель находилась за пределами радиуса действия наших истребителей, и поэтому мы не имели никакой поддержки. Девять «бьюфтортов» поднялись со своей базы в Уике в Северной Шотландии и тремя звеньями по три машины взяли курс на норвежский берег в 14.30.

Над Северным морем самолеты 42-й эскадрильи шли на высоте 6000 футов тремя звеньями в линию. В 16.00 они подошли к норвежскому берегу в 15 милях от Бергена. По информации, переданной по радиации одним из патрульных «сандерлендов», эскадрилья повернула на юг и пошла в сторону моря в 20 милях от побережья. Вскоре летчики заметили черный дым, примерно в 30 милях к югу от намеченной точки перехвата. Крейсер шествовал в сопровождении шести эскадренных миноносцев и торпедного катера. Вдали можно было заметить девять истребителей, низко круживших над крейсером, и еще три прятались в плотной облачности на высоте 9000 футов, на 3000 выше «бьюфтортов». Погода и видимость были хорошими.

Эскадрилья подходила к эскадре со стороны материка с левого борта. Когда до цели оставалось примерно 10 миль, миноносцы сопровождения стали выстраиваться вокруг крейсера в радиусе примерно 1500 ярдов, явно готовясь к отражению торпедной атаки.

В пяти милях от цели ведущий самолет начал предварительное снижение до 4500 футов. За ним последовали остальные. Корабли открыли заградительный огонь, а «Шарнхорст» начал правый поворот, разворачиваясь кормой к «бьюфортам». Кормовые башни крейсера вели непрерывный огонь. Спустившись до высоты 4500 футов, самолеты попали под интенсивный зенитный заградительный огонь автоматических пушек, не прекращавшийся на протяжении всего действия. Самолеты пошли в крутое пике с 3000 футов, пилоты и штурманы не отрываясь следили за целью внизу. В конце пике, на высоте 1500 футов, каждый самолет сбросил свои бомбы. Носы самолетов все еще смотрели вниз на сверкающую палубу «Шарнхорста». Затем они сделали правый поворот, постепенно принимая горизонтальное положение и спускаясь до 500 футов. В результате этого маневра самолеты почти легли на обратный курс домой.

После того как самолеты отбомбились, «Шарнхорст» прекратил правый и начал резкий левый поворот. Миноносцы сопровождения все еще суетливо занимали позиции для отражения торпедной атаки. Ведущий соединения видел, как его бомбы упали в море в нескольких ярдах от крейсера в середине корпуса корабля с левого борта. Два других пилота наблюдали, как их бомбы угодили в цель, и зафиксировали прямые попадания.

Когда ведущее звено вышло из зоны атаки, но не успело еще перестроиться, на него пошли три «Мессершмита-109», замеченные ранее на высоте 9000 футов. Три самолета спикировали на «бьюфорты» и быстро настигли их. Первый вражеский истребитель в замедленном повороте вышел на один уровень с ведущим самолетом и атаковал его в левый лонжерон. Завершив атаку, он оторвался назад, но был сбит стрелком ведущего самолета¹.

В это время второй и третий номера пытались присоединиться к ведущему. Их также атаковали с высоты два других вражеских истребителя. Ведущий дал газ, и оба пилота отчаянно старались оторваться от преследования и сохранить строй. Вскоре второй номер увеличил скорость и обогнал ведущего: у него на хвосте висел «Мессершмит-109». Немецкий истребитель пролетел над самолетом ведущего и ушел вперед, попав под его прицел. Было видно, как мотор «Мессершмита-109» заглох, но потом опять заработал. Истребитель резко взял влево, уходя с линии огня. В это время второй номер сделал правый поворот, преследуемый истребителем из нижнего эшелона, которому удалось настичь наше соединение. Позднее видели, как «Мессершмит-109» возвращался один. «Бьюфорт» больше никто не видел.

Третий номер ведущего звена теперь находился всего в 200 ярдах сзади. Пули теперь падали в море под ведущим самолетом, а это означало, что третий номер все еще атакуют сверху. Неожиданно третий взял резко вверх и вправо, преследуемый вражеским истребителем. Этот самолет тоже больше никто не видел.

Второе звено также подверглось атаке нескольких истребителей через пять минут после выполнения своей задачи. От этого звена осталось только два самолета, так как третий покинул строй во время атаки и присоединился к третьему звену. В последующие восемь минут оставшиеся два самолета второго звена подвергались непрерывной атаке. Почти все это время их пулеметы молчали, так как отстрелянные гильзы образовали заторы: специальный желоб для их удаления отвалился из-за вибрации. Стрелки нервно пытались вернуть к работе хотя бы один из пулеметов. Самолетам удавалось уйти от большинства атак, держась на высоте до 50 футов над водой, резко поворачивая и скользя на крыло при каждой атаке. Но в конце концов второй из этих двух самолетов загорелся и рухнул в море.

Третье звено, состоявшее теперь из четырех самолетов, выпало из поля зрения вражеских истребителей и благополучно вернулось на базу.

А если бы «бьюфорты» несли на себе торпеды? Как сложилась бы обстановка?

Маневры миноносцев значительно затруднили бы сброс торпед, а отпор во время торпедной атаки со стороны миноносцев сопровождения и истребителей нижнего эшелона был бы более интенсивным. Потери, несомненно, могли быть гораздо большими. Возможно, удалась бы атака с фланга одной или двумя торпедами, когда крейсер выполнял левый поворот, однако сбросивший эти торпеды самолет подвергся бы неминуемой атаке истребителей. Из-за низкой скорости, необходимой для выпуска торпед, все соединение оказалось бы более уязвимым.

Среди других явных недостатков можно назвать тыльное вооружение, которое было недостаточным и неэффективным. Все стрелки докладывали о задержках стрельбы. Дальнее прикрытие истребителей также отсутствовало.

¹ В это время воздушных стрелков набирали из простых служащих техсостава. При этом они получали жалованье летного состава 1 шиллинг 6 пенни в день.

Таким образом, «бьюфорты» получили свое первое боевое крещение. Фактически никаких попаданий не было зарегистрировано. Потери составили примерно одну треть. Были проблемы и с работой пулеметов. Но худшее было еще впереди. За десять дней до этой операции, ввиду целого ряда неоправданных потерь во время тренировочных полетов, была создана следственная комиссия для выработки рекомендаций по увеличению оперативной эффективности «бьюфортов» и их моторов. Зная об этом, все экипажи добровольно согласились принять участие в операции против «Шарнхорста». Вскоре после этого все «бьюфорты» были модернизированы и оснащены двигателями «Таурус».

Мало что указывало на то, что «бьюфорту» с его торпедами предстояло сыграть решающую роль в борьбе с боевыми кораблями противника в битве за Атлантику в 1941 году или определять ход наземных сражений в 1942–1943 годах против такого выдающегося генерала, как Роммель.

Глава 1

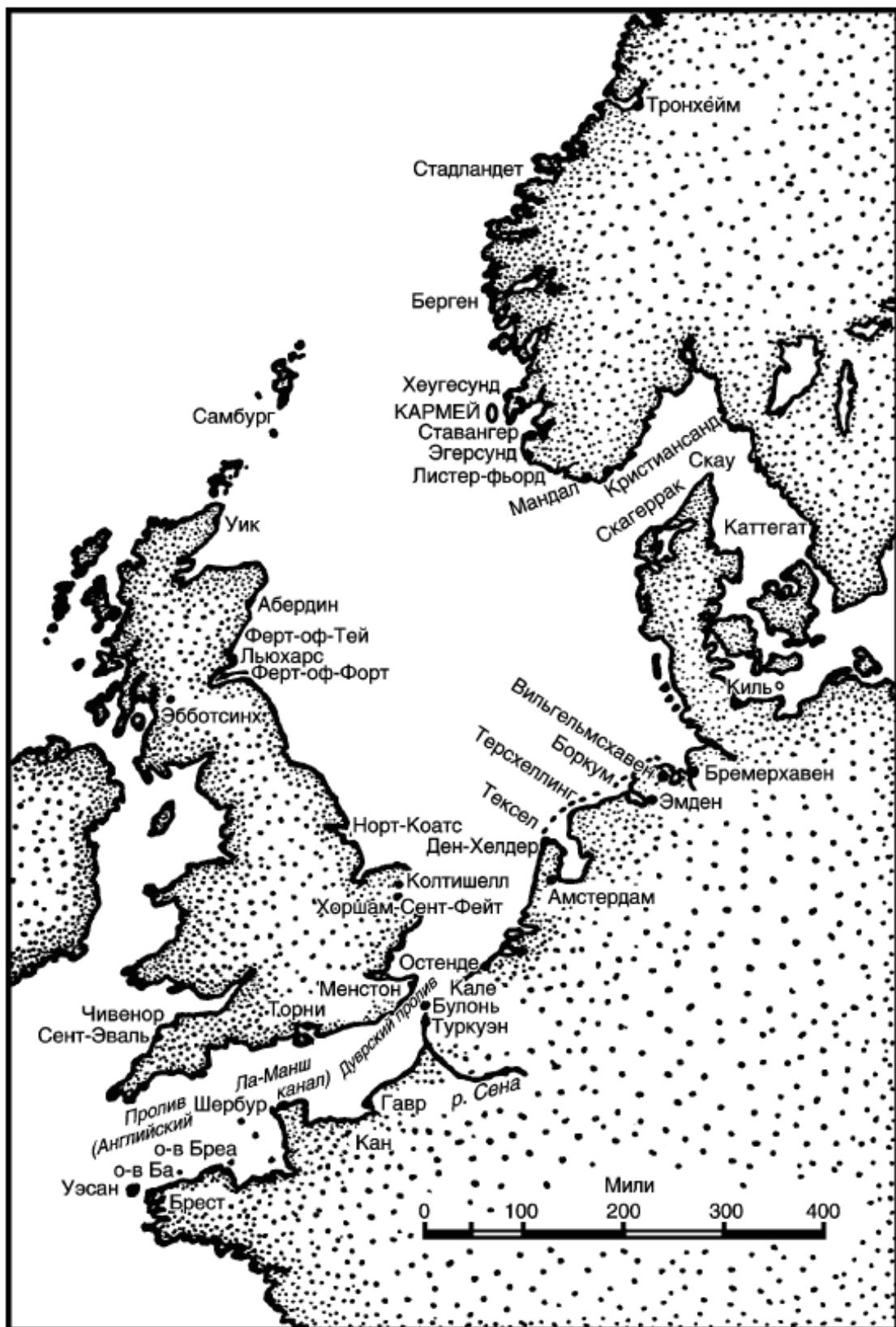
Занавес поднимается

– Между прочим, – сказал командир звена, – этот корабль потопил «Равалпинди».

Теперь им предстояло нанести удар по «Лютцову»², водоизмещением 14 000 тонн, кораблю класса линкоров «Адмирал Шеер» и «Граф Шпее».

Старший сержант Рей Ловитт, двадцатидвухлетний уроженец Ковентри, пилот «бью-форта», испытывал в этот момент тревогу и возбуждение. Он помнил, как в самом начале войны Гитлер изменил название этого корабля с «Дойчланд» на «Лютцов», поскольку, как говорили, он боялся, что утрата корабля с таким именем может нанести урон германскому боевому духу. В своих мечтах Ловитт уже торпедировал «Лютцов», промахнулся, был сбит и благополучно вернулся домой. Ловитт не был стандартным героем с квадратной челюстью и стальным взглядом. Это был молодой англичанин, почти мальчишка. Пушок на его щеках только что превратился в щетину, а светлые волосы топорщились под испачканной маслом пилоткой. В течение трех лет его готовили к этому моменту.

² Сначала считалось, что «Равалпинди» потопил «Лютцов». Позже было установлено, что это сделали крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау».



В 1941 году таких молодых англичан было много. Враги и даже старшие товарищи называли этих юношей бесхребетными, невоинственными и недееспособными. Но даже «настоящие» мужчины из доминионов с уважением смотрели на этих розовощеких, бесшабашных юношей, когда видели крылышки ВВС, аккуратно вышитые над карманом форменной куртки, которую они носили гордо, но без ложной показухи. Иногда на этих летных

куртках можно было видеть разноцветные орденские планки, и тогда ни у кого уже не оставалось никаких сомнений, что помимо этих отличительных знаков эти молодые мужчины обладали всем необходимым, чтобы считаться героями.

У Ловитта еще не было наград, но он проделал тяжкий путь, чтобы заполучить эти крылышки, и сделал еще больше, чтобы не утратить их. Первый раз он поднялся в воздух с резервом добровольцев в марте 1938 года, получил свои крылышки и был призван в сентябре 1939-го. Затем последовал период подготовки в Королевских военно-морских силах в качестве пилота торпедоносца, включая катапультный старт и посадку на палубу авианосца, после чего ему и еще четырнадцати сержантам-пилотам было объявлено о переводе их в воздушные силы морского флота.

Несмотря на врожденное восхищение всем, что связано с флотом, пилоты воспротивились. Служба в Королевских ВВС стала целью их жизни и останется ею навсегда. Кроме того, в Королевских ВВС они были элитой, а в воздушных силах морского флота на первом месте всегда были моряки. Пилотов не мучила мысль о том, что корабль – взлетная полоса – после их взлета был вынужден изменить курс и не мог оповестить их об этом, лишив таким образом возможности приземлиться обратно на него. Это была лишь очередная опасность войны. Проблема была гораздо глубже. Вопрос заключался в самом статусе.

Были и другие причины. Оплата старшины-пилота была минимальной, и ему приходилось носить свои крылышки на рукаве. Именно с этим было труднее всего смириться. Не на груди, а на рукаве. Более того, это были уже не прославленные крылышки Королевских ВВС.

Для Ловитта эти крылышки имели особое, символическое значение. Причина была не в простом тщеславии, хотя, конечно, отчасти так оно и было. Они означали нечто другое: удовлетворенное самолюбие, достигнутую цель, признание профессионализма и даже нечто большее, чем сочетание данных трех факторов. Они позволяли считать себя состоявшейся личностью и достойным мужчиной.

Однако пилоты понимали позицию ВМС и были готовы к компромиссу. Прежде всего они поинтересовались, сохранят ли им уровень оплаты Королевских ВВС. Вопрос был поставлен перед адмиралтейством и решен положительно. Затем они спросили, позволят ли им носить крылышки Королевских ВВС на морской форме. Ведь они получили эти крылышки от ВВС, это никто не мог оспорить, и конечно же никто не имел права этот нагрудный знак у них отобрать. Положительный ответ удовлетворил бы всех, но на этот раз адмиралтейство сказала «нет». Однако адмиралтейство тоже готово было пойти на компромисс и предложило присвоить всем пилотам звание офицера воздушных сил морского флота.

И любой разумный человек согласился бы с этим предложением, но для Ловитта и многих других крылышки ВВС воспринимались не разумом, а сердцем. Ловитт никогда не считал себя упрямым, но в этом случае он стал упрямее всех упрямцев. В его голове постоянно крутилась старая военная фраза, что-то похожее на «держаться за цель». Когда флот понял, что принять все условия будет отказом от своих собственных принципов, он отпустил всех непокорных, и Ловитта в том числе.

Отказавшись от офицерского звания в воздушных силах морского флота, Ловитт обнаружил, что Королевские ВВС слабо заинтересованы в нем. Его направили в 42-ю эскадрилью, которая в это время летала на «вайлдбистах», тихоходных самолетах, считавшихся уже устаревшими. Кроме того, пилотов было в избытке, а при таких условиях получить звание даже сержанта-пилота в добровольном резерве было проблематично. Но по крайней мере там его использовали для выполнения главным образом летных заданий, включая прикомандирование к эскадрилье «хадсонов» береговой авиации. В это время 42-я эскадрилья была оснащена «бьюфортами» и передислоцирована в Лошар в Файфе. В конце концов пришла очередь и Ловитта пройти подготовку на командира «бьюфорта» и сформировать собственный экипаж, объединенный общей целью, сплоченный и компетентный.

Хотя этот путь оказался довольно окольным, Ловитт получил значительную компенсацию. Лишь немногие прошли такую углубленную подготовку, лишь немногие в эскадрилье знали корабли так же хорошо, как он. А корабли были их *raison d'être*. Корабли, подобные «Лютцову».

Упоминание о «Равалпинди» заставило Ловитта оглянуться назад и вспомнить последние восемнадцать месяцев. Вспомнить бой, в котором принимал участие «Равалпинди», старое торговое судно, превращенное на время войны в вооруженный торговый крейсер, безнадежно уступавший врагу по огневой мощи. Перед тем как затонуть, «Равалпинди» призвал на помощь британские крейсеры для защиты конвоя, который он сопровождал. В этом сообщении было указано название атакующего корабля – «Лютцов». Через несколько минут, когда силы противника были правильно определены как «Шарнхорст» и «Гнейзенау», «Равалпинди» успел получить серьезные повреждения, а его радиостанция разлетелась на куски в результате прямого попадания. Прибывшие на место сражения британские крейсеры обнаружили, что германские налетчики уже скрылись. Было сделано предположение, что «Лютцов» укрылся в просторах Балтики.

