

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Майкл Трипп

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В НЕБЕ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ



ВОСПОМИНАНИЯ
ПИЛОТА БОМБАРДИРОВЩИКА

1944—1945

Майлз Трипп
Воздушная война в небе Западной
Европы. Воспоминания пилота
бомбардировщика. 1944-1945

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610675

Майлз Трипп. Воздушная война в небе Западной Европы. Воспоминания пилота бомбардировщика.
1944 – 1945: Центрполиграф; Москва; 2007
ISBN 978-5-9524-3249-9

Аннотация

Воспоминания флайт-сержанта Майлза Триппа, порой ироничные, а порой поучительные и драматические, выдают глубокие знания летного дела, а колоритный жаргон британских летчиков вносит в повествование необыкновенную живость. Центральное место в книге занимает отношение товарищей Триппа и его самого к массовому убийству женщин и детей в результате бомбардировок Дрездена. Те же действия в отношении Эссена и Кельна, где находились военные объекты, таких дилемм не порождали. Откровенно и искренне автор рассказывает о войне, о проблемах адаптации солдат к мирной жизни, о страхе, товариществе и воинском долге.

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	5
Часть первая	9
Глава 1	9
Глава 2	15
Глава 3	24
Глава 4	30
Глава 5	35
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Майлз Трипп
Воздушная война в небе Западной
Европы. Воспоминания пилота
бомбардировщика. 1944 – 1945

Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

ВВЕДЕНИЕ

Питер Джонс – врач-окулист, который, мечтая спастись от рутины своей работы, должен был странствовать в небе так же, как и его предки, возможно, бродили по лесу. Как-то летом 1967 г. я спросил Питера, могу ли полететь с ним в качестве пассажира. Мы оба знали, что это не лучший момент из-за его сравнительной неопытности как пилота. Он самостоятельно налетал приблизительно сорок часов, что было ничтожно по сравнению с двенадцатью тысячами или около того часов, имевшихся у командира экипажа авиалайнера. Питер не догадывался, что я надеялся, полетев с ним, преодолеть наконец страх, который жил во мне в течение более двадцати лет.

Во второй половине прекрасного летнего дня мы отправились из его врачебного кабинета в лондонском Уэст-Энде¹ на маленький аэродром с травяным покрытием в Степлфорд-Тауни², в Эссексе. Питер взял напрокат Пайпер «Чероки», моноплан с одним двигателем, и мы, сидя рядом бок о бок, протряслись по траве и, раскачиваясь из стороны в сторону, поднялись в воздух.

Почти сразу же он обратил мое внимание на водонапорную башню и сказал, что это хороший наземный ориентир, и в его голосе прозвучало удовлетворение человека, который знал, что наземные ориентиры – одна из жизненно необходимых вещей.

Несколько секунд спустя Джонс добавил:

– Я надеюсь, что мы не врежемся в нее.

Я не ответил.

– Ты наслаждаешься полетом? – спросил он.

– Несомненно, – ответил я.

Мы летели над ковром из мягкой зелени, который постепенно был разрезан все более расширяющимся зеркалом реки. Затем он спросил:

– Хочешь на некоторое время взять управление?

Питер поручил меня моему собственному самолюбию, и я схватился за ручку управления, словно человек, пытающийся задавить ядовитую змею. В этот момент истины я не доверял своим инстинктам, чтобы удерживать самолет горизонтально, и уставился на авиагоризонт, указатель воздушной скорости и высотомер. Но даже при огромной концентрации внимания, находясь в маленьком Пайпер «Чероки» среди бела дня, я помнил о том, что значит находиться в толстых облаках, и словосочетание «Nose up»³ навязчиво бились в моем объёме страхом мозга.

Я держал ручку управления в течение всего двух минут хронологического времени, но многих часов времени психологического, а затем сказал: «Она твоя, Питер». С меня было достаточно.

Когда он взял управление, я мысленно перенесся в прошлое и припомнил день пол- жизни назад, когда пилот произнес: «Я лопну, если не помочусь. Ты возьмешь управление?» Это был упрямый немногословный австралиец по прозвищу Диг, который, зная, что я налетал всего несколько часов с инструктором на курсах пилотов, хотел доверить свою жизнь и жизни остальной части экипажа моим неумелым рукам.

¹ Уэст-Энд – западная, аристократическая часть Лондона. (Здесь и далее примеч. перев.)

² Степлфорд-Тауни – поселок в нескольких километрах от северо-восточной окраины Лондона.

³ «Nose up» («задрать нос») – термин из летного жаргона. В условиях нулевой видимости пилот терял ощущение горизонта и все более задирает нос самолета вверх, пока тот не терял скорость и не сваливался.

В своих мечтах я представлял ужасную ночь над Берлином, когда смертельно раненого Дига пришлось бы вытащить из кресла пилота, и я на поврежденном «Ланкастере»⁴ дотянул бы обратно до Англии, выполнил замечательную вынужденную посадку и таким образом заработал бы Крест Виктории⁵, но я никогда не воображал, что подобный славный момент наступит во время тренировочного полета благодаря переполненному мочевому пузырю пилота. Я знал, что если скажу: «Я не могу этого сделать», то потеряю уважение Дига, экипажа и, самое важное, чувство собственного достоинства. Поэтому я поменялся с ним местами, и в то время как он отправился в хвостовую часть «по делам», летел на «Веллингтоне»⁶ в плотных облаках на высоте 5200 метров над Северным морем.

Я понятия не имел, как долго мы вслепую бороздили небо, словно муха, проникавшая сквозь саван белой паутины, но в конце концов Диг вернулся. Физически я ощущал себе полностью измотанным, но осторожная маленькая горгулья в моем подсознании, должно быть, одобрительно кивнула, потому что я смог кое-что доказать. Увы, это «кое-что», казалось, нуждалось в вечном доказательстве; едва оно было доказано, как должно было быть доказано снова, как теорема, которая всегда заканчивалась Q.E.F.⁷, когда все чувства жаждали спасительного Q.E.D.⁸

Пайпер «Чероки» прошел над Оси-Исланд и летел в направлении Мерси-Флатс⁹. Внизу маленькие суда были похожи на яркие мазки краски на стеклянной поверхности.

– Клактон там, – сказал Питер, указывая вперед и влево.

Когда мы достигли города, он произнес:

– Полетим к морю.

Несколько минут спустя он предложил:

– Снизимся, чтобы было лучше видно.

Он толкнул ручку управления от себя, и моноплан помчался вниз.

– Это более круто, чем я думал, – произнес он и потянул ручку на себя.

Пока мы кружились над темнеющим морем, опускаясь все ниже и ниже, я переживал заново свою жизнь, но неясно осознавал, что наступает поворотный момент во времени. Несмотря на то что был день летнего солнцестояния и солнце было незначительно ближе, чем в любое другое время года, и что мы взяли курс домой, я был на грани своих возможностей.

Питер перевел «Чероки» в горизонтальный полет, и мы летели почти точно на запад, к облакам, золотым в рассеянном свете заходящего солнца. Небо излучало доверие, и я очень захотел снова взять управление.

В течение нескольких минут я летел курсом 278°, мои глаза перескакивали от компаса к зареву впереди и темнеющей зелени внизу. Низкое солнце мешало обзору непосредственно впереди, но в конце концов мы нашли водонапорную башню и начали заход на посадку.

⁴ Авро «Ланкастер» – четырехмоторный тяжелый бомбардировщик, поступивший на вооружение Королевских ВВС (RAF) в начале 1942 г.

⁵ Крест Виктории – высшая военная награда Великобритании, учрежденная 05.02.1856 г. королевой Викторией. В ходе Второй мировой войны им был награжден 181 человек, в т. ч. 32 пилота и члена экипажей RAF, при этом 20 из них – посмертно.

⁶ Викингс «Веллингтон» – двухмоторный бомбардировщик, который на начальном этапе Второй мировой войны составлял основу дальней бомбардировочной авиации RAF. После принятия на вооружение «Ланкастеров» эти бомбардировщики постепенно были переданы в учебно-боевые подразделения, а также в состав Берегового командования, где использовались в качестве патрульных самолетов.

⁷ «Quod erat faciendum» – «что и требовалось сделать» (*сокр., лат.*).

⁸ «Quod erat demonstrandum» – «что и требовалось доказать» (*сокр., лат.*).

⁹ Оси-Исланд – маленький островок в заливе Блэкуотер, в 28 км юго-западнее г. Клактон-он-Си; Мерси-Флатс – отмель около южного берега о. Мерси-Исланд, находящегося в том же заливе, в 15 км западнее г. Клактон-он-Си.

Когда мы ехали домой в автомобиле Питера, я вспоминал, как после завершения боевых вылетов на бомбардировщиках «Ланкастер» боялся путешествовать в качестве пассажира на гораздо более безопасных гражданских самолетах. Это был страх, который можно было подавить, совершая дальние перелеты (когда имелись деньги) на разнообразных самолетах. Полет на «Чероки» был последним усилием пригвоздить свой страх, которого я немного стыдился, и этот эксперимент оказался успешным.

Когда мы приехали, я пригласил Питера выпить и похвастался своей жене, что летал на «Чероки». Она сказала:

— Забавно, что это письмо пришло сегодня. *Сегодня.*

Утренней почтой пришло письмо от некоего господина из Бирмингема, который писал, что он был специалистом по самолетам «Ланкастер». Он разыскивал каждый «Ланкастер», совершавший боевые вылеты в ходе войны, состоял в переписке с несколькими тысячами бывших членов наземного и летного персонала и составлял отчеты обо всех боевых вылетах.

Я показал письмо Питеру, и мы некоторое время говорили о совпадениях и о том, надо ли их отбросить как случайности или же принять как указатели. Наши чувства можно было назвать любопытством, смешанным с самомнением, которому более привлекательна мысль, что ничтожно малое связано со всем мирозданием. Мы пришли к выводу, что это событие является признаком того, что есть некая цель в человеческом существовании и что мы не просто химические соединения, судорожно дергающиеся между бессмысленными безднами.

Я задавался вопросом, не был ли человек, написавший письмо и подписавшийся *Майк Гарбетт*, одним из тех грустных подобию самим себе, которые сидят в барах по всей стране, оцепенело уставившись в кружку крепкого пива, и чьи длинные, подкрученные вверх усы начинают дергаться, когда кто-то начинает говорить о войне. Пальцы, которые когда-то управляли «Спитом»¹⁰ или играли со смертью в «двадцать одно» в «Галифаксе»¹¹, оглаживают усы, как в миллионах театральных сцен и телевизионных скетчей, а голос, который когда-то решительно сообщал по радиосвязи, что «бандиты» на одиннадцати часах¹², теперь нечленораздельно пересказывает бесчисленные истории того времени и как заклинания произносит географические названия – Гамбург, Берлин, Кельн, Эссен, Франкфурт. Эти истории слушатель, если он будет добр, выслушает без насмешки. Для человека, который это рассказывает, настоящее и будущее пусты и ветры там никогда не приносят тепла.

Я пригласил Майка Гарбетта приехать на ленч, и в тот момент, когда он вышел из автомобиля, стало очевидно, что этот человек не был реликтом войны. Как выяснилось, ему было всего лишь два года, когда «немногие»¹³ творили свою легенду, и по профессии он был инженером-конструктором автопогрузчиков. Зная из опыта, что люди с подозрением относятся к искреннему энтузиазму, за который не предполагалось никакого денежного вознаграждения, он быстро достал свои рекомендации, списки мест базирования эскадрилий, их командиров, пилотов и бортовых номеров «Ланкастеров».