...Ловитт посмотрел на часы в оперативной комнате, потом на дату, указанную на доске за спиной командира эскадрильи. Почти одиннадцать часов. Остается час до полуночи. Четверг, 12 июня 1941 года. Он слегка толкнул локтем своего молодого, атлетически сложенного штурмана Ала Морриса из Нокомиса (Саскачеван).

– Посмотри на часы. Скоро полночь. К тому времени, как мы туда доберемся, будет уже пятница, 13-е.

Ловитт всегда верил в приметы, постоянно отклонялся от своего пути, чтобы пройти под лестницей, смотрел на луну через стекло, прикуривал третьим от одной спички. Вместе с тем он не стучал по дереву, не бросал соль через плечо – фактически отказывался от попыток умаслить потусторонние силы, заведовавшие случаем. Однако, твердо веря в удачу, он все же заставил свой экипаж внимательно следить за всяческими предзнаменованиями.

– У меня такое чувство, что завтра будет несчастливый день, – прошептал Ловитт.

– Несчастливый?

– Для «Лютцова».

Одним ухом Ловитт прислушивался к словам командира эскадрильи. Уже в начале предыдущего дня все знали, что у них будет боевая цель. Вылетавшим на разведку и патрулирование было приказано отслеживать вражеские корабли. Сначала все было чисто, но позже днем поступило сообщение, что вражеский крупный боевой корабль, возможно «Лютцов», покинул гавань Киля и направляется на север.

Начиная с этого момента эскадрилья в полной боевой готовности ожидала сообщений о результатах визуальных наблюдений. В адмиралтейство поступил доклад разведки, что «Лютцов» замечен при обходе Скау в 12.30 в сопровождении четырех миноносцев. Самолет аэрофоторазведки обследовал Скагеррак всю вторую половину дня и вечер, но никаких целей не было замечено.

В 19.30, считая, что обнаружение цели неминуемо, командующий береговой авиацией, маршал авиации сэр Фредерик Боухилл, привел свои подразделения в полную боевую готовность. В его подчинении находились тринадцать «бьюфтортов» 42-й эскадрильи в Лошаре и пять «бьюфтортов» 22-й эскадрильи из спецотряда в Уике.

В 22.00 все еще не было никаких новостей об обнаружении цели, и перед Боухиллом стала дилемма. Почти не оставалось сомнений, что «Лютцов», придерживаясь прежнего курса, следовал в западном направлении, а потом изменил курс на северо-запад, ища укрытия в фьордах. Страшно было подумать, что линкор противника, по всей видимости уже находящийся в радиусе действия «бьюфтортов», может выйти за пределы этого радиуса до

того, как они успеют предпринять какие-либо действия после получения доклада об обнаружении цели.

Период времени, в который «бьюфорты» могли атаковать цель у южного побережья Норвегии, ограничивался скоростью движения этой цели. Предположим, что «Лютцов» двигался со скоростью 22 узла, как сообщала морская разведка. При таких темпах корабль, возможно, уже в течение часа или примерно около того находился в радиусе действия авиации и мог оставаться внутри этого радиуса по крайней мере еще пять или шесть часов.

С момента отдачи приказа об атаке до того времени, когда подразделение займет нужную позицию у южного побережья Норвегии, пройдет примерно три часа. Чтобы «бьюфорты» смогли настичь «Лютцов», приказ должен поступить в самое ближайшее время, чтобы «бьюфорты» успели вылететь еще до полуночи. Но сообщение об обнаружении цели все еще не поступало.

Будучи опытным стратегом, Боухилл, в нарушение канонов военной науки, вынашивал идею использовать наступательные силы своих «бьюфортов», не дожидаясь получения этого сообщения. Если оно придет слишком поздно, ударные силы не смогут добраться до намеченного района прежде, чем «Лютцов» найдет укрытие в одном из фьордов. Более того, будучи обнаруженным, корабль может предпринять попытку скрыться, удвоив свою скорость. Плюс к этому после 2.00 из-за короткой ночи в северных широтах в это время года для ударных сил существует опасность быть перехваченными вражескими истребителями.

Таким образом, существовал риск посылки ударной группы без информации о цели, которую им надлежало атаковать.

Тщательная предварительная разведка была признана основой успешного использования дальней авиации над морем. Нарушение этого правила грозило большими неприятностями. Расчеты продвижения «Лютцова» основывались на чистом предположении. Корабль мог находиться практически в любом месте. Боухилл надеялся, что, если сообщение об обнаружении корабля поступит в то время, когда «бьюфорты» уже будут находиться на пути к району цели, он сможет сообщить им ее координаты по радиации. Но если предположить, что «бьюфорты» к этому моменту достигнут предела радиуса их действия и в этом случае не успеют добраться до подтвержденной позиции противника, пройдет много часов, прежде чем они смогут вернуться на базу, дозаправиться и возвратиться снова в район цели.

Существовала и еще одна серьезная опасность. На таком расстоянии успех атаки зависел от фактора неожиданности. Длительный поиск цели в прибрежных водах противника исключительно опасен. «Бьюфорты» могут быть обнаружены и атакованы еще до того, как обнаружат цель.

Подобно алхимику, Боухилл тщательно взвешивал факторы риска один за другим. Задержка может означать упущенную возможность: шанс атаковать «Лютцов» может представиться в ближайшие три-четыре часа, и «бьюфорты» смогут атаковать его только в том случае, если уже будут находиться на пути к цели. С другой стороны, такие заблаговременные действия могут иметь и обратный исход: тяжелые потери и невозможность воспользоваться подобным случаем позднее. Вместе с тем Боухилл был ограничен строгими временными рамками, в которых его «бьюфорты» могут эффективно атаковать «Лютцов», предположительно придерживающийся прежнего курса. Если все сложится неудачно, он всегда может отозвать «бьюфорты», и, возможно, у них еще останется время для нанесения нового удара.

Боухиллу потребовалось двадцать мучительных минут, чтобы принять окончательное решение. Однако, когда оно было принято, в его голове быстро созрел план, как уменьшить возможность ошибки в поисковом районе.

Пять «бьюфортов» находились в Уике и тринадцать в Лошаре. Боухилл решает послать пять самолетов из Уика в точку максимально возможного удаления «Лютцова» (в нескольких

милях к югу от Ставангера), а девять самолетов из Лошара – в точку возможного минимального удаления корабля (в нескольких милях к юго-востоку от Листера). Дойдя до Ставангера, самолеты повернут на юг и обследуют побережье, а другие самолеты, миновав Листер, повернут на север, тогда «Лютцов» будет взят ими в клещи. Дополнительный положительный момент плана заключался в том, что он вносил замешательство в оборону противника, помещая два отдельных самолетных соединения у побережья Норвегии в различных пунктах примерно в одно и то же время.

Четыре самолета из Лошара оставались в резерве и должны были последовать за первой группой в случае обнаружения цели. Суть плана была доведена до двух командиров эскадрилий лично Боухиллом. В Лошаре Ловитт внимательно выслушал командира 42-й эскадрильи подполковника Роя Фавилля, который доводил эту информацию до сведения экипажей.

– О «Лютцове» уже двенадцать часов ничего не слышно, – говорил Фавилль, – однако, судя по его прошлому положению и маневрам, корабль, несомненно, хочет укрыться в фьордах к северу от Ставангера. Если ему это удастся, он сможет скрываться там днем и выходить только ночью или в плохую погоду и в конечном итоге сможет вырваться в Атлантику, когда пожелает. Можете себе представить, что он там натворит. Я лично разговаривал с командующим. Нам просто необходимо добраться до этого корабля. Это означает, что все нужно сделать до того, как он достигнет Ставангера. Другими словами, это нужно осуществить сегодня ночью.

Когда «Лютцов» видели в последний раз, корабль шел со скоростью двадцать два узла. На основе этой информации и рассчитана его нынешняя позиция. Корабль охраняют пять миноносцев. Один идет впереди, вероятно занимаясь тралением мин, четыре остальных окружают корабль, по два с каждого борта.

Наша заданная точка находится примерно в десяти милях к юго-востоку от Листера. Если к моменту ее достижения мы не получим сообщения об обнаружении цели, мы повернем на северо-запад и пойдем вдоль морского пути по направлению к Ставангеру. 22-я эскадрилья будет обследовать участок к югу от Ставангера. Таким образом, мы прочедем всю территорию между нашими группами.

Сначала мы пойдем строем из девяти машин, тремя звеньями по три самолета. Каждое звено будет двигаться независимо. Первое поведу я, Филпот³ пойдет справа, а Ловитт – слева. При обнаружении цели Ловитт перейдет с левого фланга в правый эшелон, и мы зайдем обычным для атаки строем со стороны моря. Остальные два звена взлетают с интервалами в десять минут, строятся и атакуют таким же образом.

У нас тринадцать самолетов, поэтому четыре мы оставляем в резерве. – При упоминании о цифре «13» Ловитт снова толкнул Морриса локтем в бок. – Резерв будет готов подняться позже, если придет сообщение об обнаружении цели.

Самолет разведки все еще пытается обнаружить конвой, поэтому вполне вероятно, что мы получим сообщение по радиации о необходимости занять новую позицию. Радистам надо быть начеку! Одновременно нам самим тоже следует вести разведку.

Самым важным моментом этого задания является навигация. Нам необходимо точно выйти на место. Немцы очень тщательно выбирали время для прорыва своего корабля. Они ждали плохой погоды. Единственное освещение нам даст только луна. Метеорологи говорят, что будет достаточно просветов и видимость будет хорошей.

У нас будет только один шанс поразить корабль, поэтому постарайтесь сбросить ваши рыбки как можно ближе к нему. Это все.

³ Оливер Филпот был сбит при атаке на корабль несколькими месяцами ранее, сумел сбежать из лагеря для военнопленных вместе с Эриком Вильямсом.

Оперативную комнату наполнил привычный шум. Штурманы разбирали свои карты, радисты – опознавательные коды. Воллас-Паннелль, кормовой стрелок Ловитта, первым присоединился к нему, держа в руках планшет.

- Ну что, получил своих голубков? – спросил Ловитт.
- Да, и что бы ты подумал? Планшет номер тринадцать.
- Ты получил его по блату?
- Нет, честное слово.
- Как бы там ни было, это наша ночь.

Вместе с Моррисом и радистом Даунингом они вышли из комнаты. Ловитт любил свой самолет. Буква «К» на борту подходила к слову «крушение», а когда он впервые поднялся в воздух, сержант-механик предупредил, что это самый медленный самолет в эскадрилье, делающий на 5 узлов меньше других. Но однажды, возвращаясь после бесполезных поисков кораблей противника в норвежских водах, они приближались к Абердину в сумерках, и в этот момент заметили «Хейнкель-113», заходивший для бомбардировки британского конвоя. Было уже поздно помешать ему сбросить бомбы, но, понимая, что немецкий самолет после выполнения маневра направится в сторону моря, Ловитт вывел свой самолет в точку немного выше «хейнкеля» и летел с той же скоростью, что и немецкий пилот, направлявшийся теперь в сторону дома. Маневр был так хорошо выполнен, что Воллас-Паннелль увидел цель непосредственно перед своей турелью. Одна хорошая очередь послала горящий «хейнкель» прямо в море. Позже его экипаж был подобран в надувной лодке и отправлен в плен. После этого случая для Ловитта и его экипажа других машин просто не существовало.

В 23.15 ведомые Фавиллем первые три «бьюфорта» 42-й эскадрильи поднялись из Лошара в пяти милях к югу от Ферг-оф-Тей и через несколько минут, построившись над аэродромом, взяли курс на Южную Норвегию. Пять «бьюфтортов» 22-й эскадрильи поднялись из Уика спустя полчаса и взяли курс на Ставангер.

Метеорологи не ошиблись. Шторм и низкая облачность сопровождали их на всем пути. В редких просветах луна освещала все кругом исключительно ярким светом, словно яркую лампочку включали в темной комнате, а потом также неожиданно выключали. Фавилль, Филпот и Ловитт летели четким строем, утомительным для пилотов и экипажей. В сумраке ночи Ловитт вел машину в нескольких футах от крыла другого самолета справа, каждые несколько секунд бросая взгляд на панель управления.

Сидя на месте пилота с левой стороны фюзеляжа в самолете, который составлял правый фланг, Ловитт страдал от головной боли, его глаза устали от постоянной слежки то за одним участком, то за другим, и он решил перейти в правый эшелон. Ему предстояло занять эту позицию для атаки, поэтому ничего не изменится, если он займет ее уже сейчас. Так будет удобнее следить за строем сбоку от него.

Фавилль и Филпот сохранили свои позиции. Ловитт повернул за ними, стараясь не попасть в воздушную струю, и повел машину справа от Филпота. При этом он чуть было не утратил контакт и, только быстро открыв дроссели, сумел восстановить его.

Более часа они летели в темных дождевых облаках на высоте 600 футов с экономичной крейсерской скоростью 140 узлов. Им потребуется каждая капля горючего для завершения облета и еще немного для выхода на цель.

В это время в штабе береговой авиации в Лондоне Боухилл нервно следил за ходом операции, ожидая сообщений об обнаружении цели. Часы в оперативной комнате показывали полночь, инспектор слышал их тиканье. Была пятница, 13-е.

В тот момент, когда один день сменялся другим, патрульный «бленхейм» заметил конвой. Пилот ясно рассмотрел «Лютцов». Один миноносец шел впереди, четыре остальных окружали корабль. Через несколько минут Боухилл уже изучал сообщение. Конвой находился в 30 милях от Листера, направляясь на запад-северо-запад. Вскоре он должен повер-

нуть на север и пройти вдоль линии берега, если только не предпримет какой-либо маневр, чтобы избавиться от преследования. В любом случае «бленхейм» будет следовать за ним. Теперь «Лютцову» уже не удастся улизнуть.

Боухилл ждал подтверждения, но когда оно поступило, новость его насторожила. «Бленхейм» подвергся атаке вражеских истребителей. Продолжать преследование конвоя стало невозможно, и контакт был утерян.

Боухиллу ничего не оставалось, как довести информацию об обнаружении цели до сведения атакующих самолетов. Если «Лютцов» будет идти прежним курсом, то самолеты его обнаружат. Если же корабль повернет назад, то рано или поздно он все равно будет замечен, и вся последовательность событий повторится снова. В общем и целом ночь проходила нормально.

Ко времени поступления этого сообщения ведущее звено 42-й эскадрильи уже находилось на полпути над Северным морем. Оно занимало удобное положение. При пятиградусном изменении курса вправо оно выйдет на позицию, указанную «бленхеймом», а затем повернет на северо-запад к возможному курсу «Лютцова».

По мере того как ведущее звено покрывало последние две сотни миль на пути к югу от Листера, напряжение в самолете возрастало. Несмотря на постоянную темноту, Ловитт все сильнее чувствовал, что ему должно повезти.

– Мы должны выйти на позицию, указанную в сообщении о цели, через десять минут! – крикнул Моррис.

– Отлично, – сказал Ловитт. – Смотрите в оба, ребята.

Ловитт внимательно следил за ведущим и через несколько минут заметил, что тот снижается до высоты 400 футов. Низкие облака на некоторое время расступились, и, несмотря на тяжелые тучи над головой, закрывающие луну, Моррису показалось, что он видит отблески огней на воде в нескольких милях справа. Ловитт на секунду отвел взгляд от ведущего и посмотрел в направлении, указанном Моррисом. Он сразу же понял, что Моррис был прав. Однако, всматриваясь в эти огни, он выпустил из виду два остальных самолета и не осознал, что Фавилль и Филпот также обнаружили эти огни. Фавилль начал поворот вправо, Филпот последовал за ним, и оба пошли на пересечение курса Ловитта. Попад в воздушную струю, он оказался в вихре возмущенного воздуха, и самолет, резко подпрыгнув, вышел из-под контроля. Ловитт отчаянно ухватился за рычаги управления и понял, что турбулентность послала его машину в глубокое пики.

Когда ему наконец удалось восстановить контроль над самолетом, он находился всего в нескольких футах от воды. Вокруг никого не было.

Опомнившись, Ловитт оглянулся вокруг, ища своих товарищей, но со всех сторон его окружала непроницаемая тьма. Тогда он стал искать взглядом огни, которые заметил с высоты 400 футов, и снова обнаружил их на некотором расстоянии, но теперь справа. Естественно, они не могли исчезнуть. Удовлетворенный тем, что может действовать самостоятельно, он медленно развернул машину направо в направлении огней.

– Что случилось? – спросил Моррис из носового отсека. – Я думал, мы решили искупаться.

– Я тоже так думал. Ты видел, как они пошли на поворот?

– Нет.

– Мне показалось, что нас просто размажут по небу. Если бы мы были на высоте ниже четырехсот футов, так бы оно и произошло.

– Ты видишь огни?

– Да.

– Похоже на рыболовное судно.

Ловитт облетел огни перед тем, как дать ответ. Однако сомнений не было. Это были рыбаки.

– Что будем делать?

– Сделаем привязку по курсу и вернемся на морской путь.

– Отлично.