Майк помогал в подготовке книги «Ланкастер. История бомбардировщика» и спросил, на каком «Ланкастере» обычно летал мой экипаж. Услышав в ответ «Эй-Эйбл»¹⁴, он сказал, что это был PD277. Затем он сообщил, что общее число «Ланкастеров», включая изготов-

¹⁰ Имеется в виду истребитель Супермарин «Спитфайр».

¹¹ Хендли Пейдж «Галифакс» – четырехмоторный тяжелый бомбардировщик.

¹² «Бандиты» – прозвище вражеских истребителей. Чтобы быстро и точно указать их местоположение, пилоты использовали циферблат часов, считая, что 12 часов располагаются прямо по курсу самолета.

¹³ Автор имеет в виду слова британского премьер-министра Уинстона Черчилля: «Никогда еще многие не были так обязаны немногим». Они были сказаны по поводу мужества пилотов RAF, которые выиграли т. н. Битву за Англию в июле – октябре 1940 г. и фактически спасли страну от немецкого вторжения.

¹⁴ Имеется в виду бортовой тактический код «НА-А».

ленные после войны, было 7374 самолета. Из этого общего количества не менее 3349 были потеряны в ходе боевых вылетов. Эти данные не удивили меня. Я слышал, что почти половина членов экипажей бомбардировочной авиации погибли во время войны.

Майк Гарбетт собирал материалы о различных эскадрильях, и трудности в получении информации, касающейся персонала и выполнявшихся налетов, сделали мою эскадрилью предметом особого интереса. После завтрака он скопировал записи из моей летной книжки и спросил, поддерживаю ли я контакты со своим экипажем. Он не удивился, узнав, что я знаю о местонахождении только одного его члена, хвостового бортстрелка с Ямайки, остальные пятеро полностью пропали из вида. В конце концов, прошло двадцать три года.

Мы проговорили до вечера, и после того, как он уехал, я начал задаваться вопросами относительно экипажа и о том, как каждый из его членов жил, поэтому решил написать по возможности подробный отчет о нашей совместной жизни. Было необходимо написать его перед тем, как начать разыскивать членов моего экипажа, чтобы рассказ остался неприукрашенным их мнениями или воспоминаниями. К счастью, у меня все еще имелось много записей и заметок, которые я вел в то время или делал вскоре после соответствующего события, и потому первая часть этой книги – практически документальный отчет о бомбардировочных операциях с точки зрения бомбардира флайт-сержанта¹⁵. Вторая часть – о поиске пропавших членов экипажа, о желании узнать, не оглядываются ли они с ностальгией в прошлое, вспоминая бомбардировки Германии. Испытывали ли они чувство страха в то время так же, как и я? Действительно ли в среднем возрасте они сильно изменились? Повлияли ли как-нибудь боевые вылеты на их физическое состояние или психику? В сегодняшнем мире с его неразберихой полагали ли они, что наши усилия имели смысл? И что они думали спустя двадцать лет о бомбардировке Дрездена?¹⁶ Чувствовали ли они какую-нибудь вину за то, что мы сознательно бомбили гражданское население?

Это был не только поиск пропавших членов экипажа; я также искал ответы на вопросы, которые не мог задать им, когда мы жили и летали вместе. Но как это часто происходит, когда человек находится в поиске, будь то религия, потерянное племя или значения иероглифов на камне, он в конце достигает не только объекта своего поиска, но также и обнаруживает кое-что и в самом себе. Так случилось и со мной.

Остается только добавить, что, вступив в RAF по расплывчатым и в значительной степени эмоциональным мотивам, из которых не последним было юношеское желание самоутвердиться, я обнаружил самого себя накануне перевода в учебно-боевое подразделение в Уинге¹⁷, в Бакингемшире, задающимся вопросами, в какой экипаж я попаду и возможно ли ускользнуть домой на несколько часов, чтобы отпраздновать свой двадцать первый день рождения?

¹⁵ Бомбардир – член экипажа тяжелого бомбардировщика, в обязанности которого входили поиск и идентификация цели, наведение самолета на нее при помощи бомбового прицела и непосредственно сам сброс бомб. Флайт-сержант – звание в RAF, которое приблизительно соответствует званию старшего сержанта.

¹⁶ В ночь на 14.02.1945 г. на Дрезден сначала совершили два массированных налета британские бомбардировщики, а после рассвета уже разрушенный и горящий город еще дважды атаковали американские бомбардировщики. К апрелю 1945 г. из-под руин были извлечены 30 тыс. погибших, а всего же число жертв этих бессмысленных и жестоких налетов на Дрезден оценивается в 60 тыс. человек.

¹⁷ Уинг – поселок в 18 км западнее г. Лутон.

Часть первая ЭТО ПРЕКРАСНАЯ ЖИЗНЬ, ЕСЛИ ТЫ НЕ РАССЛАБИШЬСЯ

Глава 1 БРАЧНЫЙ РЫНОК

В первый день всех направили в большой ангар и сказали, чтобы мы сами сформировали свои экипажи; те же, кто окажется слишком щепетильным, недоверчивым или замкнутым, чтобы сделать это, в конечном счете окажутся в экипаже с другими имеющими подобные черты характера. Эта встреча незнакомцев в основном была похожа на брачный рынок, и все же выбор хорошего партнера для полетов был намного важнее, чем хорошая жена. Вы не могли развестись со своим экипажем и могли умереть, если один из его членов не выполнит свою задачу в критический момент.

Я чувствовал себя словно девушка, впервые пришедшая на танцы и дрожащая при мысли, что она может остаться без кавалера. Сначала пилоты, штурманы, радисты и бортстрелки стояли по отдельности, но к полудню люди начали циркулировать между группами и атмосфера шаткого веселья проникла в унылый ангар. Время от времени можно было услышать радостный крик: «Эй, Билл, я нашел штурмана!» – и если кричавший был бортстрелком, каждый с готовностью понимал его радость, потому что, хотя в экипаже бомбардировщика каждый подвергался одной и той же опасности, у штурманов и бортстрелков был разный статус, обусловленный неписаными, но бесспорными правилами.

День тянулся, и, когда пришло время покинуть ангар, я все еще был «девушкой без кавалера». Тем же вечером я отправился в деревню, выпил несколько стаканчиков и сел поиграть на имевшемся в пабе пианино. Штурман – сержант с кружкой пива в руке – подошел и встал около пианино. Через некоторое время он предложил угостить меня выпивкой. Как и я, он еще не нашел экипажа. Завязался разговор, потом я угостил его выпивкой, и мы решили объединиться в один экипаж. Он был с севера, ему был двадцать один год, и его звали Джек.

На следующий день Джек пришел ко мне очень взволнованный. Он нашел пилота, который уже договорился с одним бортрадистом. Мы встретились вчетвером. Пилот – высокий, худощавый австралиец с голубыми глазами и тонким бледным лицом – был того же возраста, что и Джек. Радист, которому еще не было двадцати, был здоровенным, приятным парнем из Лидса. Их обоих звали Джордж. Без всяких дискуссий мы решили, что должны объединить наши силы; единственная проблема состояла в том, что могла возникнуть путаница из-за того, что в экипаже было два Джорджа. В конце концов мы договорились, что будем звать пилота Диг. Когда же спросили, как зовут меня, я сказал, что Майлз, но большинство моих друзей в RAF называли меня Майк. Диг сказал: «Майком ты будешь и для нас».

В конце девятнадцатого века бабушка и дедушка Дига эмигрировали из Германии и обосновались в Австралии, и хотя он подшучивал над тем, что будет бомбить землю своих предков, но очень мало говорил о своем происхождении. В течение нескольких дней я пытался настойчиво, возможно слишком настойчиво, узнать его как можно лучше и был сильно встревожен недостатком взаимопонимания между нами. Диг был полной противоположностью мне – упрямый, прямолинейный, пренебрежительно относившийся к искусству, любитель грубых развлечений, верный и отважный. Он сказал мне, что в Перте у него была подруга, настоящая красавица, а так как он был первым австралийцем, с которым я когда-

либо разговаривал, то принимал его настоящий рыночный сленг за поэтические образы. Но скоро стало очевидно, что единственной точкой соприкосновения между нами было то, что я мог играть «Я не сказал спасибо за этот прекрасный уик-энд», эта мелодия напоминала ему о дружбе. Когда я начал петь, он спросил меня, мучаюсь ли я, когда пою, так же, как он мучается, слушая меня.

Джордж, бортрадист, очень хотел участвовать в боевых вылетах. Он окончил курсы связистов в учебном авиационном корпусе¹⁸ и, когда достиг минимального возраста, семнадцати с половиной лет, вызвался добровольцем для службы в бомбардировочной авиации. Хотя он не думал, что я говорил правильно, а я не думал, что он был, боже мой, йоркширцем, я полагаю, что оба мы замечали лишь небольшие нюансы в произношении и имели немного общих интересов, хотя я обнаружил, что он по-настоящему любит музыку. Любимыми мелодиями Джорджа были «Бумажная кукла» и «Это могло случиться с вами», но я полагаю, что если бы мы должны были ехать в одном и том же поезде, то вместо того, чтобы петь вместе в вагоне-ресторане, после нескольких секунд вежливой беседы оба скрылись бы за газетами.

В один из дней Диг сообщил нам, что он подобрал стрелков и потому экипаж практически укомплектован, а когда мы прибудем в учебное подразделение, к нам должен будет присоединиться бортмеханик. Бортстрелки, Пол и Гарри, уже договорились, что Пол займет верхнюю фюзеляжную турель, а Гарри станет «хвостом Чарли»¹⁹ в хвостовой турели. У Гарри была коричневая кожа, высокие скулы, он отличался заносчивым нравом; нетрудно было вообразить, что шотландские мореплаватели и африканские женщины среди его предков были гордыми членами клана и дочерьми вождей племен.

Иногда он начинал говорить настолько вычурно и украшать речь таким количеством придаточных предложений с ироническими эвфемизмами²⁰, что слушатель терялся в лабиринте дипломатического английского языка девятнадцатого столетия. По поводу одной из некрасивых служащих WAAF²¹ он заметил: «Сомнительно, что кто-нибудь мог с уверенностью заявить, что это был цветок, рожденный, чтобы расцвести незамеченным и растратить впустую свою свежесть в воздухе пустыни». Но в то же время, как Гарри оценивал деликатность и нюансы беседы, он так же мог ругаться грубо и ожесточенно. В то время в Англии было крайне немного выходцев из Вест-Индии, и только горстка из них служила в авиации. В течение всего периода обучения в Бомбардировочном командовании²² и позднее в эскадрилье мы не видели и не встречали больше ни одного летчика из Вест-Индии. Гарри было двадцать четыре года, и он был самым старшим в нашем экипаже.

Другой бортстрелок, Пол, родился в Абердине²³ в английской семье, но большую часть своей жизни провел в Ливерпуле и потому имел слегка голодный взгляд типичного ливерпульца. Он был самым маленьким в экипаже, и его иногда называли «юниором». Пол любил

¹⁸ Учебный авиационный корпус – добровольческая организация, созданная в 1941 г. и готовившая юношей 14 – 18 лет для вступления в RAF.

¹⁹ Хвост – прозвище хвостовых бортстрелков бомбардировщиков RAF.

²⁰ Эвфемизм (*греч.*) – непрямое, смягченное выражение вместо резкого или нарушающего нормы приличия. Например, «вы сочиняете» вместо «вы врете».

²¹ WAAF – женская вспомогательная служба RAF, ее персонал выполнял административные функции в штабах, работал в узлах связи и т. п.

²² RAF включали три большие части: Командование метрополии, Командование заморских территорий и Воздушные силы военно-морского флота. 14.07.1936 г. в рамках реформы организационной структуры в Командовании метрополии были созданы три авиационных командования: Истребительное командование, Бомбардировочное командование и Командование береговой авиации. Они стали самыми крупными объединениями RAF и просуществовали более тридцати лет: Истребительное и Бомбардировочное командования были расформированы 30.04.1968 г., а Командование береговой авиации – 28.11.1969 г.

²³ Абердин – город в Шотландии.

риск, и слова, что кто-то был сумасшедшим ублюдком, являлись самой высокой похвалой, которую он мог подарить. Он много смеялся, но говорил скупыми, обычно короткими, рублеными фразами. Все любили Пола; он всегда во что-нибудь играл, почти никогда не жаловался и не был против ничего и никого, кроме абсурда и власти. Он предпочитал играть в карты на деньги, чем пытаться счастье с женщинами, и пил запоем.

Диг привел нас шестерых в сержантскую столовую²⁴ и торжественно поставил шесть кружек пива, чтобы отметить будущие успехи. Пока мы пили, к нам подошел другой австралийский пилот. «Ну, вы, парни, попали с ним, – сказал он, смотря на Дига. – Когда мы были в летной школе, я был единственным, черт побери, у кого хватало нервов летать с ним в строю».

Диг заревел от смеха. «Обойдемся без всяких предупреждений, юный Гог, – ответил он. – Гог не отличает своей задницы от дыры в земле». Он нежно оглядел нас. «У меня чертовски хороший, самый лучший экипаж в Бомбардировочном командовании», – добавил он.

Я восхищался его уверенностью. На тот момент мы вместе не совершили еще ни одного полета. Но уже очень скоро начался наш боевой путь. В то время как Джек остался на аэродроме совершенствовать навигационные знания, летая с опытными экипажами, остальные во главе с Дигом отправились на запасной аэродром, чтобы практиковаться в полетах по круговому маршруту на «Веллингтоне». Джек не хотел оставаться, но утешался мыслью о встрече в уик-энд со своей беременной невестой, и они хотели ускорить свои планы относительно свадьбы.

Мы попрощались с Джеком, и следующей новостью, которую мы получили о нем, стало известие о том, что он мертв. Он находился в «Веллингтоне», который разбился во время захода на посадку.

Нас охватило уныние, но невеста Джека, должно быть, испытывала крайнее отчаяние. Мы не знали ни ее имени, ни где она жила, и хотя попытка найти ее, возможно, была бы уместна – это просто подтверждение горя, его невозможно смягчить.

Это был волнующий момент, когда Диг впервые взлетел без инструктора на борту, и мы могли доказать, что стали самостоятельными и можем делать все так, как нам нравится. Джордж, вопреки правилам, настраивался на радиостанцию союзных сил, и некоторое время по внутренней связи слышалась танцевальная музыка.

Тогда же мы получили нового штурмана. Лес²⁵, бледный, долговязый юноша из Шеффилда, до вступления в RAF работал клерком в строительной компании. Он был застенчивый и робкий и потому оказался среди оставшихся на «брачном рынке». Для человека его характера, должно быть, было крайне стеснительно присоединиться к экипажу, который потерял своего штурмана при трагических обстоятельствах, и если он почти сразу же почувствовал себя как дома, это произошло только благодаря упорству Дига в желании иметь лучший экипаж, и если Лес в его числе, то он тоже должен быть лучшим штурманом.

Уверенность Дига не была поколеблена неудачной попыткой Леса найти нужную цель во время наземных тренировок, прозванных «нащупыванием», в высокой затемненной комнате, в которой моделировались условия боевого вылета. Спустя двадцать минут после того, как другие экипажи «разбомбили» Вупперталь, Лес «бомбил» необозначенный район около Ахена. К тому времени, когда он «вывел» свой самолет назад к Англии, другие экипажи уже отправились на завтрак.

²⁴ Под термином «mess» («столовая») в RAF понимается гораздо больше, чем просто здание, в котором находится помещение для приема пищи. В нем размещались общежитие летного персонала, клуб и бар, и неудивительно, что большинство летчиков проводили там почти все свое свободное время.

²⁵ Лес – сокращенное от Лесли.

Последовал жаркий спор между Дигом, который был простым флайт-сержантом, и инструктором, имевшим звание флайт-лейтенанта²⁶. Инструктор хотел задержать Леса для дальнейшего обучения и дать нам другого штурмана, но Диг отказался от этого предложения. Нельзя было не восхищаться позицией Дига, но я знал, что если бы был на его месте, то принял бы предложение инструктора. Различие между нами, к моему стыду, состояло в том, что Диг был прирожденным лидером с чувством командного духа и преданности, а я же был человеком, для которого самосохранение было в конечном счете более важным, нежели любая преданность.

В течение следующих нескольких недель мы отрабатывали слетанность как экипаж. Дигу быстро наскучили ночные тренировочные полеты, и он просил, чтобы я взял управление, а сам шел в хвост самолета, чтобы лечь спать. Это помогло мне лучше узнать Леса и сработаться с ним, потому что я целых три часа летел курсом, который он мне сообщал, но при этом иногда волновался, что наш пилот такая соня. Я задавался вопросом, как мы будем обходиться в боевых вылетах, если Диг постоянно зевает и говорит о том, что хочет спать.

Несчастные случаи, происходящие с большинством экипажей, не миновали и нас. Был момент, когда наш самолет приземлился с менее чем десятью галлонами²⁷ топлива в баках; момент, когда зенитная артиллерия около Стратфорд-он-Эйвон²⁸ открыла по нас огонь; момент, когда Диг установил на альтиметре высоту в тысячу футов (триста метров) слишком высоко²⁹ и лишь Гарри своим острым ночным зрением обнаружил, что мы скользим прямо над живыми изгородями и верхушками деревьев; момент, когда я пытался научить Пола использовать бомбовый прицел, и он сбросил учебную бомбу далеко за пределами разрешенной зоны, и она упала около железнодорожной линии Юстон³⁰ – Кру; и момент, когда во время испытательного полета на «Веллингтоне» я пытался по карте найти путь к своему дому, находящемуся всего в пятидесяти километрах от аэродрома, и был не в состоянии найти его, а затем без штурмана на борту не мог найти и сам аэродром. Мы блуждали в течение почти двух часов. Затем нас направили в подразделение переподготовки, чтобы Диг смог научиться обращаться с четырехмоторным самолетом.

К нам присоединился седьмой и последний член экипажа. Ему было всего девятнадцать лет, но он был лучшим на своем курсе бортмехаников, и, возможно, его направили в наш экипаж, чтобы повысить уровень наших летных качеств. Его звали Рей, он был родом из деревни в Норфолке, и пределом его детских мечтаний было стоять в воротах «Норидж Кенэрис»³¹. Рей и я с самого начала испытывали друг к другу естественную неприязнь. Он был коротко подстрижен, я носил длинные волосы. Он не уделял никакого внимания музыке и литературе; я насмешливо относился к техническим знаниям. Он каждый вечер подметал и убирал свое спальное место; под моей же кроватью хранился запас угля, спрятанный там от других экипажей. В целом он был столь же нетерпим к артистическим натурам, как я – к деревенщине. Наши отношения формировались по принципу привязанность – отвращение, доля привязанности в них была смехотворной.

²⁶ Флайт-лейтенант – звание в RAF, приблизительно соответствующее званию капитана.

²⁷ Английский галлон равен 4,546 литра.

²⁸ Стратфорд-он-Эйвон – город в 40 км юго-восточнее Бирмингема.

²⁹ Имеется в виду то, что показания альтиметра основаны на принципе изменения барометрического давления в зависимости от высоты. Перед взлетом пилот устанавливал альтиметр на «ноль» с учетом высоты над уровнем моря, на которой находился аэродром. Таким образом, если пилот ошибался и ставил более высокое давление, чем нужно, то нулевой точкой отсчета альтиметра фактически становилась отметка ниже уровня земли, т. е. прибор, например, показывал высоту 100 метров, а самолет в действительности летел гораздо ниже.

³⁰ Юстон – железнодорожный вокзал в Лондоне.

³¹ «Норидж Кенэрис» – футбольная команда г. Норидж.

Однажды днем произошел другой несчастный случай, менее типичный, чем остальные. Мы возвращались после прерванной тренировки в навигации, и Диг начал поглядывать на свои часы. У него было свидание с одной из служащих WAAF, и он должен был еще побриться и надеть свою лучшую форму. Когда мы были на подходе к аэродрому, времени до его свидания оставалось менее двадцати минут. Я сел около Дига, чтобы выпустить шасси, передвинуть назад рычаги дросселей и выпустить закрылки (на «Стирлинге»³² это было обязанностью бомбардира), но, когда самолет находился на высоте около пятнадцати метров над землей, стало очевидно, что длины взлетно-посадочной полосы уже не хватит, чтобы приземлиться. Я ожидал, что Диг прикажет начать заход на второй круг, но команды не последовало, его челюсти были сжаты, а усики топорщились от твердого намерения вовремя встретиться с подругой.

Колеса коснулись земли на середине взлетно-посадочной полосы, в тот же самый момент я потянул назад рычаги дросселей, пытаясь выдавить жизнь из двигателей. Но несмотря на это и на попытки Дига затормозить, «Стирлинг» промчался до конца бетонной полосы, затрясся по неровной земле, пробил живую изгородь и въехал в канаву. Стойки шасси разрушились, левая плоскость сломалась, а вращавшиеся на ней лопасти взбили дерн. Меня бросило вверх, и голова ударилась о переплет кабины; Диг, казалось, скользил далеко внизу подо мной.

Опасность взрыва топливных баков и пожара заставила меня двигаться быстро. Я отбросил назад люк в крыше фонаря кабины, выкарабкался наружу и спрыгнул на землю. Диг последовал за мной, но никакого взрыва не было, и, к счастью, никто не получил травм, кроме незначительных порезов и ушибов. Диг должен был подождать со своим свиданием, его хотел видеть командир.

Он вернулся после этой встречи с чрезвычайно довольным видом. Дигу сказали, что этим самым утром прибыли документы о его производстве в офицеры и что единственным наказанием станет запись красными чернилами в летной книжке и задержка публичного объявления о присвоении офицерского звания до тех пор, пока он не покинет подразделение. Учитывая, что «Стирлинг» стал развалиной и должен был быть списан как металлолом, это было очень великодушно. Гарри не был настолько удачлив. К его недоумению, прозвучало обвинение в том, что в момент приземления он не занимал правильную позицию, то есть не был в хвостовой турельной установке. Гарри под конвоем повели к командиру, а мы все пошли в столовую, чтобы дожидаться его. В конце концов он вновь появился с высоко поднятой головой и с выражением учтивого презрения на лице.

Раздался хор голосов: «Как все прошло, Гарри?.. Что случилось?»

– Он спросил, что я могу сказать в ответ на обвинение, и я сказал ему!.. Бог мой, если бы я остался в своей турели, то был бы мертвым! И потому что я не мертв, *вы обвиняете меня!*

– Что он сказал на это? – спрашивали все.

– Он отклонил обвинения, – ответил Гарри.

Диг не запрещал разные вольности, но даже он пресытился повальным помешательством на игре в бридж, которое распространилось среди экипажей и постепенно дошло до того, что партии разыгрывали даже во время дневных тренировочных вылетов. Джордж, Лес, Пол и Гарри втискивались в отсек штурмана, оставляя Рея на его месте в фюзеляже следить за двигателями, а Дига и меня – в пилотской кабине. Однажды Диг подмигнул мне и бросил: «Держись крепче». Он взял штурвал до отказа на себя, и нос «Стирлинга» задрался вверх. Воздушная скорость упала до 145 километров в час, и самолет вздрагивал на грани

³² Шорт «Стирлинг» – четырехмоторный тяжелый бомбардировщик, начавший поступать на вооружение RAF в августе 1940 г. и совершивший свой первый боевой вылет в ночь на 11.02.1941 г.