Ловитт получил от Морриса новый курс и повернул на него. Затем позвал Даунинга.

– Слушай наших по радиии. Боюсь, мы их потеряли. Если они обнаружат конвой, то дадут сигнал об атаке. Тогда мы будем знать их позицию.

– Хорошо.

– Да, Волли, следи за истребителями, мы приближаемся к Норвегии.

– Слушаюсь.

Ловитт вновь поднялся на высоту 600 футов. Последние несколько минут были весьма напряженными, и высота успокоила его. Они будут следовать этим курсом десять минут. Далее идти в этом направлении опасно. Можно пересечь норвежский берег и улететь в горы. Машина продолжала двигаться в дождевых облаках в кромешной тьме. Ловитт знал, что Моррис отмечал их курс на карте, когда они шли строем, однако навигация оставляет желать много лучшего, когда вы следуете за другим самолетом. Сбившись с курса и снова выйдя на огни рыбаков, они имели теперь лишь смутное представление о своем местонахождении. Необходимо было взять точный ориентир перед тем, как снова отправиться на поиски «Лютцова».

Дождь нашел щелочку в обшивке кабины, и вода стала капать Ловитту на колено. Оптимизм постепенно испарялся. Становилось сыро и неприятно.

– Десять минут прошло! – крикнул Моррис. – Никаких признаков берега.

Если сейчас повернуть на северо-запад, они непременно окажутся над морем. Однако быть поблизости недостаточно. Если же найти ориентир, они непременно обнаружат и «Лютцов», если он все еще придерживается прежнего курса.

– Пролетим еще немного, – сказал Ловитт. – Можно ли подойти к берегу под этим углом? Так будет легче его заметить и не врезаться напрямую.

– Руль на 340.

Когда Ловитт начал поворот влево, его взгляд переместился с индикатора поворота на компас. То, что он увидел, заставило его присмотреться более внимательно. Стрелка прибора показывала неправильное направление.

Он мгновенно сообразил, что произошло. Капли дождя попали на поверхность компаса и осложнили видимость. Каким-то образом перекрестие, обозначавшее север, переместилось в другой конец ⁴. После встречи с рыбацкими судами они летели прочь от берега. Это была самая древняя из ошибок. Мысль об этом просто шокировала. Неудивительно, что они ничего не видели.

– Боюсь, я ошибся, Ал. Мы движемся в противоположном необходимому направлении. Знаю, мне нет оправдания, но вода накапала на компас, и это сбilo меня с толку. Делаю поворот на 180 градусов, и мы придерживаемся этого курса по крайней мере еще пятнадцать минут. Извините, ребята.

– Мы ложимся на изначальный курс – прямо к берегу?

– Да. Другого пути нет. Мы потеряли слишком много времени.

– А что, если подняться до 1500 футов? По крайней мере, таким образом мы окажемся выше любых прибрежных препятствий.

– Хорошая идея.

⁴ Это был устаревший тип компаса с двумя параллельными проволочками. Последний тип позволяет избежать такого рода ошибок.

Так они летели еще четверть часа. Напряжение нарастало. Только вид земли дал бы им возможность выйти на морской путь, проходивший в 5 милях от каботажного. Однако вне видимости берега все остальное было лишь догадкой.

Темнота действовала на них все более и более удручающе. Нервы Ловитта начали сдавать. Его мучила мысль о том, что все сложилось неправильно, оставалось лишь продолжить бесполезную разведку и затем повернуть домой.

Неожиданно мрак под ними разорвало пламя взрыва. До уха Ловитта донесся спокойный голос:

– Это зенитная артиллерия, шкипер. Разрывы ниже хвоста и за ним.

– Корабли! Но где они?

Моррис отозвался из носового отсека:

– Это не корабли. В свете разрывов я вижу землю.

– Тогда давайте убираться к черту отсюда.

Ловитт развернул «бьюфорт» резко влево, стараясь выйти из зоны интенсивного огня внизу, и направил самолет обратно в море. Из турели вновь послышался голос Воллас-Паннелля:

– Они все еще стреляют в нас, но мы выходим из зоны огня. Возьми 10 градусов влево и спустись на сотню футов. Так мы стряхнем их с хвоста.

Его голос был спокоен и логичен. Ловитт последовал его указаниям. Воллас-Паннелль продолжал давать советы, и вскоре они вышли из зоны огня.

– Где, черт возьми, мы находимся? – спросил Ловитт Морриса.

– Я думаю над этим. Без сомнения, это был аэродром Листера.

Листер! Новый нацистский аэродром в Южной Норвегии. Последняя база океанских поисковиков «дорнье». Они разворошили осиное гнездо. Через несколько минут за ними погонится целая эскадрилья истребителей.

С другой стороны, это великолепная привязка! Последние полчаса они молили Бога дать им хоть какой-то знак о том, где они находятся. Теперь они его получили в полной мере.

– Если нам не удастся найти «Лютцова» сейчас, этого не будет никогда, – сказал Ловитт. – Листер наверняка пошлет кого-нибудь в погоню за нами. В любом случае мы скоро об этом узнаем. Ал, подойди на секунду, давай взглянем на карту.

Моррис пришел из носового отсека и присел рядом с Ловиттом.

– Как долго мы еще сможем кружить здесь?

Два человека задумались на секунду, подсчитывая потребление горючего. На поиски им оставалось немногим более получаса. И это был абсолютный предел их радиуса действия.

Оправясь от шока, вызванного заградительным огнем, Ловитт всматривался в карту и понимал, что у них есть время только на быстрый перелет через фьорд Листера и, возможно, покрытие нескольких миль к северу от Эггерсунда. Если после обнаружения конвой все еще держится своего северо-западного курса, то именно в этом районе его и следует искать.

Существовала опасность и того, что капитан «Лютцова», узнав о том, что его конвой засекли, и опасаясь атаки, может пойти обратным курсом и найти убежище в Кристиансанде в надежде отсидеться там весь следующий день и попытаться прорваться снова на следующую ночь. Но, забравшись так далеко, захочет ли немецкий капитан возвращаться назад после нескольких часов плавания в относительной безопасности? Несмотря на то что его засек вражеской самолет-разведчик, он знал, что такая темная ночь дает ему шанс спастись и он наверняка полным ходом направится к фьордам за Ставангером.

По оценке разведчиков, скорость конвой составляла 22 узла, но после долгих часов изучения разведданных Ловитт знал все, что необходимо знать о судах класса «Лютцова». Подобные суда могли идти со скоростью не более 26 узлов.

– Определи новую позицию, – сказал он Моррису. – Предположим, что с тех пор, как их засек «бленхейм», они всю ночь шли со скоростью 26 узлов. По моим подсчетам, они сейчас должны находиться где-то за Эгерсундом. А мы как раз приближаемся к этому месту.

Моррис отправился обратно в носовой отсек, чтобы определить точное местонахождение, а Ловитт повернул назад к береговой линии, вдоль которой проходил морской путь на северо-запад к Эгерсунду, на случай, если «Лютцов» болтается где-то в открытом море. Он будет придерживаться этого курса насколько возможно.

Он стал снижать «бьюфорт» до тех пор, пока стрелка альтиметра не показала 500 футов, но даже Моррис в носовом отсеке ничего не мог разглядеть. Машина продолжала снижаться до безопасного уровня и даже ниже. Но, несмотря на все усилия, ничего не было видно.

Находясь в напряжении из-за низкой высоты полета, Ловитт и Моррис постоянно вглядывались вперед, пытаясь узнать в аморфных тенях очертания кораблей. Воллас-Паннелль разглядывал темноту за ними, стараясь увидеть истребителей. Даунинг слушал рацию.

Они шли строго по морскому пути в 5 милях от берега. Если конвой окажется под ними, он не останется незамеченным.

Через пятнадцать минут Даунинг доложил по внутренней связи:

– Я только что получил сообщение от ведущего. Они прекращают выполнение задания, посылают отрицательные рапорты и берут курс домой.

– Хорошо.

Не успел Ловитт осознать эту новость, как его позвал Моррис:

– Мы находимся непосредственно напротив Эгерсунда.

Еще несколько секунд Ловитт продолжал следовать прежним курсом, раздумывая, что же предпринять. Ночь окружала их непроглядным мраком. Тусклые стекла кабины вызывали резь в глазах. «Лютцов» просто не мог уйти дальше на север. Либо они упустили его, либо ему удалось каким-то образом скрыться. Дальнейшие поиски не имели смысла. Его товарищи уже отправились домой. Запас горючего подходил к концу. Он хотел жить. Никто его не упрекнет, если в этот момент он оставит дальнейшие попытки и возьмет курс домой.

Ловитт сделал разворот на 267 градусов, набрал высоту 800 футов и выровнял машину. Для возврата домой после полетов над Южной Норвегией 267 градусов всегда составляли правильное направление. Моррис вернулся из носового отсека и стал прокладывать путь на Лошар. Воллас-Паннелль спустился из турели и закурил. Все, что им оставалось, – вернуться на базу.

Сперва впереди простиралась все та же непроглядная тьма, но когда они отделились от берега, в редкие просветы снова стала проглядывать яркая луна. Через несколько миль Ловитт заметил справа два больших просвета – один в миле от другого, где луна прорвалась сквозь тучи. Как жаль, что таких просветов не было там сзади на морском пути.

Мир вокруг них был погружен в полную темноту, пронзенную лишь двумя пучками лунного света. И вдруг, в первом из этих светлых разрывов, Ловитт заметил небольшое светлое пятнышко, подобное первой капле дождя, упавшей на асфальт. Это явно был корабль.

Бог и человек совместно создали изумительную сцену. Ловитт не мог бы направить прожектор в нужное место, но в этом и не было необходимости. Свет был неподвижен, но объект двигался. Выходя на сцену с магически завораживающей быстротой в 1000 ярдов, внизу за первым миноносцем следовал «Лютцов» в окружении своей свиты. Пара, идущая впереди, находилась непосредственно на линии торпедной атаки.

Насколько прав был немецкий капитан, двигаясь со скоростью 25 узлов! Здесь его никто не искал.

До этого момента судьба Ловитта зависела от людей, которые пришли до него, – в руках инструкторов, давших ему такую подготовку. Но теперь ему придется действовать самосто-

ятельно. Его товарищи уже вернулись домой, а ему следует принять решение. Еще час-другой, и «Лютцов» минует черные норы норвежских фьордов и рано или поздно прорвется в Атлантику. Сейчас Ловитт мысленно находился где-то вне самолета, над его кабиной, и, затаив дыхание, наблюдал за всем происходящим внизу.

Атаковать «Лютцов» в первом просвете облаков было уже поздно. Но дальше к северу как раз по курсу конвоя находился второй просвет. Если идти прежним курсом под нужным углом к конвою, облететь его сзади, держась примерно в миле от него с левой стороны, а затем повернуть на восток, у него появится возможность атаковать «Лютцов» как раз в середине второго просвета.

Ловитт повернул на северо-запад, медленно снижаясь и точно просчитывая расстояние, скорость и время. Нужно вывести машину точно в центр второго просвета, чтобы иметь возможность сделать нужную корректировку в последнюю минуту.

Он начал разворот примерно в трех милях, медленно снижаясь, оттянув назад дроссели, сохраняя скорость не более 140 узлов, пока не оказался там, где хотел, – в пяти футах над водой, ожидая появления кораблей из темноты справа. А если, допустим, они услышали шум моторов самолета? Наверняка это так. Предположим, они изменили курс в этой непроглядной тьме? Как же найти их снова? Для этого существовало лишь два пронизанных лунным светом разрыва в облаках. Если сейчас корабли не покажутся, значит, он поспешил. Но именно в этот момент головной миноносец выплыл из темноты, дымя трубами и идя прежним курсом.

Ловитт врос в сиденье, ожидая, когда «Лютцов» появится из-за кулис этого огромного театра и предстанет в лучах рампы подобно суперзвезде.

И вот показался сам линкор, не подозревающий о нависшей над ним угрозе. Ловитта несколько удивили уже знакомые ему очертания корабля. Все равно что встретить знаменитую актрису на улице. Корабль был прекрасен, как и на фотографиях. Ловитт на секунду замер, любуясь грациозностью вражеского корабля.

В этот момент показались четыре миноносца сопровождения. Первый слева находился прямо на его курсе.

Сохраняя направление, Ловитт медленно поднялся на высоту 60 футов, достаточную для сброса торпеды. Но на этой высоте было невозможно миновать мачты миноносца, поэтому следовало пролететь над его кормой. Миноносец должен был идти на расстоянии 1000 ярдов от «Лютцова». Над водой расстояние очень трудно определить, но пилот уже сделал все необходимые расчеты.

В следующие несколько секунд конвой заметит самолет и откроет бешеный огонь. Просто невероятно, как ему удалось подойти так близко незамеченным. Миноносец быстро приближался. Пилот автоматически выполнял заученные движения. Скорость и высота были выбраны правильно. Теперь нужно убедиться в том, что торпеда мягко войдет в воду и не сломает себе хребет. После того как самолет минует миноносец, останется 300–400 ярдов, чтобы выровнять машину, прицелиться по «Лютцову» и сбросить рыбку.

Ловитт пролетел над кормой миноносца, остро ощущая реальность момента и скорость. Кто-то на мостике выстрелил в его сторону из сигнального пистолета, может быть, в состоянии запоздалой и бесполезной воинственности или для того, чтобы высветить самолет. Две разноцветные ракеты осветили весь театр действий. Перед ним находился «Лютцов», отражая интенсивный лунный свет и разноцветные отблески ракет, являя собой прекрасную огромную цель в мировом тире. Мощный «Лютцов» превратился в подсадную утку.

Пилот выровнял самолет для сброса торпеды, сделав допуск на полторы длины корпуса, целясь в переднюю часть корабля под броневое покрытие. Он прекрасно рассчитал по времени весь маневр, и теперь оставалось лишь плавно нажать ногой на рычаг левого руля. Нос машины немного сместился влево и застыл именно в том положении, какое нужно было

пилоту. Промаха не должно быть. Ловитт прицеливался за всю эскадрилью. Неожиданно корабль заслонил для него весь остальной мир. Еще один мимолетный взгляд на индикаторы поворота и горючего, чтобы убедиться в том, что машина заняла строго горизонтальное положение. Пилот и самолет слились в одном страстном желании. Указательный палец уже лежал на кнопке сброса. Затаив дыхание, не пошевелив ни одним мускулом, он плавно нажал на нее.

Когда стопорный кабель отсоединился, по корпусу пробежала еле ощутимая дрожь.

– Эй, – крикнул Даунинг из глубины фюзеляжа, – ты обронил свою торпеду!

Лишь в этот момент пилот понял, что не произнес ни слова с момента обнаружения цели, о чем знали только он и штурман.

В ту же минуту он словно снова вернулся в самолет, спешно открывая дроссели, ведя «бьюфорт» на низкой высоте, стараясь не зацепить мачты боевого корабля, уходя с поворотом влево вверх и опасаясь заградительного огня. Потом он вспоминал, что в страхе натолкнуться на зенитный огонь резко повел машину вверх, и прокричал:

– Сейчас начнется, сейчас начнется!

Самолет пронесся на бортом «Лютцова» и взмыл вверх.

– Попал!.. Ты попал! – кричали по внутренней связи Даунинг и Воллас-Паннелль, поняв наконец, что происходит под ними.

Ловитт, круто поднимаясь влево, облетел вокруг головного миноносца и оглянулся через левое плечо на свою добычу. Гигантский сталагмит воды, поднятый взрывом, словно замер в гротескной позе рядом с пораженным судном. Дым и пар окутали нос корабля. Позволив себе долгий и восторженный взгляд на то, что сотворил, он почувствовал, как на него накатывается страх, резко отвернулся и повел машину вверх, чтобы вывести ее из-под огня. Захваченный врасплох, конвой замедлил ход. Ни одного выстрела не было слышно.

Моряки приняли «бьюфорт» Ловитта за немецкий «Юнкерс-88», патрулирующий данный район. Торпеда нашла свою цель, несмотря на изменение курса судна в последнюю минуту. «Лютцов» тут же получил сильный крен на левый борт, часть верхней палубы оказалась под водой, обе машины остановились. Ось левого винта была сильно повреждена, из-за большого крена влево правый винт практически целиком оказался над водой. Один из миноносцев взял «Лютцов» на буксир, и весь конвой направился под защиту береговых батарей Эгерсунда.

Между тем в 20.25 Ловитт послал сообщение об атаке, которое принял другой самолет 42-й эскадрильи. Руни, переживший бомбовую атаку на «Шарнхорст» двенадцать месяцев до этого, обнаружил окутанный дымом «Лютцов» и сбросил торпеду в самый центр дымового облака. Никаких результатов не наблюдалось. Позже он узнал, что его торпеда прошла мимо. Другой самолет 42-й эскадрильи также обнаружил конвой, но торпеду заклинило, и ему не удалось ее сбросить.