сваливания; тогда Диг подал штурвал вперед и одновременно выжал правую педаль. «Стирлинг» перешел в пикирование и начал переворачиваться через крыло. Диг ударил по противоположной педали и потянул штурвал обратно так, чтобы самолет вышел из пикирования и начал набирать высоту в противоположном направлении с ужасным торможением. Из штурманской кабинки, словно стая голубей, вылетели карты, и появилось встревоженное лицо Леса. Диг едва не задохнулся от смеха, в то время как «Стирлинг» скакал по всему небу как необъезженная дикая лошадь. Его веселый намек сработал. Больше не было никакой воздушной школы игры в бридж.

Перед тем как присоединиться к эскадрилье «Ланкастеров» экипаж был направлен на четырнадцатидневные курсы в подразделение переподготовки на «Ланкастеры», и именно там я получил унижительную взбучку. Были проведены внезапные экзамены по бомбовому прицелу Mk.XIV, взрывателям и детонаторам, и я сдал почти пустой листок. Предыдущие экзамены я сдавал, зубря в последнюю минуту и запоминая кое-что благодаря фотографической памяти, но неожиданный экзамен показал глубину моего невежества. Старший инструктор-бомбардир вызвал меня к себе и сказал, что не может одобрить мой перевод в эскадрилью. Я стал бы смертельной обузой для любого экипажа. При таких обстоятельствах не было другой альтернативы, как оставить меня и предоставить экипажу запасного бомбардира.

Я пошел прямо к Лигу и рассказал о том, что произошло. В это время его вера в свой экипаж, должно быть, подвергалась очень сильным испытаниям. В учебно-боевом подразделении ему сообщили, что инструкторы делают ставки на то, какой экипаж первым не вернется из боевого вылета, и что его экипаж является фаворитом. Пол признался, что лишь удача и обман помогли ему окончить школу воздушных стрелков; в действительности его зрение было не очень хорошим. Был провал Леса в «нащупывании», и теперь еще я говорил ему о том, что сказал старший инструктор. Сначала он выглядел озабоченным, а потом усмехнулся. «Механика бомбового прицела? – произнес он. – Я не отстану, черт побери, пока вы не начнете сбрасывать бомбы в нужном месте».

Он принял меры, чтобы я прошел специальный двухдневный курс по изучению бомбового прицела, взрывателей, электрических цепей и других технических деталей. По истечении этих двух дней я сдал новый экзамен и был допущен. Затем экипаж был направлен в эскадрилью, имеющую репутацию подразделения, часто менявшего место базирования и ведущего почти кочевой образ жизни. Тогда ее временный аэродром был в Метуолде³³, в Норфолке. Она существовала уже достаточно долго, чтобы иметь собственную эмблему – песочные часы – и девиз «Вовремя»³⁴.

³³ Метуолд – поселок в 26 км юго-восточнее г. Кингс-Линн.

³⁴ Все гербы подразделений вооруженных сил Великобритании, включая эскадрильи RAF, сначала проходят экспертизу в Королевской геральдической палате, а потом утверждаются царствующим монархом.

Глава 2 ОТ ДЕБЮТА К ЗАБВЕНИЮ

Однажды днем в конце сентября 1944 г., миновав сосновую рощу, мы увидели пустынный аэродром и на мгновение задались вопросом, были ли мы в нужном месте и не приехали ли по ошибке на покинутую базу. Затем мы поняли, в чем была причина мира и безмолвия вокруг. Вся эскадрилья находилась где-то над Европой, совершая дневной боевой вылет.

После доклада в канцелярии нам дали бланки, которые содержали вопросы о семье, о распоряжении личным имуществом и другие вопросы, которые должны были помочь штабному персоналу управиться с имуществом покойника, его состоянием и последними пожеланиями. Бланки должны были быть заполнены как можно скорее.

Диг спросил дежурного клерка: «Как здесь дела?» Он имел в виду, все ли хорошо с помещениями для постоя и едой?

Клерк ответил: «Очень хорошо. Никого не потеряли, с тех пор как ночью трое были сбиты над Франкфуртом». Он оглядел нашу форму. «Здесь также легко получить офицерские звания», — добавил он.

Мало того что существовали нюансы в работе, которую выполняли разные члены экипажа, но было также и открытое социальное различие между офицерами и унтер-офицерами. Пол, который если и не выдумал выражение «мне все до лампочки», то использовал его по любому поводу, заржал и выдал кое-что по поводу производства в офицеры. Диг, недавно получивший офицерское звание, шел на все, чтобы доказать, что является офицером и джентльменом, хотя в глубине души все еще оставался мальчишкой. Он сделал саркастическое замечание насчет дежурных канцелярских клерков, которые говорят то, о чем их не спрашивают.

Клерк ответил ему тем же. Он посмотрел на повседневную форму Дига цвета морской волны, на нашивку «Австралия» на его плечах, знак пилота на груди, новую нашивку на погонах³⁵ и произнес: «Есть забавная штука в этой эскадрилье. Австралийские шкиперы³⁶ очень неудачливы. У нас никогда не было ни одного, который бы закончил тур³⁷».

Диг сказал, что он надеется на Бога, но это был не очень хороший ответ, и он знал это. Мы покинули канцелярию с бланками и запиской с номером нашего барака и пошли на край летного поля дожидаться возвращения эскадрильи.

Вскоре показался первый «Ланкастер», гудящая точка в небе. Он летел на значительном расстоянии впереди остальных и начал заход на посадку еще до того, как вдали появились другие, поодиночке и парами. Мы наблюдали приблизительно шестнадцать или семнадцать посадок и заметили, что два самолета вернулись на трех двигателях, и задавались вопросом, был ли четвертый двигатель «Ланкастера» выведен из строя зенитным огнем или же просто отказал из-за некоей технической неисправности.

К началу октября 1944 г. союзническое наступление во Франции остановилось, линия фронта стабилизировалась западнее реки Мез, и Бомбардировочное командование, которое было временно привлечено к поддержке войск, возобновило полномасштабное воздушное наступление на крупные промышленные центры Германии. В течение двух лет сэр Артур

³⁵ В RAF унтер-офицеры носят нашивки, обозначающие их звания, на рукавах, а офицеры — на погонах. Одна узкая поперечная полоска на погонах обозначала звание пайлэт-офицера, которое примерно соответствует званию лейтенанта.

³⁶ Так в RAF называли командиров экипажей тяжелых бомбардировщиков.

³⁷ В RAF существовало правило, согласно которому пилоты и члены экипажа должны были выполнить строго определенное число боевых вылетов, называемых туром, после которого они получали право на длительный отпуск.

Харрис³⁸ (известный общественности под нейтральным прозвищем Харрис-бомбардировщик, а экипажам самолетов как Грубиян) следовал стратегии разрушения немецких промышленных, экономических и военных систем, атакуя города, в которых имелось большое скопление заводов, и подвергая их бомбардировкам по площадям³⁹. Однако недавно он получил недвусмысленное указание стать более разборчивым в своих целях, и некоторые эскадрильи, включая нашу, были оборудованы GH⁴⁰ – новой радарной системой слепого бомбометания.

Система GH делала бомбардиров с их бомбовыми прицелами Mk.XIV практически лишними на борту, так что еще перед началом боевых вылетов я принадлежал к обреченному на «вымирание» виду, который был обойден техническим прогрессом. Используя GH⁴¹, штурман начинал вести обратный отсчет и командовал бомбардиру, когда нажимать на кнопку сброса, и таким образом все умение бомбардира сводилось к умению нажать кнопку, что, возможно, мог сделать каждый. Однако очень немногие «Ланкастеры» были оснащены этим удивительным устройством, и опытный бомбардир все еще был необходим, потому что радиус действия GH все еще оставался нестабильным. На килях самолетов, имевших систему GH, были нарисованы две желтых полосы, и во время дневных налетов в условиях плотной облачности по меньшей мере каждые два самолета без такой системы имели лидером звена самолет с GH и сбрасывали свои бомбы, когда это делал он.

Это, конечно, была чистая случайность, что мы присоединились к одной из немногих эскадрилий в Бомбардировочном командовании, которая была оснащена системой GH и специализировалась на маркировке целей во время дневных налетов⁴².

Боевой приказ был вывешен на доске объявлений эскадрильи в пятницу, 13 октября, и впервые в нем появились наши фамилии. Зная, что сигнал сбора будет дан рано, мы отправились пораньше спать в наш барак Ниссена⁴³, скрытый в лесу на некотором расстоянии от главной базы.

Сбор был объявлен в два часа ночи, и после завтрака Диг, Лес и я отправились на штурманский инструктаж, который должен был состояться в большом бараке, заполненном столами и складными деревянными стульями. В одном конце находился помост, и это место, возможно, было деревенским клубом, срочно переделанным для нынешних целей, за исключением стен, покрытых юмористическими предостерегающими плакатами. Некоторые из них были из серии «Знаменитые последние слова», принадлежавшей Фугасу⁴⁴, на одном был

³⁸ Эйр-маршал сэр Артур Харрис с 21.02.1942 г. возглавлял Бомбардировочное командование RAF.

³⁹ Харрис полагал, что главными целями бомбежек по площадям должны быть не промышленные объекты, а города предпочтительно с плотной застройкой и их густозаселенные центры. Он считал, что, сломив моральный дух населения, можно было подорвать и решимость немецких вооруженных сил продолжать войну.

⁴⁰ Вероятно, имеется в виду система H2S, разработанная на базе бортовой РЛС AI Mk.VII с длиной волны 10 см.

⁴¹ Антенна этой системы, размещенная в обтекателе в нижней части фюзеляжа самолета, делала один полный оборот в секунду и посылала вниз высокочастотные импульсы. Когда самолет летел над ровной поверхностью, например над морем, импульсы рассеивались в разные стороны и экран H2S, установленный в штурманской кабине, оставался темным. Как только он пересекал побережье, часть импульсов отражалась от складок земли, и штурман видел на экране основные очертания ландшафта под собой. Когда же бомбардировщик достигал сильно застроенного района, например, крупного города, то уже практически все посланные импульсы возвращались обратно, давая мощные отметки на экране.

⁴² В RAF такие самолеты называли «Патфайндерами» (от англ. pathfinder – следопыт). Их задачей было обнаружить цель и обозначить ее специальными сигнальными и осветительными бомбами, чтобы обеспечить прицельное бомбометание основной группы бомбардировщиков.

⁴³ Сборно-разборный барак типа «Ниссен», использовавшийся на базах RAF, главным образом, для размещения административных служб, а на временных аэродромах – для размещения личного состава.

⁴⁴ Фугас – псевдоним Сирила Кеннета Бирда, известного английского карикатуриста, работавшего с 1937 г. художественным редактором еженедельного сатирико-юмористического журнала «Панч». Он родился 17.12.1887 г., изучал машиностроение, фотографию и литографию. Во время Первой мировой войны Бирд участвовал в боях и был ранен. Находясь в госпитале, он начал рисовать, и его рисунок «Зверское лицо войны» был напечатан в журнале «Панч». После этого его рисунки публиковались во многих британских журналах. В ходе Второй мировой войны Бирд создал множество пропаганд

изображен одетый в мешковатые штаны крестьянин, который выворачивал пустые карманы. Он стоял около публичного дома, и надпись гласила: «Прежде чем отправляться на дело, проверь, не пусты ли карманы».

Позади помоста к стене была прикреплена огромная карта Европы, красная ленточка показывала маршрут полета к цели и обратно. Лес обосновался за столом и начал наносить схему курсов на меркаторскую карту⁴⁵; я делал то же самое на топографической карте. Пока мы работали, вокруг электрических лампочек, висящих под потолком, сформировалось облако папиросного дыма. Диг стоял, болтая и шутя с другими пилотами, и иногда прерывал их, спрашивая: «Как это было?»

Основной инструктаж, на котором к пилотам, штурманам и бомбардирам присоединились все остальные члены экипажа, открыл офицер разведки. Он сообщил нам, что сегоднешний налет на Дуйсбург должен стать самым мощным из всех дневных налетов на какой-либо из германских городов. Дуйсбург находился всего лишь в шестидесяти километрах от линии фронта и был крупнейшим речным портом в Европе. В нем располагались предприятия тяжелой промышленности, а доки и железнодорожная сортировочная станция были жизненно важными коммуникационными центрами. Атакой руководили два бомбардировщика наведения под кодовым обозначением «Бигбой», с которых по радио должны были передаваться инструкции относительно точек прицеливания для всего потока бомбардировщиков под кодовым наименованием «Гром». Поток должен был следовать на высоте приблизительно 6100 метров и имел прикрытие из «Спитфайров» и «Мустангов»⁴⁶, летавших на высотах между 9100 и 10 700 метров.

Затем слово взял офицер-синоптик и предсказал, что слой облаков, который в настоящее время простирался над Англией и Северной Францией, рассеется прежде, чем поток достигнет немецкой границы, и над районом цели будет хорошая видимость. Ведущие штурман, бомбардир, радист и артиллерийский офицер также сказали несколько слов, и после итогов инструктажа, подведенных командиром, всем экипажам пожелали удачи.

Мы собрали свои парашюты, и в шесть утра автобусы начали развозить экипажи к самолетам, которые стояли в отдельных капонирах на границе летного поля. Мы ехали в автобусе, который вела блондинка из WAAF, тряска была очень сильной. Гарри был единственным, кто обмолвился хоть словом во время этой короткой поездки. Он сказал: «Ей надо рулить подходящим аппаратом! Грузовиком!»

Этим пасмурным утром наш четырехмоторный бомбардировщик, стоящий в капонире, можно было определить только по очертаниям.

В семь часов одну минуту «Ланкастер» «Джи-Джиг»⁴⁷ занял позицию для взлета. Диг полностью открыл дроссели, и самолет начал двигаться, сначала медленно, потому что нес 13 000 фунтов⁴⁸ бомб, но постепенно он набирал скорость, пока мы не оторвались от земли в конце взлетно-посадочной полосы. «Джиг» быстро вошел в облака, и в течение нескольких минут мы поднимались вслепую, но на высоте 2400 метров облака рассеялись, открыв яркое синее небо. Под нами во всех направлениях до горизонта лежала мягкая белизна облаков. В поле зрения не было никаких других самолетов.

гандистских плакатов и рисунков. С 1949 г. и до своего выхода на пенсию в 1953 г. он был главным редактором «Панча». Бирд умер 11.06.1965 г.

⁴⁵ Меркаторская карта – карта, составленная в равноугольной цилиндрической проекции, впервые построенная в 1569 г. картографом Меркатором. В этой проекции меридианы являются недугами, как на топографических картах, а прямыми параллельными линиями, проходящими на равных расстояниях друг от друга. Расстояния же между параллелями возрастают к полюсам, при этом сами полюсы как бы уходят в бесконечность, и потому меркаторские карты обычно обрывают у 70 – 80° параллели.

⁴⁶ Супермарин «Спитфайр» – английский истребитель; Норт Америкен Р-5 1 «Мустанг» – американский истребитель.

⁴⁷ Имеется в виду бортовой код бомбардировщика HJ-J.

⁴⁸ Приблизительно равно 5897 кг.

Мы получили приказ лететь к точке сбора, расположенной около Или⁴⁹, и барражировать в том районе в течение некоторого времени перед тем, как пересечь южное побережье Англии. Сильно смущало то, что мы описывали круги в одиночку (другие базировавшиеся поблизости бомбардировщики должны были кружиться вместе с нами), и я задавался вопросом, не ошибся ли Лес и не кружили ли мы над Бристолем или Оксфордом.

В конце концов мы взяли курс к побережью, но проходили минуты, а никаких других самолетов все еще не было видно. Диг сверился с Лесом, что мы были на правильном курсе и летели на высоте, объявленной на инструктаже.

В одиночку «Джи-Джиг» пересек невидимое английское побережье, и Диг изменил курс в направлении французского берега в районе города Абвиль. Небо оставалось синим и пустым, а облака внизу походили на бесконечные сугробы.

Диг обратился ко мне с просьбой взять управление, в то время как он сам пошел в хвостовую часть в туалет. В течение одной минуты или около того я летел курсом на высоте, сообщенной мне Лесом, и спрашивал сам себя, сколько других бомбардиров могли утверждать, что управляли «Ланкастером» в ходе боевого вылета перед тем, как сбросить хотя бы единственную бомбу. Диг вернулся, и я возвратился на свое место в носу самолета к прекрасному виду на пустое пространство выше, впереди и внизу.

Заговорил Джордж. Он закончил свои передачи и уже был сыт по горло сидеть взаперти в своей радиокабинке. Джордж сказал, что собирается осмотреться вокруг из астрокупола⁵⁰. Спустя мгновение раздался щелчок его микрофона.

– Я нахожусь в астрокуполе, – доложил он.

– Хорошо, приятель, – ответил Диг.

Последовала небольшая пауза, прежде чем Джордж заговорил снова.

– Я полагал, что в этом налете должна участвовать тысяча двести ублюдков, – произнес он. – И где остальные тысяча сто девяносто девять?

Ответа никто не знал.

– Лес, на брифинге была указана воздушная скорость в 250 километров в час? – опять с сомнением спросил Диг.

– Да, Диг, но я считаю, что мы сильно опаздываем. К настоящему времени мы должны быть над Францией.

– Увеличьте обороты до двадцати четырех⁵¹, Рей, – приказал Диг.

– Двадцать четыре, – эхом отозвался бортмеханик.

Мощная волна прокатилась по «Джи-Джигу», в то время как он летел к пустому горизонту. Звук тяжелого дыхания в наушниках указывал на то, что у кого-то микрофон не был выключен. Источник шума удалось идентифицировать мгновение спустя, когда началось немелодичное насвистывание. Свист во время работы помогал Лесу сконцентрироваться.

– Микрофон, Лес, – бросил я резко.

Раздался щелчок.

Пустое синее пространство впереди казалось более враждебным, чем небо, закрытое пугающей массой дождевых облаков. Если бы ситуация не была столь серьезной, это могло бы показаться смешным.

Мы участвовали в самом массированном дневном налете, когда-либо проводившемся против нацистской Германии, и при этом мы, возможно, выполняли одиночный полет к Северному полюсу. Девиз на гербе эскадрильи казался особенно нелепым.

⁴⁹ Или – город в 23 км северо-восточнее Кембриджа.

⁵⁰ Астрокупол – прозрачный сферический фонарь, расположенный наверху фюзеляжа, непосредственно за фонарем пилотской кабины. В ходе ночных вылетов он в основном использовался штурманом для определения местоположения самолета по звездам.

⁵¹ Имеется в виду до 24 тысяч оборотов.

Диг начал что-то ворчать о других пилотах и экипажах. Ни один из них не следовал инструкциям, данным на брифинге. Мы летели согласно его записям, а все остальные нарушали правила.

– Это был последний раз, когда я делал какие-либо заметки относительно установленной воздушной скорости, – заявил он.

Казалось более важным найти другой самолет, чем сбросить бомбы на цель. В течение нескольких минут никто не произнес ни слова. За исключением звучного рева двигателей стояла полная тишина. Моя фантазия начала работать. Мы вообще не участвовали в боевом вылете. Инструктаж был лишь сном, и мы в действительности выполняли лишь стандартный тренировочный полет. В любой момент Лес мог дать курс на аэродром, и мы должны будем приземлиться ко времени ленча.

Вдруг Диг закричал. Вдалеке впереди и немного справа он увидел несколько пятнышек. «Джи-Джиг» с максимально открытыми дросселями начал сокращать расстояние. Постепенно пятнышки становились все ближе, и в них можно было узнать «Ланкастеры». После краткого обсуждения с Лесом Диг принял решение срезать угол и вообще миновать Абвиль.

– Новый курс 067, – сказал Лес. – Поворот сейчас же.

Минуту или две спустя мы смогли разглядеть впереди то, что было похоже на разреженный рой мух. Это произошло незадолго перед тем, как Гарри подал свою первую реплику из хвоста.

– Позади нас три «Ланкастера», – произнес он и более тихим голосом, как бы говоря сам с собой, добавил: – Наконец мы в проклятом потоке.

Однажды, чтобы набраться опыта, я летел в хвостовой турельной установке «Веллингтона» и знал, что Гарри, должно быть, чувствовал в течение последнего часа. Лететь в хвостовой турели – это полностью полагаться на чужое мнение. Вы молча сидите, в то время как остальные рассуждают о том, что можно увидеть впереди, и, когда, наконец, видите то, что обсуждалось, и можете высказать свое мнение, все остальные уже потеряли всякий интерес к этому.

В широком просвете облаков показались зеленые поля Франции, и Гарри спросил, не могу ли я назвать город, который лежал на некотором расстоянии слева и на который он бросил свой взгляд. Как бомбардир, я был мастером на все руки – носовым бортстрелком, вторым штурманом, дублером пилота и читателем карт. Я сказал, что город, должно быть, Дюнкерк, все еще занятый вражескими войсками, и Гарри, казалось, удовлетворился этой информацией. Он проделал путь из Вест-Индии, чтобы летать над Европой, и теперь видел свой первый французский город.

Далеко слева вертикальный белый след пронзил небо, как алмазная царапина на синем стекле. Еще одна ракета «Фау-2» была запущена с немецкой ракетной базы в Голландии⁵².

В течение получаса мы летели под защитой потока, а затем я заметил, что самолеты на некотором расстоянии впереди поворачивают на новый курс. Они сбросили бомбы и уходили от цели. Пока «Джиг» летел вперед, стали видны клубы дыма от разрывов зенитных снарядов, сначала они были плотными черными шарами со светящимся центром, которые по мере рассеивания становились рыхлыми темно-коричневыми клоками. Я поудобнее расположился на животе и провел последнюю проверку бомбового прицела и переключателей.

⁵² Баллистическая ракета А4 (V-2), имеющая длину около 15 м, вес 13 т, могла доставить боеголовку массой около одной тонны на расстояние 500 км. Ее первый боевой пуск был произведен утром 08.09.1944 г. с базы в Голландии по Парижу, а в 18.40 того же дня первая ракета упала на Лондон. Всего до 27.03.1945 г. по территории Англии были выпущены 1115 V-2, из них 500 – по Лондону, в результате их взрывов погибли 2855 человек и 6268 получили ранения. Однако больше всего V-2 было выпущено по Бельгии, где только на Антверпен упали 1500 ракет.

В 6100 метрах ниже Рейн змеился серебряной нитью, вокруг которой темнело пятно разросшегося во все стороны города.

Все самолеты, казалось, проходили невредимыми сквозь разрывы зенитных снарядов, и бомбы как горох сыпались из их бомбоотсеков в нижней части фюзеляжа. «Джиг» немного качнулся, когда Диг открыл створки бомболюка. Зенитные снаряды взрывались с обеих сторон, когда по радио раздался голос с бомбардировщика наведения: «Бигбой-Один» вызывает «Гром», бомбите любую застроенную зону. «Бигбой-Один» вызывает «Гром», бомбите любую застроенную зону».