К этому времени пять самолетов 22-й эскадрильи из Уика не достигли никаких результатов. Двум из них пришлось вернуться в Уик из-за неполадок с турелью, а трем другим не удалось обнаружить цель. Две машины, которые были вынуждены вернуться на аэродром, снова вылетели на задание после двух часов утра. Один самолет обнаружил в 4.23 «Лютцов», самостоятельно идущий в Ставангер. За час до этого морякам удалось запустить правую машину, и корабль теперь двигался примерно со скоростью 12 узлов. Уже светало, и этому одинокому «бьюфорту» пришлось сбросить торпеду заблаговременно из-за заградительного огня кораблей. На обратном пути он был сбит сопровождавшим конвой «Мессершмитом-109».

Вместе с тем торпеда Ловитта нанесла «Лютцову» серьезные повреждения, и капитан принял решение развернуться и идти обратно в порт приписки. Следующий раз разведывательный самолет засек корабль в 16.00, когда тот обходил Скау и находился уже вне радиуса

действия ударных сил. В последующие четыре дня корабль никто не видел. Затем самолет аэрофоторазведки представил фотографии корабля в сухом доке Киля. Ремонт продолжался шесть месяцев.

Когда Ловитт приземлился, он попал в объятия экипажа, который принял его сообщение. Затем ему пришлось давать длительные объяснения в оперативной комнате. Все выглядело так, словно никто не хотел верить, что он поразил корабль. Его отпустили лишь тогда, когда сомнений в этом уже ни у кого не осталось. Это была первая выпущенная им торпеда, первая торпеда, сброшенная представителем Королевских ВВС и поразившая германский линейный корабль в море.

Глава 2

Патрулирование

В начале войны в Великобритании базировались две эскадрильи торпедоносцев – 22-я и 42-я, оснащенные устаревшими «вайлдбистами» и с нетерпением ожидавшие поставок большого числа новых бристольских «бьюфтортов». Этот самолет, естественный последователь «бленхейма», начал поступать в 22-ю эскадрилью на остров Торни возле Портсмута в начале 1940 года.

«Бьюфорт» имел прочную конструкцию и во время введения в строй считался самым быстрым средним бомбардировщиком в мире. Два двигателя «Таурус» позволяли ему развивать скорость до 290 миль в час и поддерживать крейсерскую скорость около 145 узлов. Экипаж из четырех человек удобно располагался внутри фюзеляжа. Плексигласовый носовой отсек давал штурману прекрасный обзор. Его кресло находилось справа от пилота, но в случае необходимости он мог менять свое местонахождение. Радист удобно устроился в фюзеляже, непосредственно за пилотом. Их разграничивала бронированная плита и радиостанция. Он также мог свободно перемещаться внутри самолета. Выполняя задание или отражая атаку истребителей, он покидал свое место у рации и управлял двумя свободными пулеметами Виккерса, установленными в двух поясных люках по обе стороны фюзеляжа. Турель с электроприводом располагалась в задней части самолета, примерно в середине фюзеляжа, и два стрелка могли сменять друг друга по мере усталости. Сидеть в одиночестве целый день в турели, час за часом выслеживая вражеские самолеты, было весьма трудным и утомительным занятием.

Ранее подготовка торпедистов проводилась на самолетах «сордфиш» и «вайлдбист», чья крейсерская скорость не достигала 100 узлов, а метод атаки этих самолетов заключался в пикировании на цель со сравнительно безопасной высоты, выравнивании машины и выпуске торпеды. Но «бьюфорт» в пике очень быстро набирал скорость, гораздо большую, чем необходимо для выпуска торпеды. Даже выравнивание машины не позволяло быстро погасить эту скорость. Поэтому «бьюфорт» должны были начинать атаку на низкой высоте – как подход, так и пуск. Для преодоления этого тактического ограничения предпринимались различные попытки, такие, как установка тормозных закрылков и использование летящей торпеды, известной как «тораплайн», которую можно было сбрасывать с высоты 1500 футов и которая летела к воде под нужным углом. Но ни один из этих методов не оправдал себя на практике и оперативно не использовался. Поэтому пришлось смириться с подходом «бьюфорта» к цели на низкой высоте, когда на самолет обрушивалась вся мощь заградительного огня и машина долгий период после этого могла совершать лишь весьма ограниченные маневры.

Подготовка экипажей к этому новому методу атаки началась на острове Торни в феврале 1940 года, а в апреле 22-я эскадрилья уже перебазировалась в Норт-Коатс на побережье Линкольншира в нескольких милях к югу от Гримсби. Здесь экипажи «бьюфтортов» впервые использовали свои самолеты для выполнения оперативных заданий, устанавливая мины во вражеских прибрежных водах.

«Бьюфорт» был новым самолетом, и, как у всех новых машин, у него только «начинали резаться зубки». Во время операций по установке мин несколько экипажей пропало без вести. Несколько аварий произошло при взлете, причем некоторые имели фатальные последствия. Пилоты стали подозревать, что причина этого кроется в моторах. Однако двигатели тщательно проверялись изготовителями. Как может случиться что-то серьезное с таким замечательным, совершенно новым самолетом? Командир эскадрильи всячески пре-

секал эти слухи и, пытаясь скрыть очевидное, доказывал всем, что неприятности происходят из-за неопытности пилотов.

На самом же деле управлять «бьюфортом» было не так просто. Пилоты торпедоносцев привыкли к «сордфишам» и «вайлдбистам», которые летали как бы сами по себе. Но с «бьюфортом» дело обстояло иначе. Он был намного тяжелее, имел два мощных мотора, а площадь его крыла была маленькой. Машина легко несла на себе торпеду и экипаж из четырех человек с гораздо большей скоростью и дальностью полета, но летать на ней было сплошным мучением.

К концу мая полностью сформировалось мнение о том, что серьезные механические неполадки действительно связаны с двигателем «Таурус», когда сам командир эскадрильи не вернулся после рядовой операции по установке мин. Через пару дней была создана комиссия по расследованию, имевшая целью установить оперативную эффективность «бьюфорта» и его моторов. В итоге к этому были привлечены 42-я и 22-я эскадрильи, вплотную занимавшиеся проверкой «Таурусов». 21 июня 42-я эскадрилья провела бомбардировку «Шарнхорста», в которой впервые участвовали «бьюфорты». В это время комиссия еще продолжала свою работу.

22-я эскадрилья, теперь уже под командованием подполковника Ф.Дж. Брайтвайта, возобновила свои действия в начале сентября серией бомбовых атак на гавани противника – Флашинг, Остенде, Кале и Болонья. Затем 11 сентября состоялась первая торпедная атака. В 14.30 у Кале был замечен конвой противника, и Брайтвайт получил приказ нанести удар. Пять машин, ведомых одним из двух командиров звеньев, лейтенантом Диком Бьюманом, должны были направиться к цели под прикрытием истребителей. Однако истребители так и не появились, и Бьюман принял решение пойти на задание без них. Когда его соединение достигло Кале, конвоя уже нигде не было видно. Бьюман решил обследовать северо-восток Остенде и на своем пути обнаружил конвой. «Бьюфорты» атаковали незамедлительно. Три торпеды так и не удалось сбросить из-за неполадок в электрике, но Бьюману и другому командиру звена, Остряку Френсису, все же удалось провести атаку. Одна торпеда взорвалась преждевременно, упав на песчаную косу перед целью. Вторая попала в цель и полностью уничтожила торговое судно. Остальные «бьюфорты» тоже подключились к работе, расстреливая из пулеметов зенитные установки кораблей сопровождения. Все пять машин благополучно вернулись в Норт-Коатс. Во время операции практически все шло не по правилам, и все же это было воодушевляющим началом.

Через четыре дня началось первое патрулирование, которое стало обычной формой ежедневных операций на многие месяцы. Задание заключалось в патрулировании и вооруженной разведке кораблей противника в конкретном районе. Оно выполнялось небольшим числом самолетов, работавших независимо, каждый в своем квадрате. Это было связано с общей нехваткой боевых и разведывательных самолетов, и «бьюфортам» приходилось искать свои цели на известных морских путях.

Кроме этого, в задачу эскадрилий торпедоносцев входила разработка тактики торпедирования с использованием этого нового самолета. Учебный центр в Госпорте ждал их отчетов, и поэтому в течение некоторого времени подготовка экипажей вообще не проводилась.

Между тем сама тактика патрулирования, прочно укоренившись, воспитывала в пилотах и их экипажах умение принимать самостоятельные решения, ставшее со временем особенностью характера этих людей. Несмотря на довольно расплывчатые общие условия, правила патрулирования были весьма строгими. Пилоты летали в пределах видимости вражеского берега. Обычно для 22-й эскадрильи это был голландский берег, видимый при хорошей погоде за 10 миль. Как правило, погода была довольно облачной, и «бьюфортам» легко удавалось прятаться в облака от вражеских истребителей. Никто не тешил себя иллюзией относительно возможностей «бьюфорта» в борьбе с «Мессершмитом-109». Кроме того,

задача «бьюфорта» заключалась в потоплении вражеских судов, а не в участии в воздушных боях. Если при приближении к вражескому берегу у пилота не было прикрытия в виде облаков, ему полагалось незамедлительно вернуться на базу.

Обычно тактика заключалась в патрулировании на низкой высоте близко к поверхности воды. Видимость была ограниченной, зато и сам «бьюфорт» трудно было обнаружить. Таким образом, «бьюфорт» превращался как бы в скоростной торпедный катер, мчавшийся у поверхности воды. Зачастую его нападение оказывалось совершенно неожиданным для цели.

Если вначале при патрулировании машины летали на уровне облачности в надежде на то, что это спасет «бьюфорт» от атак истребителей и обеспечит самолету обзор, то позже выяснилось, что на этой высоте «бьюфорт» легко заметить с расстояния и, что еще хуже, его может засечь радар противника, находящийся за пределами видимости. Кроме того, при обнаружении цели «бьюфарту» было необходимо спуститься для пуска торпеды. Отсюда следует, что провести атаку неожиданно можно было лишь в том случае, если самолет уже идет на малой высоте. Но низкая облачность все же считалась необходимым условием, и пилоты всегда следили за тем, чтобы их машины находилась вблизи облаков.

Суть тактики патрулирования заключалась в непрерывном движении. Провести несколько минут в одном районе или кружить над целью перед атакой означало навлечь на себя большие неприятности. Секрет успешного выполнения операции заключался в быстром определении цели и незамедлительной атаке. Это был единственный путь застать противника врасплох.

Несмотря на то что данная тактика скоро стала стереотипом, люди, которые составляли экипажи «бьюфорт», хоть и заражались индивидуализмом одиноких волков, рыщущих в поисках противника вдалеке от своей базы, все же обладали различными характерами. Прежде всего следует упомянуть о командире эскадрильи Брайтвайте. Это был импозантный, высокого роста мужчина тридцати четырех лет, которого нельзя было не уважать или не восхищаться им. Идеальный командир эскадрильи. Хотя штаб группы ограничил число его собственных вылетов до двух в месяц, он знал, что некоторые пилоты его эскадрильи обладают не меньшим опытом патрулирования, и поэтому не считал зазорным для себя быть у них ведомым. Он был великолепным психологом и тут же распознавал, когда человек проявлял признаки усталости от напряженных боевых вылетов или когда пилот по своему темпераменту не подходил для работы на торпедоносце. Хотя в начале войны еще не было таких вещей, как оперативная ротация. Из-за нехватки подготовленных экипажей опытным пилотам приходилось выполнять более пятидесяти вылетов подряд без какой-либо надежды на отдых. Брайтвайт умудрялся перемещать людей, находящихся на грани нервного срыва, на посты инструкторов еще до того, как этот срыв произойдет. Он знал, что эти люди представляли собой великолепный материал, и каждый человек, как бы прочен он ни был, рано или поздно подходит к пределу своих возможностей. Некоторые из этих людей вернулись и сделали много замечательных дел в течение второго срока службы.

Пилотами с совершенно различными характерами были Дик Бьюман и сержант Норман Херн-Филлипс, более известный под прозвищем Х-Ф. Бьюман обладал всеми чертами народного героя – удалой, отважный, симпатичный, целеустремленный и бесстрашный. Правда, немного испорченный привычкой к успеху. Ему нравилась роль одинокого волка, и он с большим удовольствием патрулировал голландский берег, находясь при этом в пределах видимости, иногда летая над самым побережьем в поисках противника. Женатый на красивой девушке, имея маленького сына, он обладал всем, что может желать человек в этом мире. Вместе с тем он был упрямым и нетерпимым. Топить корабли было его работой и целью жизни, поэтому он стремился делать это каждый день. Несомненно, это был самый

выдающийся пилот периода патрульных операций. Он задавал темп, который неминуемо приводил к возникновению духа соперничества в эскадрилье.

И еще у Бьюмана был такой недостаток, как запальчивость. Он постоянно гнался за результатами и любил театральность. Однажды в штабе береговой обороны он увидел сделанные разведкой фотографии «Бремена» и «Европы», находившихся в Бремерхавене под защитой барж и торпедных сетей. С этого момента он постоянно мысленно направлялся на север к Бремерхавену, а во время патрулирования уже физически старался подобраться поближе к этому месту. Он изучил карту эстуария, составил план торпедирования и однажды во время ночного патрулирования все-таки проник в эту гавань. Под интенсивным огнем, ослепленный прожекторами, он продолжал полет и неожиданно увидел стоявшие на якоре «Бремен» и «Европу» прямо перед собой. Провести торпедную атаку не было возможности, и ему пришлось с поворотом резко взять вверх, чтобы не протаранить корабли. Вернувшись на базу, Бьюман выслушал уговоры пилотов оставить дальнейшие попытки добраться до этих кораблей, поскольку это было бы просто самоубийством, но не оставил своих попыток.

Херн-Филлипс вступил в ВВС в ранге сержанта-пилота в 1936 году. Сдав экзамен на должность пилота, он прошел подготовку по торпедированию, а затем по общей разведке. Вероятно, это был самый подготовленный человек во всей эскадрилье. Х-Ф всегда придерживался своих принципов. Он был профессиональным солдатом. Его работа заключалась в том, чтобы уничтожить противника и, по возможности, сохранить свою жизнь и самолет. Он никогда не заходил глубоко в зону видимости, если этого не требовалось для нанесения удара. Будучи ведомым, следовал за лидером послушно, даже если в чем-то сомневался. Почти постоянно держался в 10 милях от берега, откуда мог заметить не только каботажные суда, но и корабли, находящиеся в некотором отдалении. Если облачность отсутствовала, Х-Ф прекращал выполнение задания и возвращался на базу. Для него всегда существовало завтра. Война была работой, к которой он относился вполне серьезно, отвечая за дорогостоящий самолет и подготовленный экипаж. Однажды, сбросив торпеду, которая тут же села на мель, он вернулся и долго изучал прибрежные карты, отмечая все мели, непроходимые для торпед. При этом он обнаружил, что к некоторым участкам берега самолету нецелесообразно подходить ближе чем на 10 миль, так как они несудоходны и, следовательно, там не может быть кораблей. Именно таким и другими аналогичными путями он увеличивал свои шансы торпедировать корабли и выживать самому.

Однажды его радист опоздал к взлету. Осознавая опасность положения, Х-Ф все же не собирался пропустить время вылета. Ему ничего не оставалось, как взлететь без радиста. Х-Ф знал парня лично, считал его отличным радистом, нужным членом экипажа и хорошим человеком, однако он больше не летал с ним.

Посетители эскадрильи, представители командования и корреспонденты обычно летали с хладнокровным Х-Ф, так как у него была «привычка» всегда возвращаться назад.

Остряк Френсис, второй командир звена, вероятно, был вторым потенциальным лидером эскадрильи. Бьюман обладал определенной долей безответственности, поэтому, несмотря на его достижения и яркую личность, он был слишком эгоистичным для единоличного командования. Френсис же был прирожденным командиром, смелым и целеустремленным, но не безрассудным. До июля 1940 года он служил пилотом учебно-исследовательского звена торпедоносцев в Госпорте, и только после длительных и настойчивых переговоров ему удалось попасть в 22-ю эскадрилью, что стало триумфом его упорства.

Френсис провел первую торпедную атаку в этой войне – ночной удар по кораблям в гавани Шербура. В целях подготовки к этой операции отдельное подразделение из шести экипажей базировалось на острове Торни. Они прибыли туда из Норт-Коатс примерно в полдень, провели там вторую половину дня, а потом были распущены до следующего утра.

– Разрешите нам покинуть лагерь? – спросил Х-Ф.

Херн-Филлипс и Фартинг, штурман Френсиса, были расквартированы на острове Торни вместе со своей эскадрилей в первые месяцы войны. Там у них было много друзей.

– Да, но не возвращайтесь поздно. Возможно, рано утром вам предстоит вылет.

Х-Ф и Фартинг ушли. Большинство других отправились смотреть кино. Вечером поступил приказ нанести удар по Шербуру этой ночью. Одного или двух летчиков нашли в пивных в деревне и доставили автобусом, о сборе было объявлено по громкой связи, но ни у кого не было ни малейшего представления, где искать Фартинга и Х-Ф.