Слева вздымались облака черного дыма, но прямо впереди, похожая на крошечный серебряный камертон, к бомбовому прицелу быстро приближалась линия доков. Не было времени, чтобы делать какие-либо доклады, – и так никогда не будет лучшей цели, – доки уже попали в перекрестья координатных линий бомбового прицела, так что я нажал на кнопку сброса и произнес:

– Бомбы пошли.

– Что? – завопил Диг, который ожидал получить какие-то команды относительно корректировки курса или, по крайней мере, сигнал того, что я собираюсь бомбить.

Самолет энергично пошел вверх, освобождаясь от своего груза.

Я услышал щелчки контрольной фотокамеры.

– Бомбы пошли, – повторил я. – Груз сброшен. Закрывать створки бомболюка.

Закрыв створки, Диг заложил крутой вираж влево, следуя за остальной частью потока.

Когда мы покинули зону зенитного огня, я открыл смотровую панель, чтобы проверить, все ли бомбодержатели пусты, и с ужасом увидел, что одна 1000-фунтовая⁵³ бомба тихо перекатывалась внутри бомбоотсека. По неизвестным причинам эта бомба, должно быть, не спешила оставить свое крепление и была поймана в ловушку закрывшимися створками прежде, чем смогла оказаться на свободе. Ее взрыватель был на взводе, и в любую секунду мы могли превратиться в нечто, плывущее по ветру над Дуйсбургом.

Я доложил, что у нас свободная бомба, катающаяся в нижней части фюзеляжа, и сказал Дигу, что он должен снова открыть створки бомболюка.

Он ответил: «Хорошо», и больше никто не произнес ни слова.

Поскольку любое движение могло привести в действие взрыватель, это был очень тяжелый момент, когда створки начали открываться. Но бомба выкатилась наружу и упала, как и все другие бомбы, которые, казалось, лениво дрейфовали внизу самолета в течение нескольких секунд, а затем, по мере приближения к земле, все более ускорялись, словно боясь опоздать исполнить свое предназначение. Я потерял ее из виду перед взрывом, но думал, что она упала в поле, и, хотя несомненно жестокое убийство немецких мирных жителей не тревожило меня (любая вина была коллективной), я очень надеялся на то, что эта последняя бомба (моя ответственность) никого не убила и не поранила. Но любой зритель поблизости, наблюдавший ее падение, должно быть, был бы озадачен, почему именно поле было выбрано для сброса одиночной бомбы с уходящего потока бомбардировщиков. Я решил в будущем, прежде чем приказать закрыть створки бомболюка, заглядывать через смотровую панель, и задавался вопросом: почему во время обучения нас не проинструктировали проводить такой осмотр сразу после прохождения цели?

Вернувшись два часа спустя на базу, экипаж был доставлен в комнату инструктажей, где каждому предлагали и каждый с готовностью принимал хорошую порцию рома и несколько сигарет. Диг был нашим представителем и отвечал на все вопросы офицера разведки⁵⁴.

⁵³ Равно 453,6 кг.

⁵⁴ В RAF было обычным правилом, когда все пилоты и члены экипажей после каждого боевого вылета первым делом

Его спросили:

– Как зенитный огонь?

– Несильный. Лишь немного.

– Другие экипажи сообщили о нем как об умеренном или сильном.

– Хорошо, – сказал Диг, растягивая слова. – Вы знаете, это наш первый боевой вылет.

– В таком случае, – сказал офицер разведки немного изменившимся тоном, – поздравляю с первым успешным вылетом. – Его пристальный взгляд упал на нашивку «Ямайка» на рукаве Гарри.

– Я думаю, что *вы* заслуживаете этого вдвойне, – произнес он, доставая бутылку рома.

Никто не упомянул о бомбе, которая упала в нескольких километрах от Дуйсбурга.

Пол и я вышли из комнаты инструктажей вместе. Мы прошли лишь несколько метров, когда раздался крик. Диг в фуражке, сдвинутой на затылок, и с усмешкой на лице спешил к нам.

– Не волнуйтесь, – заявил он. – Сегодня вечером мы снова летим.

Я почувствовал себя обманутым. Не получив никакого свободного времени, чтобы насладиться успехом нашего первого вылета, мы без промедления были брошены во второй. Я был сильно недоволен.

Диг продолжал усмехаться. «Не скули, если твоя задница в огне».

К нам присоединился Гарри. Подражая произношению Дига, он сказал:

– Приятель, я слышу, что сегодня ночью мы снова отправляемся.

Мое настроение несколько поднялось, когда я услышал, как представитель Вест-Индии пытается подражать австралийцу.

– Точно, – ответил Диг.

– О'кей, – произнес Гарри своим обычным голосом, – но мы не хотим снова лететь на «Джи-Джиге». Эта буква неудачная.

– Что ты имеешь в виду – неудачливая?

– Тот «Стирлинг», который вы разбили, тоже был «Джи-Джигом».

Диг выглядел раздраженным.

– Мы будем летать на том, что нам дают, – сказал он и, резко повернувшись, пошел прочь.

В течение дня никто не спал, и после раннего ужина мы отправились на инструктаж. На нем мы с удивлением обнаружили, что целью снова был Дуйсбург.

Когда штурманы закончили наносить маршрут и курсы, в комнату для инструктажей допустили остальных членов экипажей. Прежде чем наступила тишина, у Гарри было время, чтобы пробурчать: «Опять этот чертов «Джиг».

Мы были уверены, что утренний налет имел большой успех и что ночной рейд, снова совершенный тысячами бомбардировщиков, сотрет с карты то, что осталось от Дуйсбурга. Атаку предполагалось проводить двумя волнами, и наша эскадрилья была в авангарде первой, прямо позади группы «Патфайндеров». Чтобы ввести в заблуждение вражескую радарную систему, поток большинство пути над Францией летел на высоте тысяча метров, а затем на подходе к линии фронта поднимался до 5500 метров. Другие самолеты выполняли отвлекающий налет на Гамбург, и это, при удаче, могло распылить силы вражеских ночных истребителей.

Никто не мог вспомнить два налета тысячи бомбардировщиков, проведенные в столь короткий промежуток времени, и некоторое время царила возбужденная атмосфера, но ощу-

встречались с офицером разведки своей эскадрильи. В обязанности последнего входил сбор всех сведений о противнике, а также о результатах вылета.

щение важности этого события было испорчено бездействием после брифинга и трагедией немецкого города, дважды подвергавшегося бомбежке в течение двадцати четырех часов.

Время было ни то ни се, и, не имея возможности покинуть комнату для инструктажей, можно было легко стать раздражительным и нетерпеливым. Мы курили и вели светскую беседу, которая ничего не значила, так же как и замусоленные деньги из «Монополии»⁵⁵. Слава богу, думал я, что сегодня ночью не должно быть никакого барражирования над Или, а также встречи с потоком бомбардировщиков над южным побережьем. Это был лишь простой полет по четырем отрезкам маршрута к цели и обратно.

Крошечная, скрытая маскировочным козырьком лампочка в отсеке бомбардира должна была быть выключена перед взлетом, но к этому времени я уже устроился там как дома. Я чувствовал себя здесь более защищенным, чем где-нибудь еще в самолете. Места было недостаточно, чтобы сидеть, и потому я лежал, а моим ложем был аварийный люк. Слева от меня находился вычислительный блок бомбового прицела, который был связан двумя приводами с объективом прицела, находящимся на расстоянии приблизительно сорока пяти сантиметров от моего носа. Носовая турельная установка располагалась непосредственно впереди и выше объектива прицела, и она включала два 7,7-миллиметровых пулемета «Браунинг». С правой стороны от меня в пределах досягаемости руки был блок переключателей, при помощи которых можно было отдать приказ на сброс бомб и установить, как они должны падать, поодиночке или залпом. Оставшееся пространство отсека, а также резервный отсек заполняли пачки «Window» – тонких металлизированных полосок бумаги, которые, будучи выброшенными в воздух с сотен бомбардировщиков, «забивали» экраны наземных РЛС противника⁵⁶. Это было задачей бомбардира – выталкивать «Window» через узкий лоток около его правого бедра.

В то время как Диг прогревал двигатели и проверял магнето⁵⁷, я зарядил носовые пулеметы и отправился в хвост, чтобы не болтаться перед ним и Реем во время взлета.

Это была темная ночь, и, хотя мы не спали в течение двадцати часов, никто не чувствовал себя утомленным. Для меня, и это было реальной вещью, возбуждение во время получения нового опыта ночного боевого вылета было более сильным, чем страх того, чем все это может закончиться. Потребность экспериментировать и страстное любопытство, которые заставляют детство, оглядываясь назад, казаться длительным голоданием, еще не были насыщены. Я не понимал, что возбуждение в конечном счете пойдет на спад, а чувство тревоги соответственно начнет расти, что в будущем они встретятся на одном и том же уровне и в течение короткого времени будут оставаться равными, пока возбуждение не пойдет дальше вниз, а тревога – дальше вверх.

Над Ла-Маншем я взвел взрыватели бомб и перевел «Браунинги» в положение «огонь».

«Джи-Джиг» пробивался сквозь темноту, и мы были ободрены докладом Леса, что, согласно его вычислениям, двигаемся вперед превосходно и что нет ни малейшей опасности прибыть с опозданием. Утренние события, конечно, не должны повториться. Затем он вновь заговорил, чтобы сообщить, что мы летим так быстро, что, вероятно, достигнем цели раньше «Патфайндеров». Мы фактически были лидерами всей тысячи участвовавших в налете бом-

⁵⁵ Имеется в виду популярная настольная игра.

⁵⁶ Дипольные отражатели «Window» представляли собой полоски алюминиевой фольги длиной 30 см, т. е. в половину длины волн, посылаемых немецкими РЛС типа «Вюрцбург-Гигант», и шириной 1,5 см. Они были сложены по 2000 штук в пачки массой 765 г, перевязанные резинкой. После выброса из самолета резинка лопалась, и в воздухе образовывалось небольшое облако из диполей, которое в течение минуты напоминало на экранах РЛС отраженный сигнал от четырехмоторного бомбардировщика.

⁵⁷ Магнето – небольшой компактный генератор, вырабатывающий ток высокого напряжения, необходимый для зажигания топливной смеси в двигателях внутреннего сгорания.

бомбардировщиков. В конце концов он с неким страданием сказал: «Мы всего в двух минутах полета от цели».

Я пристально вглядывался в темноту вокруг. В тот момент трудно было судить, что мучительнее – долго догонять поток бомбардировщиков или быть впереди него. Я задавался вопросом, станет ли Диг кружить над Дуйсбургом и ждать остальных, когда ночь, казалось, расцвела и вокруг нас пошел дождь из красных и зеленых цветов⁵⁸.

Лес вывел нас к цели в точно назначенное время.

Разноцветные цветы были немедленно распылены на части смертоносными брызгами зенитной артиллерии. Это было зрелище потрясающей красоты. Я сбросил наши бомбы на группу красных сигнальных огней, и Диг развернул самолет на курс возвращения домой.

Гарри, который долгое время безмолвствовал, сказал: «Не очень приятно смотреть, как кто-то падает в огне».

Обратный полет над Северным морем подходил к концу, и, прежде чем мы достигли английского побережья, я поднялся в носовую турельную установку, чтобы разрядить пулеметы. Я думал, что они стоят на предохранителе, и, отсоединив патронные ленты, нажал на спуск, чтобы произвести выброс патронов, но вместо этого пулеметы затряслись, и впереди змейкой заструился поток трассеров. Я сразу же отпустил спуск, но Диг подумал, что я открыл огонь по ночному истребителю, и был некоторый испуг, пока я не объяснил, что произошло. «Чертовски хорошо, что вы не подстрелили «Ланкастер», – произнес он с выражением.

Мы приземлились точно в пять часов утра, спустя двадцать минут после нашего взлета прошлым утром, к этому моменту мы уже представили рапорт офицеру разведки, позавтракали и были готовы лечь спать.

⁵⁸ Речь идет об осветительных бомбах, использовавшихся «Патфайндерами» для обозначения цели бомбардировки. Корпус 113-килограммовой бомбы «Red Blob» («Красная капля») был заполнен смесью бензола, каучука, фосфора и краски, которая довольно длительное время горела с характерным красным пламенем. При разрыве же 1812-килограммовой бомбы «Pink Pansy» («Розовые анютины глазки»), заполненной гексахлорэтаном, над целью буквально распускался розовый цветок. Позднее появились «Sky Markers» («Небесные маркеры») – гирлянды огней, медленно опускавшихся к земле.

Глава 3 ДОМА И ВДАЛИ

Мои отец и мать всю свою супружескую жизнь прожили в старом доме в деревне Гануик-Корнер, в зеленой зоне, в двадцати километрах к северу от Лондона. Я родился в этом доме, и с тех пор как родители вступили в Плимутскую братию⁵⁹, первые годы моей жизни проходили в узких рамках учения так называемого «Исключительного отделения» этой секты, члены которой полагали, что они божьи избранники и что мир вокруг них был джунглями из сатанинских ловушек. Обязанностью истинных братьев было защищать своих детей от мирского падения – кино, радио, профессионального спорта, официальной церкви, пабов, современных романов и дансингов, – и хотя родители иногда позволяли мне ходить в кино, я в некоторой степени был огражден от «мира», а также защищен от фактов, которые, по общему мнению, могли определить судьбу – бедности, доминирования старших и эмоциональной нестабильности, вызываемой бранящимися родителями, – я был огражден максимально долго и от секса, безумств и насилия.

Когда мне было приблизительно десять лет, отец порвал с Плимутской братией и стал набожным англикатоликом⁶⁰. Мы с матерью последовали за ним в новую церковь, и если воскресенья посвящались посещениям церкви для почитания Бога, то в будние дни ограничений было немного. Благодаря укладу нашей семейной жизни для меня было естественно, узнав, что эскадрилья остается на земле, сесть на свой мотоцикл и проехать сто тридцать километров, чтобы провести вечер дома. Гарри путешествовал вместе со мной на заднем сиденье. Он был первым цветным человеком, которого мои родители когда-либо знали, и они очень полюбили его. Его манеры были лучше, чем у большинства моих друзей, и усиливались очаровательной старомодной вежливостью. Хотя в эскадрилье он приобрел привычку ругаться, в присутствии моих родителей никогда не позволял себе произнести ничего больше «Боже мой»⁶¹, и использовал это выражение так часто и выразительно, что скоро и моя мать стала считать его своим.

У моих родителей было не много развлечений из-за карточной системы, и возник переполох, когда Гарри и я приехали с новостями о двух полетах над Германией. Я знаю, что с этого времени всякий раз, когда моя мать слышала гул орды тяжелых самолетов, летевших в дневном небе в восточном направлении, к Континенту⁶², она выбегала в сад и махала белым носовым платком, который для этой цели всегда держала наготове. Мы никогда не говорили ей, что маловероятно, чтобы наша эскадрилья когда-либо пролетела над Гануик-Корнером и что она, несомненно, махала американским «Летающим крепостям».

Так же как некоторые люди испытывают ревматические боли, возвещающие о скором изменении погоды, Гарри обладал даром предвидения, когда нам предстоит лететь снова. Он мог со зловещей точностью предсказать накануне, должны ли мы будем продолжить боевые вылеты на следующий день. В дополнение к своему суеверию относительно букв в бортовом коде самолета он никогда не поднимался в воздух, не надев узорчатый красно-синий шарф.

⁵⁹ Плимутская братия – религиозная секта, образованная в г. Плимут приблизительно в 1830 г. Ее члены не признают духовенства, по воскресеньям они собираются для совместной трапезы.

⁶⁰ Англикатолики – наиболее консервативная часть англиканской церкви. Ее приверженцы признают догматы католицизма, но отвергают слияние с римско-католической церковью; придают большое значение обрядам и власти духовенства.

⁶¹ Тут надо отметить, что одно время в Англии считалось крайне дурным тоном употреблять в речи любые высказывания со словом «Бог».

⁶² Континент – так англичане называют европейский материк, в противоположность Британским островам.

Диг также был суеверным; он не летал без своей фуражки, которая должна была быть помещена в нишу пилотской кабины позади его головы козырьком вперед. Джордж как талисман удачи возил бюстгальтер своей подружки; Пол всегда носил желтый шарф с нарисованными красными драконами; но ни Лес, ни Рей не верили в талисманы.

Я летал с большим количеством символом, чем кто-либо, – шелковый чулок, значок Земледельческой армии⁶³, розовый шифоновый шарф и крошечный слон, вырезанный из кости, – и испытывал суеверный страх перед третьим боевым вылетом, поскольку мой школьный друг погиб во время своего третьего вылета в качестве штурмана Бомбардировочного командования.

Когда Лес и я пришли в комнату инструктажей, мы увидели, что целью нашего третьего рейда должен был быть Штутгарт. Это не было тепленьким местечком для бомбардиров. Вместо того чтобы спокойно свернуться в своем отсеке, требовалось постоянно работать с прибором H2S и определять местоположение по карте. Это означало, что мне придется сидеть около Леса, ничего не видевшего в небе вокруг, то есть на том самом месте, где сидел мой друг, когда был убит во время своего третьего вылета.

По моему мнению, которое не разделял никто из властей, прибор H2S был излишне переоцениваемым устройством. Антенна под животом самолета посылала импульсы в направлении земли, и они, если наталкивались на застроенную территорию, отражались обратно, давая отметку на маленьком экране. Она проявлялась как перемещающаяся зеленая капля, и теоретически было возможно справляться с навигацией по H2S в одиночку. Единственное затруднение заключалось в том, что сначала нужно найти город, а поскольку маршрут полета к Штутгарту был усердно спланирован, чтобы избежать всех застроенных районов, то казалось, что H2S будет иметь такую же ценность, как и неподписанный чек. Другим недостатком было то, что отраженные импульсы были очень слабыми, если город лежал в низине. На инструктаже экипажам сообщили, что Штутгарт находится в одной из самых вводящих в заблуждении низин.

Мы взлетели на «Эф-Фоксе»⁶⁴ поздно днем и в сумерках пролетели над Англией, но я не видел иссиня-черных оттенков наступающей ночи, поскольку пытался помочь Лесу, обеспечивая определение местоположения при помощи H2S. К счастью, его навигационная система работала превосходно, и именно она помогла мне точно отмечать наши позиции, так что моя карта была слишком стерильной, чтобы напоминать настоящий навигационный документ, и казалась фальшивой.

Когда мы пролетали над Францией, Рей начал ворчать по поводу необходимости выполнять двойную работу – сбрасывать «Window» и вести журнал бортмеханика, и мы оба были рады, когда пришло время мне перейти вперед, чтобы занять свое место бомбардира. К сожалению, когда я протискивался мимо него с парашютом, бумагами и картами, ремень подвесной системы моего парашюта зацепился за какую-то выступающую часть. Я рванулся и, освободившись, упал вперед в свой отсек.

Зарево огня на земле справа вдаль казалось растекающимся румянцем на верхней границе облаков. Я поспешно подключил разъемы микрофона и кислородной системы. Первые слова, которые я услышал, исходили от Леса.

– Ты, тупая задница, – заявил он. – Ты знаешь, что только что сделал? Выключил два бензонасоса!

Я ответил, что это было полностью его виной; он был слишком жирным.

Диг приказал нам, чтобы мы пристегнули парашюты, а затем спросил:

⁶³ Земледельческая армия (Land Army) – английская женская организация, члены которой во время Второй мировой войны работали на фермах.

⁶⁴ Имеется в виду самолет с бортовым кодом HF-F.

– Майк, так куда мы тут летим?

– Видишь вон те огни, – ответил я. – Пролетим над ними.

Его вопрос и мой ответ в некотором смысле оба были ненужными. Нельзя было никак ошибиться в определении местоположения цели, потому что выше алеющего облака сверкали вспышки заградительного зенитного огня. Но он признавал право бомбардира направлять самолет над районом цели, а я подтверждал, что готов начать заход на цель.

Несколько сигнальных ракет, сброшенных «Патфайндером», плыли вниз, и я был очень занят, давая Дигу команды по корректировке курса, чтобы заметить зенитный огонь; надо было быстро освободиться от бомб, прежде чем красные сигнальные ракеты исчезнут в облаках. Как только бомбы ушли, мы направились на юг к точке разворота над Ретлингенем и повернули на запад к своей базе. Я оставался в носу, выбрасывая «Window», что делало использование системы H2S невозможным или абсолютно неадекватным.

На полпути домой начались неполадки в системе внутреннего обогрева, и в пилотской кабине и моем отсеке стало чрезвычайно жарко; затем Рей объявил, что система антифриза тоже стала давать перебои и что крылья рискуют обледенеть. Слишком горячие внутри и слишком холодные снаружи, казалось, мы были ингредиентами мороженого-сюрприза. Чтобы охладиться, я поднялся в носовую турельную установку, но иглы холодного воздуха, проникающие через пулеметные стволы, в конце концов втолкнули меня обратно в перегретый отсек. Я, должно быть, задремал, потому что неожиданно услышал, как Лес спрашивал: «Диг, разве ты все еще не можешь разглядеть аэродром?»

Несколько минут спустя мы приземлились, третий боевой вылет был закончен, и я мог не тревожиться. Большей частью это был длинный и довольно нудный полет. Я еще раз узнал, что если вы проходите через нечто, чего каждый боится, то действительный опыт всегда не столь ужасен, как это воображают. Это урок, который я постоянно изучаю и постоянно не могу извлечь из него опыт.

Следующим вечером я позвонил по телефону своим родителям. «Вчера вечером мы немного поволновались, – сказала мать и сообщила мне, что летающая бомба упала всего лишь в двухстах метрах от нашего дома. – Она разбила несколько окон и выбила дверь черного хода», – рассказала она.

Командиром нашей эскадрильи был назначен новый офицер. Это был известный поборник строгой дисциплины, который выполнил несколько второстепенных вылетов над французским побережьем, и его вытянутое лицо с аккуратными усами, в соответствии с предвоенными правилами, выглядело так же, как типичный пригородный дом того времени с неизбежной стриженной живой изгородью из бирючины⁶⁵ перед его фасадом.

В комнате для инструктажей была установлена трибуна из темного дуба, и с этой кафедры проповедника он обратился к экипажам во время инструктажа перед дневным рейдом на Эссен. Проведя несколько лет в Учебно-тренировочном командовании, он говорил так же, как, несомненно, многократно говорил с курсантами, призывая их к новым вершинам дисциплины и результативности, но главной темой его проповеди было расхваливание достоинств полета в плотном строю. В будущем эскадрилья в ходе дневных вылетов должна была лететь к цели и обратно звеньями по три самолета, и мы должны были начать использовать эту тактику с сегодняшнего рейда. Если бы он тогда сказал, что сам собирается вести эскадрилью, то, возможно, суждение о нем было бы более взвешенным, но он был обязан летать лишь один раз в месяц и не выказывал никакой склонности использовать эту квоту или увеличить ее.