Лишь случайно им удалось вернуться вовремя и поспеть к рейду. Х-Ф решил, что, как двум старшим офицерам группы, ему и Фартингу следует вернуться пораньше, чтобы подать хороший пример. Как только они появились в лагере, их затолкнули в оперативную комнату, где выяснилось, что все экипажи уже прошли инструктаж и отправились к своим самолетам. Их быстро ввели в курс дела и сообщили, что им придется действовать вместе с несколькими «бленхеймами» над Виттерингом.

– Какова цель?

– Шербур. Корабли в гавани, самые большие, какие вы сможете обнаружить.

Когда их отпустили, инструктаж продолжил Френсис, который готовился к вылету со штурманом Х-Ф. Быстро собравшись, они взлетели, присоединились к своему подразделению и легли на курс. Такое приключение могло вывести из себя многих, но не невозмутимого Х-Ф.

Светила луна, но ее закрывали облака, и ночь была темной. По плану «бленхеймы» должны были идти первыми и начать бомбардировку доков зажигательными бомбами. Возникший после их налета пожар должен был осветить силуэты кораблей в гавани для приближающихся «бьюфтортов», которым предстояло нанести удар по гавани тремя волнами по два самолета с разных углов: два с восточной стороны гавани, два с севера и два с запада.

На пути через полуостров Шербур самолеты попали в облачность и были вынуждены спуститься. Х-Ф тоже снизился, но под облаками обнаружил, что остался один. Он продолжал лететь вперед, следя за появлением остальных. Его штурман следил за курсом самостоятельно. Когда появился французский берег, они поняли, что их снесло на восток. Х-Ф повернул вправо и в течение нескольких минут летел параллельно берегу. Вскоре у него появился ориентир в виде заградительного огня над Шербуром в нескольких милях впереди. «Бленхеймы» уже работали над гаванью. Х-Ф было приказано заходить с востока. Он шел как раз под этим углом и, когда он поравнялся с волнорезом, примерно в миле впереди заметил двух «бьюфтортов». Он снова повернул вправо, чтобы пролететь над гаванью с западного направления, но когда летел вдоль волнореза, заметил другой «бьюфорт», шедший перпендикулярным курсом и заходивший с запада. Х-Ф решил срезать путь и перелететь через центр волнореза, чтобы при нанесении удара держаться в стороне от другого самолета. Когда же он наконец повернул к гавани, то увидел на горизонте красные всполохи и огни горящего города.

На фоне пожаров были четко видны мачты многочисленных кораблей – три миноносца и, возможно, два или три торговых судна. В качестве цели он выбрал миноносец и торговое судно за ним. Если торпеда пройдет под одним кораблем, то непременно поразит и другой. Когда волнорез остался позади, Х-Ф попал в зону заградительного огня. Осколки, словно град, молотили по металлической поверхности «бьюфорта». Пилот оценил высоту полета по мачтам и корпусам кораблей, однако в потемках все еще существовала опасность врезаться в корабль. Сбросив торпеду, он резко открыл дроссели. «Бьюфорт» моментально взмыл вверх, но именно этого он и не хотел – лететь в свете пламени, словно мошка у свечи, представляя собой прекрасную мишень для зенитчиков. Х-Ф постарался снизить машину, опустив триммер вперед, но тот свободно болтался. Половина хвоста, включая триммеры, оказалась оторванной.

Х-Ф удалось выйти из-под заградительного огня Шербура и, пролетев над морем, вернуться обратно на Торни, но когда он проверил подкрылки, оказалось, что они тоже не работают. Отказала гидравлика, но можно было попробовать выпустить шасси с помощью аварийного патрона. Он нервно нажал на кнопку, но ничего не последовало.

Он снова набрал высоту и приказал радисту:

– Сообщи им, что у нас неприятности с шасси, пусть сперва посадят остальных. Если нам придется садиться на брюхо, то мы по крайней мере не заблокируем посадочную полосу.

Радист послал сообщение, и вскоре после этого управление полетами дало Х-Ф зеленый свет. Поскольку он атаковал последним, то предполагал, что остальные уже вернулись. Ему удалось благополучно приземлиться, не выпуская шасси, прямо на середину освещенной посадочными огнями дорожки. Но кто-то совершил грубую ошибку. Как только Х-Ф выбрался из разбитого самолета, на него набросился разъяренный дежурный пилот:

– Что ты наделал, черт тебя побери! Как я буду сажать остальных?

Х-Ф столько испытал за эту ужасную ночь, что ему было бы простительно не сдержаться, но это было не в его характере.

– Я радировал о том, что у меня повреждена подвеска, и вы дали мне зеленый свет. Это не моя ошибка, старик. Я помогу тебе передвинуть посадочные огни.

В результате они передвинули освещенную дорожку и благополучно посадили остальных. Их оставалось только четверо. Шестой самолет был сбит над Шербуром. Четыре пилота сбросили торпеды, а пятый заблудился и повернул назад. На следующий день разведка сообщила, что один торговый корабль получил повреждения. Это была довольно жаркая ночь для Шербура.

После выполнения этой новой и необычной задачи экипажи вернулись в Норт-Коатс и занялись своим привычным делом – патрулированием. Бьюман, Френсис и Х-Ф быстро зарекомендовали себя выдающимися пилотами. Экипажи уходили, как правило, в плохую погоду, и не всем это нравилось.

В октябре в эскадрилью прибыли три новых пилота, которым предстояло состязаться с уже зарекомендовавшими себя асами и которые получили в последующие два года в общем и целом пять наград, включая крест Виктории. Это были Джимми Хайд, Кен Кемпбелл и Пет Гиббс. Хайд, австралиец, служивший в британских ВВС, уже получил свое боевое крещение на торпедоносце в качестве второго пилота-штурмана у Бьюмана. Он хорошо изучил «бьюфорты», служа в эскадрилье, и теперь был готов командовать самолетом лично. Хайд зарекомендовал себя старательным, целеустремленным пилотом торпедоносца, таким же спокойным и независимым, как Х-Ф. Кемпбелл, 24-летний шотландец из Солткоата (Айршир), присоединился к ВВС сразу же после начала войны, закончив авиашколу в Кембридже. Вскоре он стал необычайно действенным и волевым пилотом, обладая всеми качествами лидера. Завершал это выдающееся трио Пет Гиббс.

Гиббс был молодым офицером, который присоединился к ВВС в 1934 году, окончив летную школу в Кронвелле. Его не интересовала карьера военного, ему просто нравилось летать. Первый год войны он проработал инструктором по торпедоносцам в Госпорте и подготовил многие экипажи эскадрильи. В течение многих месяцев он безуспешно пытался перевестись в 22-ю эскадрилью, и, когда Френсис покидал учебный центр в Госпорте, Гиббс сказал ему полушутя: «Скажи своему новому командиру, что я хочу попасть в эскадрилью». Обычное заявление о назначении могут в порядке очередности рассматривать после других многочисленных бумаг, но полеты – совсем иное дело. И если находится человек, который может профессионально выполнять трудную работу пилота, то в этом случае запрос командира эскадрильи приносит исключительно быстрый результат. Френсис хорошо знал Гиббса, знал, как надоедают бесконечные тренировочные полеты, и не забыл его, когда в конечном итоге сам попал в 22-ю. Брайтвайт вскоре сделал Гиббсу вызов, тем более что число само-

летов в эскадрилье увеличилось, и было сформировано третье звено, командиром которого и стал Гиббс.

Он всегда считался опытным и способным пилотом, никогда не претендуя на звание отличного. Его полеты не представляли собой ничего чрезвычайного, однако он пять лет занимался торпедированием и считал торпеду отличным оружием. У него был боевой инстинкт и стремление наносить удары по врагу. Гиббс думал о приближающейся войне на протяжении всего периода становления нацизма, но, когда все началось, вынужден был провести первые двенадцать месяцев в Госпорте. Любое упоминание о Пете Гиббсе у всех ассоциировалось со словом «целеустремленный». Он полностью посвятил себя выполнению задачи потопления кораблей с помощью торпед.

Во всех авиационных подразделениях служили тысячи смелых людей, но каждый из этих пилотов отличался особыми качествами характера и индивидуальной манерой ведения боя, которая выделяла его среди всех остальных. Чешир прославился прицельным бомбометанием, Бадер и Джонсон – результативными воздушными боями, Пейп – удачливостью и умением оставаться в живых в сложных боевых условиях. Все эти люди были настоящими профессионалами, и имя Пета Гиббса стоит среди них.

С ним не всегда было просто в общении. Когда дело касалось торпед, он казался одержимым до фанатизма. Он хотел быть единственным в своем роде. Уверенный в своей правоте, Гиббс всегда обвинял других, но не себя. Его не волновало, с кем он спорил, сколько людей высказывались против или какой чин занимал его оппонент, он всегда был уверен, что прав. Это не делало его популярным среди сослуживцев и в конце концов привело к столкновению со штабными офицерами, однако его энтузиазм привлек на его сторону многих старших офицеров и всех подчиненных. Гиббс был очень чувствительным, впечатлительным и легкоранимым человеком, глубоко переживающим все перипетии боя. В нем как бы постоянно происходила борьба, он совершенствовал искусство торпедирования и не прощал другим ни малейших промахов.

Гиббс вылетел на свое первое оперативное задание вскоре после появления в эскадрилье, вторым номером Дика Бьюмана, для дневного патрулирования. Стояла хорошая погода, подходящая для выполнения задания. Низкая облачность опускалась до нескольких футов, шел дождь, ограниченная видимость предохраняла их от атаки истребителей и в то же время позволяла засечь любые корабли, двигавшиеся по морскому пути. Перед полетом Гиббс ощущал все обычные при этом эмоции: возбуждение, нервное напряжение, душевный подъем, подогретые его собственным темпераментом. Но как только самолет поднялся в воздух, все эмоции улеглись и уступили место спокойной уверенности конкретного момента. А поскольку он шел навстречу противнику, то так оно и должно было быть.

Он летел на некотором расстоянии справа от Бьюмана, достаточно близко, чтобы видеть, как ведущий подбадривающе махал ему рукой. Его согревало чувство товарищества. Ему всегда нравилось быть частью команды, независимо от того, ведомый он или ведущий.

И вот появились очертания островов недалеко от голландского берега. Они выглядели мирными и дружественными и мало отличались от аналогичного песчаного побережья Англии. Видимость составляла 3–4 мили от берега, и Гиббс предполагал, что Бьюман повернет еще до того, как они достигнут земли. Однако тот летел прямо над островами, между ними, над материком, а его штурман постоянно делал фотографии. Держась под облаками, два самолета летели напрямую через Тексель, Терсхеллинг и Боркум, заглядывая в бухты, наблюдая за береговыми батареями, безуспешно обстреливавшими их. Их огонь казался обманчиво безопасным.

Бьюману здесь все было знакомо, это был его участок берега, но для Гиббса все было новым, и он не понимал, при чем здесь торпеды. Они летели над мелководьем, и любой корабль, на который стоило потратить торпеду, должен был находиться по крайней мере в 5

милях от берега. Наконец, Бьюман устал от предварительной работы и направился в сторону моря.

Гиббс старался следовать за петляющим курсом ведущего, но когда они повернули в сторону моря на высоте 50 футов, облака снизились, сливаясь с горизонтом, и проливной дождь стал хлестать по кабинам, приставая к стеклу, словно липкая краска. Шансы обнаружить какой-либо корабль таяли на глазах. Но какую бы тактику ни применял Бьюман, он всегда добивался результатов, и вскоре Гиббс увидел, как самолет ведущего покачивает крыльями, давая сигнал к атаке. Но где же корабли? Наверное, Бьюман все же что-то заметил. Гиббс отвел самолет немного в сторону от хвоста Бьюмана, слегка нарушив строй, и в тот же момент заметил два корабля, выплывавшие из белого тумана. Потом ему показалось, что он видит еще несколько судов. Бьюман летел напрямик на самый большой корабль – танкер водоизмещением около 2000 тонн. Судно охраняли три зенитных корабля. Создавалось впечатление, что корабли либо еще не заметили их в тумане, либо не признали за врагов. Гиббс летел в 200 ярдах от Бьюмана. Он увидел, как торпеда ведущего упала в воду, оставив после себя брызги и белую пену, откуда дорожка пузырьков потянулась к цели. Гиббс нацелил торпеду в то же место, уже не ощущая того напряжения, которое чувствовал при взлете, а только холодный расчет и предчувствие, словно наблюдал за сменой кадров в кино. Его торпеда уже начала свой путь, когда он ушел за Бьюманом в правый поворот.

Атака Бьюмана застала конвой врасплох, и ему удалось уйти от выстрелов. Но зенитные корабли засекли Гиббса, когда он сбрасывал свою торпеду. Загрохотали выстрелы, трассеры пронизывали небо вокруг, стали появляться облачка взрывов, а пулеметные очереди поднимали фонтанчики воды за ним, словно кипела вода в котле. Когда Гиббс поднимался, резко уходя вправо, послышался громкий скрежет металла, и внутри самолета прогремели три оглушительных хлопка. «Бьюфорт» вздрогнул и затрясся, кабина наполнилась едким дымом, штурман и кормовой стрелок упали, раненные, потерявший управление самолет погрузился в туман.

Быть сбитым на первом же задании! Эти слова звенели в ушах Гиббса, заглушая рокот моторов и завывание ветра. И это все, что он успел сделать для командира эскадрильи, который вызвал его! Быть сбитым на первом же задании!..

Когда дым в кабине рассеялся, Гиббс постарался восстановить управление самолетом. Каким-то образом машина еще летела, покачиваясь, капризная, но летела. Тяга управления рулем высоты отсутствовала, плексигласовый нос был разбит, кровь забрызгала карты и схемы, но машина летела. Вскоре он обнаружил, что может подняться с помощью руля высоты, который остался цел. Элерон и руль направления, похоже, также не пострадали. Гиббс бросил быстрый взгляд назад в фюзеляж, где Рыжий Коулсон, его радист, склонился над раненым кормовым стрелком. Коулсон поймал его взгляд, показал поднятый вверх большой палец и улыбнулся.

Это резко подняло настроение Гиббса. Внезапно все кругом показалось просто забавным. Он сидел, улыбаясь своему штурману, двигая ручкой управления вперед-назад без какой-либо ответной реакции, словно это была самая веселая шутка на свете. Летчики указывали пальцами на дыры в обшивке самолета и смеялись.

Весь путь домой они придумывали и запоминали причины, по которым им не пришлось оказаться на дне Северного моря, и при этом раскатисто смеялись.

Гиббс благополучно посадил самолет на аэродроме Линкольншира. Двух раненых забрали в госпиталь, а из эскадрильи за Гиббсом и Коулсоном прислали самолет. Бьюман встречал их на посадочной полосе в Норт-Коатс.

Гиббс был уже в курсе дела. В сводке германских новостей говорилось, что его «бьюфорт» был сбит.

Операции по патрулированию продолжались. Иногда, если кораблей не обнаруживали, самолеты загружали бомбами для атаки на наземные цели. Большинство вылетов инициировалось самой эскадрильей, когда командиры звеньев чувствовали приближение нужной погоды и настаивали на том, чтобы командование выпустило их самолет на поиск цели. Такая работа напоминала творчество свободного художника, и экипажам это нравилось. Иногда они несколько дней оставались на земле, ожидая нужной погоды, словно фермеры. Потом в течение недели небо покрывалось низкой облачностью. Сперва летчики могли ничего не найти, затем нанести удар и промазать, потом послать еще два-три самолета, чтобы исправить этот недочет. Они постоянно обсуждали тактику боя, особенно Гиббс и Френсис, которые проводили почти все время вместе, планируя удары по вражеским кораблям, делясь опытом, обсуждая допущенные ошибки и взвешивая реакции противника. Оба эти человека совершили много ошибок, но они никогда не повторяли одну и ту же ошибку дважды. Им нравилась их работа, и расстраивали промахи. Гиббс называл патрульные операции «наиболее требовательными с точки зрения индивидуальных действий, наиболее удовлетворительными в плане результатов и максимально душещипательными в ходе осуществления».

В конце октября эскадрилья провела с большой высоты бомбардировку немецких лайнеров «Бремен» и «Европа» в Бремерхавене (по этому случаю Гиббс удвоил число своих часов ночных полетов), а в начале ноября шесть экипажей, включая Френсиса, Гиббса и Х-Ф, были приданы Сент-Эвалю для бомбардировки базы подводных лодок в Лориенте. Но не успели они прибыть в Сент-Эваль, как появилась замечательная цель для торпедирования – 8000-тонный торговый корабль возле Уэсана, направлявшийся в гавань Бреста. Это было не патрулирование, а плановый удар по конкретной цели. Облачности не было, и им приходилось работать в зоне досягаемости вражеских истребителей, однако вопрос о том, чтобы повернуть назад, просто не стоял.

Френсис разработал план атаки еще до взлета. Он пойдет первым, за ним Х-Ф и Гиббс, с интервалами в десять секунд. Они будут следить за любым маневром, который может предпринять корабль, чтобы уклониться от атаки Френсиса, и соответствующим образом нацелят свои торпеды. Но когда они засекли цель, Гиббс решил, что Х-Ф слишком далеко оторвался от него и Френсиса, оставив, таким образом, его, Гиббса, далеко позади. Он решил обогнать Х-Ф еще до начала атаки и заполнить этот пробел. У Х-Ф, как и у Гиббса, не осталось времени снова занять свои позиции, и три торпеды были выпущены в быстрой последовательности. Однако они недооценили скорость корабля, и все торпеды прошли мимо.

Гиббс очень переживал эту неудачу. Весь их сумбурный полет был напрасен, три ценные торпеды утеряны, а танкер продолжал гордо двигаться в прежнем направлении. Пилотам оставалось вернуться домой ни с чем и признать свою ошибку.

Три ночи они бомбили Лориент, не потеряв ни одного экипажа, хотя штурман Гиббса был ранен, а сам Гиббс совершил аварийную посадку в Сент-Эвале. Когда задание было выполнено, Гиббс успел совершить шесть вылетов, во время которых повредил два самолета и отправил двух штурманов и стрелка в госпиталь. Все это время Рыжий Коулсон, радист, оставался с ним. Он стал для Гиббса как бы талисманом, подобно игрушечной панде, которую всегда брал с собой в полет.

После серии бомбовых ударов по занятым немцами аэродромам во Франции эскадрилья опять вернулась к выполнению операций против кораблей противника в Норт-Коатс. В конце ноября Бьюман и Гиббс вылетели вместе на патрулирование. Несколькими днями ранее поступили новости о награждении Херн-Филлипса медалью за боевые подвиги в воздухе. Бьюман переживал трудное время, неоправданно упустив хорошую цель дважды за последние недели. Он жаждал реванша. Гиббс следовал за Бьюманом, теперь хорошо зная, что можно ожидать от своего ведущего.

Когда они летели над Северным морем, облачность усилилась, а к моменту приземления в Текселе стала почти идеальной. Как обычно, Бьюман долго летел над землей, посетил Ден-Хелдер и Боркум, придерживаясь северо-восточного направления. Гиббс подумал, что Бьюман снова вынашивает идею атаки на «Бремен» и «Европу». У Гиббса барахлил мотор, и в условиях ухудшающейся погоды ему становилось все труднее следовать за петляющим самолетом Бьюмана. Неполадки усугублялись, и в конце концов Гиббс, будучи не в силах угнаться за призраком самолета Бьюмана, повернул домой.

А в это время Бьюман спешил к устью Эльбы, где обнаружил большую группу стоящих на якоре кораблей. Он спикировал на нефтяной танкер водоизмещением 8600 тонн и оставил его тонущим и объатым пламенем. После атаки Бьюман пролетел рядом с танкером, чтобы прочесть его название, а штурман сфотографировал корабль, весь объятый пламенем, в клубах черного дыма. Новости о потоплении судна были переданы в девятичасовой передаче Би-би-си, а снимок горящего корабля появился в газетах через пару дней.

Через двенадцать дней, 9 декабря 1940 года, было запланировано выступление Бьюмана с рассказом о торпедной атаке в службе метрополии.

Как и ожидалось, в ноябре стояла отличная погода для патрулирования. Через два дня после впечатляющего потопления танкера Бьюман снова отправился на патрулирование по направлению к своему обычному ориентиру в Ден-Хелдере. Сопровождавший его самолет был вынужден повернуть назад из-за неполадок с мотором, и Бьюман остался один. Незадолго до полудня он засек недалеко от Терсхеллинга конвой, состоявший из пятнадцати торговых судов, и атаковал одно из них. Однако он допустил какую-то ошибку на подходе, и стрелки видели, как торпеда, плюхнувшись в воду, ушла на дно. Бьюман благополучно оторвался от конвоя и послал телеграмму в Норт-Коатс, где, как обычно, два самолета дежурили в ожидании новостей о наличии цели. План атаки второй пары в таких случаях фундаментально отличался. Первая пара соблюдала правила патрульной операции. Если она засекала цель, которая требовала дальнейшей обработки, вторая пара отправлялась с заданием ее уничтожить. Она имела приказ атаковать вне зависимости от условий облачности.

На этот раз дежурили Гиббс и Барри. Под теплым осенним солнцем утренний туман рассеялся, и, когда они взлетели, на бледно-голубом небе попадались лишь редкие высокие облака. В этих условиях навигация приобретала особо важное значение. При патрулировании было достаточно сделать привязку, чтобы знать, в каком месте по отношению к береговой линии вы находитесь. Но сейчас, когда позиция конвоя была известна и корабли были начеку после атаки Бьюмана, единственным решением задачи было безошибочно выйти на цель, пройдя на низкой высоте над Северным морем весь путь, одновременно сбросить торпеды и затем повернуть домой.

Когда они прошли над морем и приблизились к позиции конвоя, Гиббс и Барри почувствовали себя словно голыми – они не привыкли работать так далеко от базы в ясную погоду. После предыдущей атаки не было сомнений, что поблизости будут кружить истребители. Гиббс надеялся, что истребители с их ограниченным радиусом действия вряд ли будут прикрывать конвой. Это было бы слишком расточительно. Скорее всего, охранять конвой будет самолет со средним радиусом действия, а эскадрилья истребителей будет дежурить на ближайшем аэродроме. Завидев два их «бьюфорта», самолет охраны пошлет сообщение на землю, и истребители поднимутся в воздух. Успех атаки зависит от скорости ее нанесения. Направление было точным, видимость неограниченной, и еще до того, как показался берег, они заметили целый лес мачт и небольшой дымок, поднимавшийся над горизонтом. По мере приближения за мачтами появились трубы, а затем из воды возникли корпуса целой вереницы кораблей.

Самолеты занимали правильную позицию для незамедлительной атаки, но видимость была настолько хорошей, что конвой вполне успел бы связаться с истребителями до того, как «бьюфорты» успеют покрыть оставшиеся 10 миль разделявшего их водного пространства.

Гиббс насчитал восемь шедших строем торговых судов. Со стороны моря их прикрывали корабли сопровождения, которые, как он мог судить с расстояния, были удалены от конвоя как раз на радиус сброса торпеды и находились перпендикулярно направлению торпедной атаки. Никаких признаков обнаружения самолетов пока не было.

Размер конвоя, расстояние, которое он прошел, и метод построения кораблей заставили Гиббса отказаться от первоначального плана атаки. «Бьюфорты» подходили к такому большому числу кораблей с фланга, со стороны вражеской территории, несколько часов спустя после предыдущей атаки, и, естественно, не могли остаться незамеченными. Но в тот момент самолеты находились еще слишком далеко от конвоя, чтобы тот мог их засечь. И Гиббс решил повернуть вправо, сохраняя нынешнюю дистанцию до конвоя, и с помощью маневра приблизиться, насколько это возможно, к головному кораблю и атаковать его в лоб. Он знал, что вражеские наблюдатели, несомненно, будут ждать появления самолетов с правого борта, со стороны моря, поэтому при заходе с этой стороны любой корабль их быстро засечет. А при заходе в лоб лишь головной корабль сможет увидеть самолеты, а уже потом тревога будет объявлена на остальных.

Строй возглавлял самый большой корабль конвоя, 8000-тонное торговое судно. Гиббс решил, что, если ему удастся миновать один или два впереди идущих корабля незамеченным или хотя бы не вызвав слишком интенсивный заградительный огонь, он задержит свой выход на атакующую позицию, пока не окажется прямо перед этим кораблем. Но когда их заметят и корабли сопровождения откроют огонь, промедление с атакой может закончиться тем, что их сожгут еще до того, как летчики успеют сбросить торпеды.

Прижавшись к воде, самолеты быстро приближались к головному кораблю, держась противоположного конвою курса. С замиранием сердца летчики ждали, когда начнется огонь. Пока эта тактика была успешной – никто их не заметил.

Они миновали первый корабль, второй, напряжение сменилось любопытством. Может, немцы заснули? Сколько еще им удастся пролететь таким образом? Ситуация становилась почти нелепой. Возникали сомнения и опасения. Может быть, у немцев был свой план? Может быть, они ждут момента, чтобы открыть огонь?

В это время они уже должны были находиться под самым плотным огнем. Истребители должны были вылететь на перехват. Может, так оно и было. Однако стрелки видели над собой лишь чистое небо. Они летели внутри самого большого конвоя, который когда-либо видели, и выбирали свою цель. Это какой-то абсурд.

Опасаясь привлечь внимание, Гиббс лишь слегка покачал крыльями «бьюфорта», как будто его сигнал ведомому мог дать отчет направленным на них орудиям открыть огонь. После этого он повернул на 8000-тонное судно. Сигнал Гиббса был настолько слабым, что Барри пропустил его и последовал дальше вдоль конвоя, в то время как Гиббс начал свой заход.

Гиббс летел в 50 футах над искрящейся водой, направляясь к цели. На секунду отвернувшись от нее, он бросил взгляд на приборы: 145 узлов. Все точно. Под ним был корабль сопровождения, который через секунду останется позади. Как только это случится, они окажутся в радиусе атаки.

В тот момент, когда самолеты пронесли над кораблем сопровождения, весть о присутствии двух «бьюфортов» словно взорвалась в немецком конвое. К этому времени Барри уже понял, что пропустил сигнал, и повернул за кормой корабля сопровождения для атаки другого судна, находившегося дальше в строю. Как бы это ни повлияло на саму атаку, разделение двух «бьюфортов» незамедлительно повлекло за собой разрыв линии сопровождения.

Теперь со всех сторон на них обрушился шквал огня. Похоже, конвой выпустил все свои когти, крайне раздраженный пропущенной им внезапной атакой.

Как только торпеда ушла, Гиббс ни на долю секунды не оставил свой «бьюфорт» в линейном полете. Он толкнул ручку управления вперед, взял ее на себя, наклонял то вправо, то влево, заставляя машину биться в конвульсиях. От такого сумасшедшего полета и страха перед заградительным огнем он взмок. Но физические усилия подавляли страх, а мысли следили за ходом торпеды, направлявшейся к цели. Он не забывал об этом ни на секунду. Независимо от интенсивности заградительного огня именно это было целью всей операции, и по этому будут судить о ее результатах.

Из-за боязни увидеть, что промахнулся, Гиббс не решался оглянуться на цель. Гораздо проще было уйти после атаки прямо в облака и верить в то, во что хотелось верить, в то, что торпеда идет верным курсом и должна поразить цель. Но сегодня облаков не было, и ему придется оглянуться.

– Попал! – Восторженный крик кормового стрелка резанул ему по ушам.

Быстро оглянувшись, он увидел столб воды, медленно опускавшийся на корму атакованного корабля.

Когда они спешно возвращались домой, черный дым от взрыва все еще обволакивал корму корабля и поднимался к небу, словно огонь погребального костра.

Гиббс поразил цель лишь в самый последний момент. Торпеда угодила в край кормы судна. Еще несколько футов, и она прошла бы мимо. Атака Барри окончилась безрезультатно. Но по дороге на базу Гиббс и его экипаж ликовали. Им с детским нетерпением хотелось поскорее вернуться домой и рассказать, как это случилось. Они живо представляли себе каждую деталь полета и, наконец, будущую вечеринку в столовой.

Между тем Бьюман и Хикс, вернувшись после первой атаки, перезагрузили самолеты и вновь вылетели для нового удара по конвою час спустя после Гиббса. Этот факт расстроил пилотов, ожидавших своей очереди к вылету и считавших, что теперь пришло их время. Их встретил интенсивный, но не точный огонь кораблей сопровождения, не столь опасный, как выглядел, но достаточный для того, чтобы сбить самолеты с цели. Обе их торпеды прошли мимо.

А на аэродроме в Норт-Коатс Гиббс влетел в оперативную комнату и сделал свой доклад. В это время два самолета дозаправлялись и оснащались торпедами.

Времени для поздравлений не было. С Гиббсом, офицером, который удачно провел атаку, хотел поговорить по телефону командующий.

– Считаете ли вы, что следует нанести еще один удар по конвою?

– Конечно.

– А облачность для этого достаточная?

– Да, конечно, сэр. Вполне достаточная для нанесения быстрой атаки. – Гиббс просто не мог ответить иначе.

Итак, они снова поднялись в воздух. На этот раз три самолета, ведомые Гиббсом. Ожидая своей очереди, Х-Ф был в тихой ярости оттого, что и на этот раз он остался дома. Его можно было простить за мысль о том, что Бьюман и Гиббс проявили некоторый эгоизм. Обнаружена достойная цель, Х-Ф был следующим в очереди, отдохнувший и готовый к бою. Он считал, что мог бы подняться в воздух до Гиббса и Барри, которым пришлось проходить повторный инструктаж. Важно было не упустить время, вскоре наступят сумерки. Но Гиббс жаждал полета, более того, он чувствовал, что должен лететь именно он. Он точно знал все условия, успешно провел одну атаку и вполне мог провести вторую.

В половине пятого три самолета поднялись в воздух, почти не надеясь достичь цели при свете дня. Атаку придется проводить в темноте. Сразу же после взлета три самолета разошлись и полетели независимо друг от друга. В своих мечтах Гиббс успел поразить

два корабля в один день, однако опускавшаяся темнота разрушила их. Пилотам не удалось повторно обнаружить конвой и пришлось вернуться домой.

Ко времени возвращения в Норт-Коатс Гиббс налетал уже восемь часов, включая полеты на низкой высоте. Он пережил периоды огромной физической концентрации, нервного возбуждения и чувства опасности. Он очень устал. Предстояла ночная посадка на базе. Взлетной полосой служило зеленое поле с двумя рядами огней. Ночные полеты для Гиббса были еще в новинку.

На подходе он выровнял машину и на секунду отпустил рычаги газа, чтобы поправить свет в кабине. Рычаги почти мгновенно скользнули назад, и оба мотора заглохли. Самолет начал терять высоту. Через стекло кабины Гиббс видел, как сигнальные огни поползли вверх. Он бросился открывать дроссели, но было уже поздно. «Бьюфорт» с ужасной силой ударился о землю, несколько раз перевернулся и развалился на части. Последнее, что помнил Гиббс, были сигнальные огни, взметнувшиеся в небо над ним, когда самолет, перевернувшись через крыло, врезался в насыпь Линкольншира.

Коулсон очнулся в поле недалеко от самолета в полубессознательном состоянии, но целый и невредимый. Штурман сломал обе ноги. У стрелка было сильное сотрясение мозга. Гиббс повредил голову и сломал правую руку. Пройдет еще много месяцев, прежде чем он снова сможет летать.

На следующее утро Френсис нашел на насыпи игрушечного панду. Он сильно пострадал, как и остальные члены экипажа, но уже этой ночью медвежонок сидел на тумбочке возле кровати Гиббса в госпитале.

Гиббс отсутствовал в эскадрилье четыре месяца. Обычно достаточно половины этого срока, чтобы пилота отчислили из эскадрильи и взяли на его место другого. Однако Брайтвайт хорошо знал этого человека, знал, что ничто так не поможет Гиббсу в его стремлении поправиться, как знание того, что его место сохранено. В любом случае Брайтвайт не хотел его потерять.

Через два дня после аварии Гиббса, 1 октября, Бьюман снова вылетел на патрулирование для атаки торгового судна водоизмещением 5000 тонн недалеко от Терсхеллинга, а четыре дня спустя он опять патрулировал тот же берег, на этот раз вместе с Френсисом и Х-Ф. Френсис атаковал 3000-тонный корабль, но никаких видимых результатов атаки не было. Х-Ф выпустил торпеду по торговому судну вблизи Куксхавена, но она прошла за кормой. По дороге домой он пролетел мимо Вильгельмсхавена, где заметил одинокий «бьюфорт», пересекавший эстуарий реки по направлению к гавани. Береговые батареи уже вели по нему заградительный огонь. Х-Ф видел, как «бьюфорт», уходя от огня, шел низко над водой. Пилотом «бьюфорта» был Дик Бьюман. Больше его никто не видел.

По всей видимости, «Бремен» и «Европа» стали лебединой песней Бьюмана. Торпедная атака на эти корабли в гавани была сродни попытке самоубийства, но в эскадрилье все хорошо знали, что Бьюман обуреваем этой идеей. Менее чем за десять месяцев он совершил пятьдесят оперативных вылетов, и его отчаянный авантюристский характер позволял ему выбираться из многих опасных ситуаций. Успешный запуск торпеды против одного из этих кораблей стал бы венцом его карьеры, но он был сбит еще до того, как смог к ним приблизиться.

Это были времена, когда еще не было оперативной ротации, когда награды было труднее заработать, чем в любой другой период войны. Будучи пилотом торпедоносца, Бьюман тоже был вовлечен в эту охоту, которую в последующие годы войны называли охотой за наградами, и проиграл.

Эскадрилья сначала не поверила, а потом загрустила. Бьюман казался неуязвимым, но все чувствовали, что он относится к тому типу пилотов, которые обычно не доживают до

конца войны. В других командах люди считались асами и получали награды даже за гораздо меньшие заслуги, чем у Бьюмана. Трудно было найти другого такого пилота, который так досаждал противнику.

Бьюман погиб за четыре дня до того, как мир мог бы его услышать. Вместо него по радио выступал Брайтвайт. И лишь через несколько месяцев после того, как Бьюман не вернулся с задания, пришла запоздалая весть о его награждении крестом «За боевые подвиги в воздухе».

А что стало с экипажем Бьюмана? Что должны были чувствовать члены экипажа к пилоту, который постоянно подвергал их жизнь всем воображимым опасностям?

Человек, подобный Бьюману, всегда набирает в свой экипаж людей, схожих с ним по темпераменту. Как правило, экипаж не обижается на своих водителей. Люди скорее гордятся своим единством. Если их пилот смело идет навстречу опасностям и не избегает их, лучше идти с ним в ногу, чем выказывать недовольство. Гиббса удивило, с каким фатализмом его собственный экипаж воспринял свои увечья в ту ночь на насыпи. Для них крушение, произошедшее по вине пилота, было обычным делом.

Составить экипаж для пилота было все равно что заключить брак, хорошо ли, плохо ли, но до самой смерти.

Декабрь стал черным месяцем для эскадрильи. Через два дня после Рождества Френсис был сбит зенитным огнем при атаке на торговое судно водоизмещением 5000 тонн. Его «бьюфорт» упал в воду и исчез. В течение четырех недель не стало всех трех командиров звеньев.

В марте Гиббс вернулся в совершенно другую эскадрилью. И все же это была 22-я, милая, родная, ведущая эскадрилья торпедоносцев, всегда дорожившая своей честью и высокой репутацией. Брайтвайт оставался ее командиром. В эскадрильи появились новые люди: например, Тони Гедд, один из командиров звеньев, который, подобно Гиббсу, провел первый год войны в Госпорте, а также Кемпбелл, в некоторой степени напоминавший Бьюмана своим неумным стремлением уничтожать вражеские корабли. И Джимми Хайд был подходящим человеком, как и Хенк Шерман, плотный широкоплечий черноволосый пилот, который, подобно Хайду, начал свою службу в 22-й с ранних рейдов в качестве второго пилота-штурмана и в конце концов стал первым пилотом и капитаном. Х-Ф находился на отдыхе. Он выполнил более шестидесяти заданий и был направлен инструктором по «бьюфортам» на курсы младших офицеров. Приказ, лимитирующий число заданий, которые должен выполнить пилот перед тем, как отправиться на отдых, который мог бы спасти жизнь Дика Бьюмана, пришел с опозданием на месяц.

Хотя Гиббс и вернулся в эскадрилью, он еще не мог летать. И когда в апреле 1941 года эскадрилью перебросили в Сент-Эваль для выслеживания «Шарнхорста» и «Гнейзенау», возвратившихся в Брест, Брайтвайт оставил Гиббса в Норт-Коатс заведовать материальным снабжением, ремонтом самолетов и выполнять максимально возможный объем рутинной административной работы. Эскадрилья оставалась в Сент-Эвале пять недель и в этот период провела одну из самых опасных, новаторских и значимых торпедных операций за всю войну.

Глава 3

Один шанс из тысячи

Если подтверждено присутствие вражеских линейных кораблей в одном из бискайских портов, военно-морским и военно-воздушным силам следует предпринять все возможные усилия для их уничтожения, невзирая на огромный риск и жертвы.

Уинстон Черчилль, 22 марта 1941 года

События 1940 года сделали Гитлера и Муссолини бесспорными хозяевами Европы. Британия осталась в одиночестве, а ее независимость досаждала огромному покоренному континенту, словно колючка зверю, застрявшая в его шкуре. Несмотря на это, практически никто в Британии не сомневался, что придет время, когда потерянное будет возвращено и победоносные британские войска вступят на германскую территорию. А пока эту надежду следовало укреплять и сохранять. Гитлеровский план нашествия уже провалился, и теперь Гитлер перешел к блокаде.

К весне 1941 года стало ясно, что враг ведет отчаянную схватку в Атлантике. Сначала война на море шла для нас вполне благополучно, но когда Германия оккупировала Норвегию, Нидерланды и Францию, а в войну вступила Италия, сил для охраны атлантической дороги жизни стало не хватать.

Мы одержали победу в битве за Британию, но худшее еще оставалось впереди. Гитлер намеревался преградить путь поставкам из Америки и таким образом уморить нас голодом.

Мощи Королевского флота Гитлер мог противопоставить лишь несколько рейдеров и субмарин. Но если ресурсы Королевского флота приходилось распределять по всему миру, Гитлер мог сконцентрировать свои рейдеры там, где захочет.

В начале войны самыми большими германскими военными кораблями были так называемые линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Постройка этих кораблей началась в 1934 году, вскоре после того, как Гитлер пришел к власти. Они имели водоизмещение 32 000 тонн, были оснащены 11-дюймовыми орудиями и развивали скорость до 31 узла. По скорости и мощи они превосходили любой британский корабль. Те, кто имел скорость за ними угнаться, не имели достаточной мощи, чтобы их потопить, а кто мог потопить, не мог догнать. В 1941 году германские линкоры стали двумя самыми важными военными кораблями.

Эти два корабля начали свою карьеру, потопив вооруженный торговый крейсер «Равалпинди» в ноябре 1939 года. Затем, в июне 1940 года, направляясь к берегам Норвегии с приказом проникнуть в фьорды возле Нарвика, они получили информацию о том, что авианосцы «Арк Ройял» и «Глориус» находятся в море. В результате им удалось перехватить и потопить «Глориус». Вскоре после этого «Шарнхорст» подвергся бомбардировке девяти «бьюфтортов». Это была первая операция, проведенная этими самолетами во время войны. В последующие месяцы обоим этим кораблям удавалось избежать бомбовых ударов, укрывшись в доках Киля.

В 1941 году немцы были готовы развернуть полномасштабное сражение за Атлантику. Уже в первые месяцы 1940 года они потопили много британских, союзнических и нейтральных кораблей общим водоизмещением более трех миллионов тонн. В начале января немецким планам помешала погода, но уже в конце месяца «Шарнхорст» и «Гнейзенау» планировали пройти Датским проливом в Северную Атлантику, а нашедший убежище в Бресте «Хиппер» намеревался прорваться на юг.

«Хиппер» потопил семь из девятнадцати кораблей конвоя, направлявшегося домой из Северной Африки. В семинедельном походе по Северной Атлантике «Шарнхорст» и «Гнейзенау» потопили или захватили двадцать два корабля общим водоизмещением 116 000 тонн. Общее водоизмещение кораблей, потопленных в феврале, составило 40 000 тонн и в марте – более полутора миллиона тонн.

«Бисмарк», самый большой военный корабль в мире, был готов выйти в море. Гитлер считал, что, когда этот корабль присоединится к двум линкорам в Атлантике, задавленная голодом Британия сдастся в течение шестидесяти дней.

Таковы были обширные германские планы. Но перед этим «Бисмарку» предстояло еще выйти в Северную Атлантику, а «Шарнхорсту» прибыть в Брест для ремонта котлов. Этот корабль прибыл туда по назначению 22 марта в сопровождении «Гнейзенау».

О присутствии этих кораблей в Бресте нам сообщила французская разведка. Полученную информацию подтвердили данные разведывательных самолетов британских ВВС 28 марта.

Уже 6 марта, после тяжелых потерь на море в предыдущие девять месяцев и учитывая амбициозные планы Германии быстро закончить войну посредством блокады, специальным приказом премьер-министра британским ВВС предписывалось сконцентрировать свое внимание прежде всего на целях, связанных с битвой в Атлантике. Когда стало известно о присутствии немецких линкоров в Бресте, они стали главной целью бомбардировочной авиации.

В течение недели после этого известия погодные условия не благоприятствовали нашим бомбардировщикам, но, несмотря на это, более двухсот самолетов сумели нанести удары. Никаких попаданий не было зафиксировано. Одна из немногих бомб, упавших возле этих кораблей, и та не сработала. В случае взрыва она могла бы нанести существенные повреждения, но, как бы там ни было, это было первое из целой череды событий, которые спасли Британию от голода.

Из-за близости этой неразорвавшейся бомбы «Гнейзенау» пришлось покинуть сухой док и выйти в гавань, пока специальная команда занималась обезвреживанием бомбы. Уже покинувший к этому времени сухой док «Шарнхорст» находился в гавани, пришвартовавшись к северному причалу под защитой противоторпедных бонов. Там не оставалось места для «Гнейзенау», и, поскольку для обезвреживания бомбы требовалось лишь несколько часов, было решено вывести корабль в гавань, где он мог пришвартоваться к бую. Когда бомба будет обезврежена, его можно будет отбуксировать обратно в сухой док.

Это произошло 5 апреля. В этот день «спитфайр» аэрофоторазведки сфотографировал гавань. Это были две или три самые важные фотографии за всю войну, сравнимые лишь с фотографиями Пинемюнде и прототипа «победного» оружия.

Выйдя из безопасного сухого дока, «Гнейзенау» открыто находился во внутренней гавани Бреста. Представилась возможность атаковать его торпедами. Поэтому наутро следующего дня была запланирована атака «бьюфтортов».

Выполнить задание поручили 22-й эскадрилье. Такой перспективе резко воспротивился Брайтвайт, который совершенно справедливо считал, что подобная операция имеет один шанс из тысячи.

Брайтвайт, как хороший командир эскадрильи, думал прежде всего о своем подразделении. Вполне понятно, что человек будет всячески противиться любой оперативной концепции, которая означала бы посылку его подчиненных на задание, с которого у них практически нет шансов вернуться. Естественно, могут быть исключения, но и они, помимо самых крайних обстоятельств, должны оставлять шансы на успех.

Неспособность ВВС поразить эти цели бомбовыми ударами уже была оценена премьер-министром «как явный провал» тактики командования бомбардировочной авиацией. То были дни позора, когда ВВС критиковали за неспособность создать самолет типа пики-

рующего бомбардировщика. Как выяснилось позже, эта критика была неоправданной, так как пикирующие бомбардировщики успешно использовались для поражения слабо защищенных целей, но в действиях против прочной обороны их потери были недопустимо большими. В то время даже Черчилль говорил о «некомпетентности и очень грубой ошибке» министерства авиации. Теперь же появилась цель, уничтожение или блокирование которой имело решающее значение для успешного продолжения войны. Что могли сделать в этом случае ВВС?

В такой ситуации Черчилль довольно строго отнесся к ВВС, но правильно оценил положение. Уничтожение или повреждение этих кораблей сопряжено с большим риском и потребует жертв, например потери нескольких торпедоносцев и их экипажей, но это необходимо сделать.

Торпедная атака на линейный корабль в гавани будет иметь совершенно определенные последствия. Брайтвайт и летчики его эскадрильи хорошо это знали. Вопрос заключался в следующем: имеется ли реальная возможность нанести существенные повреждения кораблю?

Со времени прибытия двух линейных крейсеров противовоздушная защита Бреста была спешно укреплена. Командование бомбардировочной авиацией уже установило, что эта гавань была одной из наиболее защищенных целей в Европе. Какие же перспективы ожидали торпедоносцев?

Внутреннюю гавань Бреста защищал каменный мол, огибавший ее с запада. Самая дальняя его оконечность находилась примерно в миле от причала. «Гнейзенау» стоял на якоре под прямым углом к причалу примерно в 500 ярдах от восточной границы гавани и примерно на таком же расстоянии от мола и причала. Для торпедной атаки самолету нужно было пересечь внешнюю гавань и подойти к молу под углом к стоящему на якоре кораблю. Это значило оказаться под перекрестным огнем защитных батарей, густо разбросанных на двух полукруглых участках земли, охватывающих внешнюю гавань. Но во внешней гавани непосредственно за молотом стояли на якоре три тяжело вооруженных корабля сопровождения, охранявшие подходы к линейному крейсеру. На возвышенностях за причалом и на доминирующих позициях вокруг всей гавани также располагались батареи. При приближении любого самолета к молу на него будут направлены более тысячи орудийных стволов, 250 из которых большого калибра. В дополнение ко всему самолету придется встретиться с орудиями «Гнейзенау» и «Шарнхорста».

Похоже, что никто и ничто не сможет пробить эту оборону. Плотность заградительного огня этих орудий представляла собой непроходимый барьер.

Но предположим, что самолет все-таки пробился. При подходе к молу под сокрушающим огнем противника пилоту придется выровнять машину, прицелиться и сбросить торпеду до пересечения мола, чтобы она упала в воду сразу же за молотом и прошла максимально длинный путь до цели. Расстояние от мола до «Гнейзенау» составляло не более 500 ярдов. Если торпеда будет сброшена внутри этого радиуса, это будет слишком близко. Она не успеет прийти в боевую готовность, вернувшись на нужную глубину, и, таким образом, безрезультатно пройдет под целью, не взорвавшись.

Все будет зависеть от умения пилота подойти к молу под правильным для сброса углом. У него будет лишь несколько секунд с момента засечения цели до сброса торпеды и слишком мало возможности для хотя бы незначительной корректировки курса. В это время все орудия в гавани будут стрелять по нему со всех сторон. Шансы выжить в эти несколько секунд минимальны.

А что делать после сброса торпеды? Единственная надежда для самолета в таких условиях оставаться на самой низкой высоте, где, по крайней мере, его не настигнут более тяжелые орудия. Но этого не позволяли сделать физические контуры гавани. Территория к северу

от причала резко повышалась. После сброса пилоту придется резко взять вверх, чтобы не столкнуться с землей. Машина окажется над массой направленных на нее стволов, а ее силуэт будет напоминать одинокого голубя в чистом небе.

Но если произойдет невозможное и пилот подойдет к молу под правильным углом, минует обстрел и нацелит торпеду, то перед ним окажется неподвижная цель длиной 250 ярдов. Решительный человек с холодной головой и необходимой смелостью просто не может не поразить данную цель.

Силы, выступавшие за эту операцию, были слишком мощными, чтобы простой командир эскадрильи мог противостоять им, и Брайтвайт принялся за составление плана ее проведения. Нет сомнения, что «Гнейзенау» будет защищен противоторпедными сетями и будет слишком обидно, если пилоту все же удастся выполнить свою задачу, а торпеда застрянет в этих сетях. Поэтому прежде всего необходимо повредить эти сети.

Брайтвайт взаимодействовал с девятью самолетами и экипажами в Сент-Эвале. Единственными самолетами, радиус действия которых захватывал Брест. Когда пришел приказ, три из них уже были задействованы в операции против «Гнейзенау». Брайтвайт принял решение послать оставшиеся шесть самолетов для атаки на рассвете следующего дня. Три машины придут первыми и нанесут бомбовый удар по противоторпедным сетям. Вторая тройка, оснащенная торпедами, последует за ними. Бомбардировщики пойдут на высоте 500 футов, тогда их шансы на спасение будут немного выше. Фактор неожиданности тоже увеличит их шансы. Но они расшевелият это осиное гнездо в гавани перед прибытием остальных.

Торпедоносцы должны взлететь первыми, чтобы выбрать позицию за пределами гавани, когда на нее обрушатся бомбардировщики. Сигналом к торпедной атаке послужат взрывы бомб.

Для проведения торпедной атаки были выбраны Хайд, Кемпбелл и сержант-пилот по имени Кемп. Хайд был самым опытным пилотом эскадрильи, всего девять дней назад награжденный крестом «За боевые подвиги в воздухе». Кемпбеллу предстояло выполнить его двадцатое задание. Кемп, рыжеволосый ирландец, служил в эскадрилье уже несколько месяцев и выказал при этом большое прилежание.

Операция имела плохое начало. Сильный дождь залил аэродром в Сент-Эвале, и два бомбардировщика завязли в грязи. Напрягая моторы, чтобы выбраться из болота, они лишь увязали еще глубже. Таким образом, изначальный план атаки был нарушен с самого начала. Хайд, Кемпбелл и Кемп благополучно поднялись в воздух вместе со своими торпедами, но из всех остальных удалось взлететь только Менари. Других готовых к вылету самолетов не оказалось.

При нормальных обстоятельствах эти четыре самолета можно было отозвать назад, но существовала директива Черчилля. Битва за Атлантику была в самом разгаре, и эта операция могла оказаться одной из самых решающих в данной войне. Завтра «Гнейзенау» вернется в сухой док либо оба корабля снова отправятся в Атлантику для встречи с «Бисмарком». Осознавая, какие мизерные шансы отпущены этим четверем самолетам, ответственные за их действия командиры, начиная с главнокомандующего и ниже, понимали, что на ВВС возлагаются большие надежды и независимо от будущих результатов данная попытка должна быть предпринята.

Четыре самолета поднялись в разное время между 4.30 и 5.15. Дождь, заливший аэродром, теперь мешал полетам. Менари, пилотировавший единственный бомбардировщик, совершенно сбился с курса и в итоге сбросил свои бомбы на один из кораблей конвоя возле острова Ба. Был уже день, и он находился за много миль от Бреста. Кемп тоже сбился с курса и достиг Бреста только в 7.00. В соответствии с инструкцией он подошел к гавани с юго-запада и пересек остров Лонг на высоте 800 футов. Уже полчаса как рассвело. Он понял, что опаздывает, но все же намеревался выполнить поставленную задачу. Погода стояла ужасная,

все покрывали дымка и туман раннего утра. Кемп надеялся, что, если каким-то образом ему все же удастся обнаружить доки, погода поможет ему подойти незамеченным. Он опустился до уровня моря и неожиданно оказался между двумя полукруглыми насыпями земли, охватывавшими внешнюю гавань. Все очертания были расплывчатыми, он не мог сориентироваться и оказался в зоне огня кораблей сопровождения и батарей. Имея лишь смутное представление о точном направлении, было бессмысленно продолжать полет на цель. Он взмыл вверх с поворотом на восток и почти сразу же оказался в облаках.

Кемп не знал, что все орудия в гавани были приведены в боевую готовность еще час назад после прибытия Кемпбелла и Хайда.

Оба эти пилота достигли Бреста независимо друг от друга вскоре после рассвета и оба кружили за пределами гавани, ожидая разрывов бомб. Они не знали, что два бомбардировщика просто не смогли взлететь, а третий заблудился. Кемпбелл, на несколько минут опередив Хайда, начал широкий разворот, стараясь обнаружить другой самолет. Подобно огромному занавесу, рассвет постепенно поднимался из-за горизонта. Фактически атака становилась дневной, что в еще большей степени понижало их шансы. Кемпбелл не видел никаких взрывов, но, может быть, он прибыл последним. Лучше направиться сразу туда. Кемпбелл направил машину во внутреннюю гавань, все еще скрытую утренним туманом.

Хайд продолжал искать ориентиры и вдруг увидел самолет, блеснувший крыльями под ним. Он успел разглядеть букву «Х» на фюзеляже и крикнул своему штурману:

– Чья эта буква «Х»?

– Кемпбелла.

– Похоже, он выходит на цель. Кто-нибудь что-нибудь видит? Я имею в виду взрывы.

– Совершенно ничего.

– Но он пошел прямо туда. Не понимаю, почему?

Хайд продолжал кружить за пределами гавани в ожидании Кемпбелла. Он уже давно служил в 22-й эскадрилье, дольше, чем многие другие. Он обладал редкими для пилота качествами – порывы отваги объединялись в нем с хладнокровием и спокойствием, умением строго выполнять приказы. Раз не было разрывов, значит, никто никого не бомбил. Приказ был ждать разрывов. Нет смысла рисковать жизнью, самолетом, судьбой экипажа, чтобы сбросить торпеду прямиком в противоторпедную сеть. Всегда можно вернуться еще раз.

В это время Кемпбелл опустился до 300 футов и направил машину к правой оконечности мола. Внутри внешней гавани облачность была низкой, и он продолжал лететь под прикрытием облаков. Впереди в тумане он разглядел корабли сопровождения, мол и тонкую полосу воды. Если «Гнейзенау» все еще стоит на якоре у буя, его удобнее атаковать с кормы.

Срыв плана разорвать противоторпедные сети плюс то, что это будет дневная атака в одиночку, означали, что его шанс победить был один из тысячи.

Кемпбелл начал снижаться в направлении восточного конца мола. Теперь он четко видел корабли сопровождения. За молотом возникла массивная тень, напоминавшая корму «Гнейзенау». Он повернул влево, затем направо, выходя на «Гнейзенау» под углом 45 градусов. Пилот выровнял самолет на высоте 55 футов над уровнем моря. Корабли сопровождения возвышались над ним. Он благополучно пролетел между ними на уровне мачт, косясь на стволы их орудий. Мол виднелся всего в 200 ярдах впереди. Кемпбелл пристально вглядывался вперед, нервы были напряжены до предела. Машина выровнялась и пошла носом на цель. Когда мол исчез в окнах кабины, торпеда была выпущена.

Самолет и торпеда перелетели через мол независимо друг от друга. Нос торпеды был направлен в воду. Оборона Бреста была захвачена врасплох. «Бьюфорт» не пострадал от зенитного огня.

«Гнейзенау» возвышался над водой, словно огромный мамонт. Кемпбелл начал поворот влево в направлении холмов за гаванью, стараясь укрыться в облаках. Еще пятнадцать секунд, и они, вероятно, окажутся в безопасности.

Но тут спокойная до этого гавань Бреста очнулась от летаргии. Теперь «бьюфорту» предстояло лететь в самом плотном и концентрированном заградительном огне, в который когда-либо попадал самолет. Вряд ли кому-либо еще предстоит испытать такое. Никто не может выжить под таким плотным градом металла.

Это был ослепляющий, покрывающий все вокруг огонь, которого они ожидали и которого не могло не быть. Последнее, что видел экипаж, это огонь орудий «Гнейзенау», освещавший холмы за гаванью, холмы, за которыми всходил последний в их жизни рассвет.

Потеряв управление, «бьюфорт» упал в гавани. Никто уже не узнает, что происходило в эти последние мгновения. Пораженный сотнями осколков, «бьюфорт» продолжал лететь, в то время как любой другой самолет уже рухнул бы вниз. Сам Кемпбелл мог быть убит за несколько секунд до крушения самолета. Скотт, штурман, одногодок Ала Морриса, штурмана Ловитта, вероятно, попытался стащить Кемпбелла с его кресла и взять управление на себя. Когда впоследствии самолет был поднят со дна гавани, французское Сопротивление сообщило, что на месте пилота сидел блондин канадец. Кемпбелл и его самоотверженный экипаж забрали с собой секрет о том, что же на самом деле происходило в эти последние смертельные секунды.

За несколько месяцев до этого Скотт, первый канадский летчик, прибывший в Англию, был приглашен на чай в английский дом. Этим домом был Букингемский дворец, а принимали его сама королева и две принцессы.

Хотя Кемпбеллу и его товарищам не пришлось увидеть при жизни, как их торпеда достигла цели, они, несомненно, осознавали, что, независимо от их дальнейшей судьбы, «Гнейзенау» получит серьезнейшие повреждения.

И действительно, повреждения были столь серьезными, что, будь этот линкор во время атаки в море, он бы быстро затонул. Немцам пришлось собрать практически все суда в гавани, чтобы удержать пострадавший корабль на плаву, и, постоянно откачивая воду, с огромными трудностями вернуть «Гнейзенау» в сухой док. На это ушел весь день. Восемь месяцев спустя ось его правого винта все еще находилась в ремонте.

Мечта Гитлера объединить эти два линейных крейсера с «Бисмарком» в Северной Атлантике и, учинив там полный хаос, закончить войну через шестьдесят или даже сто шестьдесят дней рассыпалась в прах. А когда «Бисмарк» все же там появился, ему пришлось в одиночку противостоять Королевскому флоту и ВВС.

Хотя, по сообщениям аэрофоторазведки, «Гнейзенау» (в то время мы считали, что это был «Шарнхорст») был подбит, в течение многих месяцев мы не знали, насколько серьезны были эти повреждения. Ничего не принимая на веру в этой войне на море, мы продолжали наносить удары по этому кораблю в течение последующих десяти месяцев. В голове просто не укладывалось, как мог выпасть именно этот шанс из тысячи.

Кемпбелл и его экипаж были похоронены немцами в почетном склепе на кладбище в Бресте. Когда весть об этой атаке в конце концов дошла до Лондона в марте 1942 года, Кемпбелл был посмертно награжден крестом Виктории.

Люди не летают вместе, если у них разные темпераменты. Только храбрые летают с храбрецами. Экипаж Кемпбелла составляли сержант Скотт, сержант Моллинз и сержант Хиллман. Эти люди не были роботами. Страх нельзя изгнать из себя даже дисциплинарно. Они были живыми людьми со всеми свойственными им достоинствами и недостатками.

Один из них, Хиллман, радист, однажды даже совершил чисто человеческую ошибку и опоздал к взлету. Именно поэтому тремя месяцами раньше он потерял свое место в экипаже Херн-Филлипса.

Глава 4

Подготовка и психология

После выполнения задания в Сент-Эвале 22-я эскадрилья вернулась в Норт-Коатс 8 мая и возобновила патрулирование голландского берега. 42-я эскадрилья в Лошаре контролировала норвежское побережье и Скагеррак. Обе эскадрильи наносили удары по «Лютцову» в июне, но лишь Ловитту из 42-й удалось добиться успеха.

Через два дня после атаки на «Лютцов» Гиббс поразил торговый корабль водоизмещением 600 тонн недалеко от Текселя. Он патрулировал морской путь с двумя другими самолетами. Когда Гиббс оторвал взгляд от Текселя и взглянул на море, он подпрыгнул от радости, увидев большой конвой почти под своим крылом слева. Гиббс тут же сделал разворот для атаки головного корабля, а Кемп и Байт в других двух самолетах наметили свои собственные цели. При приближении со стороны берега они либо остались незамеченными, либо их принимали за своих. И снова Гиббсу удалось приблизиться к цели на расстояние сброса торпеды, не подвергаясь обстрелу. И даже когда начался заградительный огонь, самолет Гиббса не понес урона, так как стреляющие не были уверены, что это настоящая атака. Поэтому Гиббсу удалось нацелить торпеду с более близкого расстояния, чем возможно при плотном огне.

С момента обнаружения цели до запуска торпед прошло всего несколько секунд. Результат – точное попадание в середину корпуса корабля. Таким образом Гиббс утвердился в своем мнении о том, что секрет успешной торпедной атаки – произвести сброс с близкого расстояния. Но только используя фактор неожиданности, можно занять идеальную позицию для стрельбы, не будучи сбитым и не отклонившись от цели из-за плотного заградительного огня.

Ирландец Кемп, влетевший в гавань Бреста вслед за Кеном Кемпбеллом, был сбит в этом бою. Это единственная потеря самолета во время атаки, когда Гиббс выполнял роль ведущего.

В конце июня эскадрилья перебазировалась на остров Торни. Дневное патрулирование голландского побережья становилось все более важным. Это был один из самых результативных способов беспокоить врага, препятствуя проходу судов, но немцы быстро усвоили этот урок и усилили охрану своих конвоев, что сделало дневные атаки довольно опасным делом. 22-й эскадрилье надлежало проводить операции над Каналом против конкретных целей при поддержке истребителей, а новой 86-й эскадрилье «бьюфтортов» оставалось патрулировать голландские острова, проводя операции главным образом ночью. Наступал конец целого периода войны. Торпедные удары все еще проводились с новой базы, но у французского берега корабли встречались редко, и, хотя иногда эскадрилье все-таки удалось проводить атаки, результаты были минимальными.

Изменение оперативных условий, отсутствие атмосферы «ищи и наноси удар», сокращение числа атак неминуемо повлияло на изменение характеров служащих эскадрильи. Пилоты стали менее отчаянными, менее инициативными. Заметным исключением был молодой австралиец, который прибыл в эскадрилью вместе с четырьмя другими пилотами в июне, – Джонни Ландер. Он быстро зарекомендовал себя как способный и целеустремленный пилот, немного склонный к отчаянным действиям. Ландер стал прямым наследником Дика Бьюмана и Кена Кемпбелла. Он также стал единственным из четырех новых пилотов, кому удалось пережить это лето.

В течение лета произошло много печальных промахов даже при хороших погодных условиях, и экипажи эскадрильи не могли не заметить, что ВВС все больше внимания уде-

ляет бомбе как противокорабельному оружию, утрачивая веру в торпеду: ее производство дорогостояще, применение ограничено и требует долгой и специальной подготовки персонала. Вторая группа «бленхеймов» продолжала наносить удары по кораблям до конца года, когда тяжелые потери заставили командование бомбардировочной авиации прекратить операции. Однако бомбардировки продолжали «хадсоны», успешно действовавшие по ночам. Была сформирована еще одна эскадрилья «бьюфтортов» – 217-я, но за исключением действительно больших целей торпеды редки использовались.

По крайней мере один человек все же сохранил веру в торпеду – Пет Гиббс. Успешно закончив службу, он покинул 22-ю эскадрилью в сентябре 1941 года и занялся подготовкой новых торпедистов. Ему повезло выжить, но он продолжал скучать по жизни в эскадрилье и все еще искал шанс продемонстрировать успешное применение торпеды. Ходили слухи, что эскадрилья «бьюфтортов» будут использоваться в Средиземноморском бассейне, и Гиббс, даже не заглядывая в карту, знал, что эта узкая, окруженная землей полоска моря, по которой пойдет все морское снабжение корпусов Роммеля в Африке, может стать удобным местом для применения торпед.

Нервно истощенный за двенадцать месяцев службы в 22-й эскадрилье, Гиббс считал строгий распорядок подготовительных курсов еще более угнетающим. Он уже был ведущим летчиком эскадрильи, а теперь стремился стать командиром эскадрильи «бьюфтортов».

Но его шанс был еще впереди.

Первые «бьюфторы» были доставлены прямо в действующие эскадрильи, и пилотам пришлось проходить переподготовку непосредственно на аэродромах. Некоторые из них провели неделю на Бристольском авиационном заводе в Филтоне, обучаясь работе на новой машине. Но уже к концу 1940 года производство «бьюфтортов» было достаточным для того, чтобы открыть в Чивеноре, возле Барнстепле в Девоне, оперативный центр переподготовки. Здесь формировались и проходили подготовку новые экипажи. Отсюда их переводили в центр подготовки торпедистов в Эбботсинхе возле Глазго. Завершив здесь свое обучение, они направлялись в одну из эскадрилий «бьюфтортов».

Когда экипажи прибывали в Чивенор, это были уже полностью подготовленные летчики. Пилоты не только получали здесь свои крылышки, но и умели управлять двухмоторным самолетом. Штурманы и стрелки-радисты получали свои крылышки позже. Фактически большинство стрелков-радистов прибывало непосредственно из артиллерийской школы, где к их форменным курткам стрелков крепилась только половина крылышка.

Отсев происходил уже во время набора на различных стадиях. Во время отборочного интервью и медицинской комиссии, на первых курсах, при выполнении упражнений, тестов и прохождении экзаменов число учащихся постоянно сокращалось, пока, наконец, не будет сдан последний экзамен и крылышки ВВС станут гордо красоваться на мундире. Непрерывающийся процесс отбора снова вступал в силу, когда летчиков приписывали к той или иной команде. В результате этого, казалось бы, нерегулируемого процесса командование получало нужных ему людей, а на курсах подготовки всегда имелись вакантные места. Вместе с тем по мере возможности учитывались и личные способности и качества людей. Экипажам подразделений береговой авиации предписывалось проводить долгие часы в монотонных полетах над однообразным морем, для выхода на встречу или на цель в конце длительного пути. Штурманы должны были быть тщательно подготовлены к управлению самолетом только по расчетам, без каких-либо ориентиров, в течение многих часов. Исходя из этого, многие штурманы, закончившие подготовительные курсы с отличными оценками, были направлены в подразделения береговой авиации. Радистам тоже предстояло научиться передавать срочные сообщения после долгих часов радиомолчания. Пилотов отбирали скорее по их надежности, упорству и выносливости, чем по отточенным навыкам пилотирования.

Эти люди, закончившие различные школы подготовки, разбросанные по всей стране, спешили в Чивенор за день-два до начала новых курсов, встречаясь в поездах в конце своего путешествия.

– Вы, случайно, не в Чивенор?

– Конечно!

Возможно, пилотов не очень заботил состав их экипажей. Большинство из них об этом практически не задумывалось. Они предполагали, что в течение нескольких последующих месяцев им удастся подобрать нужный состав. Летчики скромничали в оценке своих полетов, не понимали, почему один человек должен полностью доверять другому в воздухе, и не чувствовали себя достаточно уверенно, чтобы попросить другого присоединиться к его экипажу. Возможно, многие догадывались, что им потребуется хороший штурман. Со своей стороны штурманы легко сближались с пилотами, вскоре завязывалась крепкая дружба, и после этого все внешние трудности только укрепляли их союз.

Еще прочнее скрепляли этот союз радисты и стрелки. Как правило, их уровень образования и менталитета был несколько ниже, чем у пилотов или штурманов. Им не хватало основ образования или способности к обучению, чтобы сдать экзамен на пилота или штурмана. Некоторые уже переступили через возрастной порог подготовки пилотов. Другие всячески старались получить звание пилота, но не сумели сделать это ввиду различных особенностей темперамента или недостатка здоровья. Некоторые просто поспешили пройти ускоренную подготовку на радистов и стрелков, вместо того чтобы ждать несколько месяцев для поступления на курсы пилотов. Они боялись, что война закончится еще до того, как они смогут подняться в воздух. Но в большинстве случаев должность стрелка-радиста позволяла людям, не достигшим высот в пилотировании, принять участие в войне в воздухе.

Но хотя этот человек был готов вручить свою жизнь в руки другого, играть роль подчиненного и даже называть себя пассажиром, как оно зачастую и было, пилот-радист, учитывая разносторонний опыт прежней жизни, обладал достаточной долей смекалки и способностей. Он хотел присоединиться к ВВС, он хотел летать. Его привлекала романтика полета. Он был очарован крылышками, которые ему могли дать только ВВС, и, если получал их, был на вершине блаженства. Естественно, ему давали только половину крылышка, но это было гораздо лучше, чем вообще ничего. Многие так утверждали.

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.