⁶⁵ Бирючина – кустарник семейства маслиновых с белыми, сильно пахнущими цветками и черными ягодами.

Как только брифинг закончился, рассерженные экипажи стали обмениваться мнениями об этом человеке, и на волне всеобщего согласия, которое охватило комнату для инструктажей быстрее, чем злонамеренные слухи, ему дали прозвище Викарий⁶⁶. Такая реакция была незаслуженной, потому что, хотя тактика, которую он проповедовал, казалась неосуществимой во время массированных налетов тысячи бомбардировщиков, – а сегодняшний должен был стать еще одним «самым большим из когда-либо», – было очевидно, что в небольших рейдах (и мы должны были принять участие в одном из них) полет в плотном строю необходим. Но никому не нравится слушать, что он должен делать, когда это говорит тот, кто обладает лишь теоретическими знаниями, и этот инструктаж был лишь очередным примером вечного конфликта между идеалистами и реалистами.

Тем не менее эскадрилья, как и было приказано, покорно полетела к Германии звеньями по три самолета (единственная эскадрилья, сделавшая так), но заградительный зенитный огонь над Эссенем был настолько интенсивным, что самолеты начали рассредоточиваться перед тем, как рассыпать свои бомбы над целью. Дисциплина пошла прахом, и обратно самолеты эскадрильи возвращались уже поодиночке или парами. Викарий, вероятно, был разочарован, но он не был настолько глуп, чтобы обвинить пилотов в том, что они нарушили строй над целью.

Утро было безоблачным, и море искрилось, когда мы летели к голландскому побережью в составе небольшого соединения, посланного, чтобы разрушить немецкие артиллерийские позиции, возведенные около Весткапелле⁶⁷ на незатопляемом берегу острова Валхерен. «Ланкастеры» летели низко, сквозь зенитный огонь. Я увидел, что некоторые позиции находятся выше узкого пляжа, и давал Дигу команды, пока бетонные укрепления не стали быстро приближаться точно к перекрестью бомбового прицела. Одиннадцать 1000-фунтовых и четыре 500-фунтовые⁶⁸ бомбы, раскачиваясь, полетели по дуге вниз вперед. На мгновение я подумал, что их темная гроздь падает с недолетом и рухнет в море, но бомбы миновали воду и, казалось, промчались над пляжем, чтобы взорваться точно на позициях.

Это была идеальная цель для бомбардира; военный объект, не имевший опасности для гражданского населения, который можно было уничтожить только прямым попаданием, потому что все иное было бы пустой тратой времени и денег. Когда бомбы взорвались, я почувствовал восторг игрока в дартс⁶⁹, который выиграл, удвоив свои очки, и одновременно удовлетворение мастера, хорошо сделавшего свою работу.

Диг развернул самолет на 180° и направил его обратно в море. «Клянусь, я люблю этот аппарат, – сказал он. – Он лучший из всех, что мы имели». Он заявил, что собирается, как только получит достаточный опыт, закрепить его за собой. В настоящее время он принадлежал экипажу, который выполнил половину своего тура.

После приземления Диг провел некоторое время, разговаривая с сержантом из наземного персонала, отвечавшим за «Эй-Эйбл», шотландцем по имени Джок⁷⁰ Хендерсон, и узнал, что на счету «Эйбла» было более пятидесяти боевых вылетов. Я был рад, что он нашел самолет, который удовлетворял его, и еще более рад, когда проявили наши фотографии. Они показали, что бомбы упали точно; это была чудная бомбардировка, альфа меткой стрельбы.

⁶⁶ Викарий – так в Англии называют приходских священников.

⁶⁷ Весткапелле – поселок в 13 км северо-западнее г. Мидделбург.

⁶⁸ Равно 226,8 кг.

⁶⁹ Дартс – игра, появившаяся в английских пабах, позднее получившая популярность во всем мире. Игроки бросают небольшие дроты в разграфленный пробковый круг на стене с целью набрать определенное количество очков.

⁷⁰ Джок – шотландский эквивалент английского имени Джек.

Следующие три налета (один ночной на Кельн и два дневных на Золинген) были небогаты событиями, за исключением того, что во время второго рейда на Золинген «Ланкастеры» летели так тесно, что по крайней мере три самолета попали под бомбы, сброшенные их товарищами, летевшими непосредственно над ними. Кроме того, обороняющиеся использовали «чучела», ужасающее оружие, которое при взрыве имитировало прямое попадание в «Ланкастер», из пылающего шара масляно-черного дыма вылетали даже обломки крыльев⁷¹. Некоторое время небо над Золингеном имело пугающий вид.

На следующий день во время тренировочного полета по использованию системы слепого бомбометания Диг попросил Леса взять управление на себя, в то время как он сходит в хвост в туалет. Я не могу вспомнить, почему он попросил об этом Леса, но это была сумасшедшая идея. Лес никогда в жизни не касался штурвала и знал о пилотировании столько же, сколько о втором пришествии Христа. Когда он и Диг менялись местами, подвесной ремень его парашюта зацепился за рычаги дросселей, и мы начали беспорядочно болтаться в небе, но, наконец, Лес занял место пилота, будучи уверенным, что Диг поставил самолет на автопилот и все идет отлично, если его оставили ответственным.

Сразу же стала заметна продольная качка, самолет, казалось, стал шлюпкой, мягко скользящей по океанским волнам. Гарри, чье знание пилотирования, как, впрочем, и плаванья под парусами, было равным знаниям Леса, со своего места в хвосте начал высказывать тревожные замечания. Качка становилась все более и более сильной, и я задавался вопросом, будет ли Диг в состоянии перебраться через главную переборку на обратном пути. Было огромное облегчение снова услышать его голос по внутренней связи и почувствовать, что самолет отвечает его уверенным движениям.

После приземления я сказал Дигу, что мы можем и не закончить наш тур боевых вылетов, пока он будет мочиться в хвостовой части и пока некто впереди будет пытаться прибить наш «ящик» гвоздями к небу.

Лес, который слышал это, присоединился ко мне с уверенностью человека, который мог утверждать это на основе своего тяжелого опыта.

– Я согласен с Майком, – сказал он. – Я был до смерти напуган, когда ты приказал мне взять управление.

Диг спросил, какую мы можем предложить альтернативу.

– Бери горшок, – произнес я.

– Я не возьму проклятый горшок... И как бы там ни было, кто бы стал выливать его?

Но он уступил и на следующий вылет прибыл с большой жестяной банкой, в которой когда-то были консервированные фрукты. Он сообщил: «Вот мой бидон», и с тех пор этот полезный предмет был известен как «бидон Дига» и повсюду был с нами. Это была моя работа – после использования опустошить бидон через лоток для «Window».

Затем мы получили короткий отпуск.

Мы вернулись в Норфолк спустя семь дней, обнаружив, что он окутан туманом, вся эскадрилья переброшена куда-то в другое место и что не будет никаких полетов, пока самолеты не вернутся.

⁷¹ С лета 1943 г. экипажи английских бомбардировщиков, благополучно вернувшихся обратно после очередного ночного вылета, начали все чаще докладывать о том, что видели в потоке бомбардировщиков нечто похожее на самолеты, взрывающиеся в воздухе. Командование RAF, которое не могло понять причины потерь, и в то же время не желая подрывать моральный дух своих экипажей, не нашло ничего лучшего, как объявить, что это были «специальные чучела», якобы выстреливающие немецкими зенитными орудиями. Взрываясь, они имитировали гибель бомбардировщика, чтобы воздействовать на моральное состояние экипажей. Однако в действительности у немцев ничего подобного не имелось, и в большинстве случаев это на самом деле были взорвавшиеся самолеты, сбитые ночными истребителями люфтваффе или зенитной артиллерией.

В последующие дни окрестности аэродрома приобрели особый, сказочный вид. Сеть тумана стелилась по деревьям, которые стояли почти голыми, за исключением отдельных желтых листьев, сладкий запах гниющей растительности преобладал над более знакомыми запахами высокооктанового бензина и выхлопных газов. Даже время, казалось, неподвижно висело, как туман. Звуки стали приглушенными, а цвета расплывались в этом невыразительном течении ноября.

Тогда среди сырых бараков и капель, стекавших с деревьев, расцвел любовный роман, а поскольку это был мой роман, то я не могу написать о нем объективно. Я могу лишь сообщить, что девушка, в которую я влюбился, была служащей WAAF. Она была изящная, похожая на кошку даже в своей строгой серой форме. Ее звали Одри.

Мы провели вместе всего четыре вечера, прежде чем ее отправили в Лондон на курсы метеорологов. Погода улучшилась, эскадрилья вернулась, и воздух снова наполнился громким, сердитым гулом двигателей. Жизнь почти вернулась в норму.

Глава 4

ПЕРВЫЕ ОПАСЕНИЯ

Целью была железнодорожная сортировочная станция Кальк⁷² в Кельне, и мы должны были лететь на любимом Диге «Эй-Эйбле». Во время взлета я занимал место позади Рея, в то время как он помогал Дигу. Процедура всегда была одной и той же. Диг выравнивает самолет по оси взлетно-посадочной полосы, закрывает свою створку в фонаре кабины, командует: «Гарри, турель налево», поднятым большим пальцем дает сигнал немногим зрителям, толпящимся в конце полосы, двигает вперед рычаги дросселей, одновременно нажимая на тормоза, затем медленно отпускает тормоза и, когда самолет катится вперед, начинает обеими ногами двигать педали руля направления, убирает правую руку с дросселей, чтобы захватить штурвал обеими руками, говорит: «О'кей, Рей, дроссели на полную»; Рей двигает рычаги до отказа вперед, Диг легко тянет штурвал на себя, и самолет взлетает. Дроссели на самолете не имели автоматического отключения режима форсажа, обеспечивавшего дополнительную мощность, и следующей командой Дига было: «Тяни назад, Рей».

В течение этого процесса моей работой было наблюдение за приборной доской бортмеханика, где среди других приборов имелись четыре маленьких, расположенных в ряд индикатора. Если лампочка в любом из них загоралась красным цветом, это означало, что у бортмеханика есть приблизительно пятнадцать секунд, чтобы переключить бензиновые насосы, прежде чем двигатель заглохнет от нехватки топлива. К моему ужасу, когда мы взлетали, вспыхнула красная лампочка. Я сразу же сказал об этом Рею, но он все еще управлял рычагами дросселей, и таким образом я продолжал беспомощно смотреть на лампочку, думая, что в любую секунду один из двигателей встанет, «Эй-Эйбл» резко накренится на одно крыло, и мы должны будем пропахать ужасную борозду поперек летного поля. Но в должный момент Рей повернулся и без суеты позаботился о переключении топливных баков.

Опасения, возникшие в ходе взлета, не рассеялись и в течение полета. Это был наш третий полет после возвращения из отпуска и третий полет на самолете-лидере, оснащенном системой слепого бомбометания. Два других полета нельзя было назвать полностью успешными. Когда мы возвращались из первого, дневного рейда на Гельзенкирхен, Джордж внезапно закричал: «Рыбный садок!» Над целью мы были поражены зенитным огнем, и это попадание, должно быть, вызвало короткое замыкание в радарном оборудовании в отсеке Джорджа, известном как «рыбный садок». Густой синий дым с резким запахом горелого бакелита⁷³ струился в носовые отсеки, и, чтобы мы не задохнулись, Диг открыл свою створку в фонаре кабины. Поднимавшийся дым был такой плотности, что наши ведомые, думая, что мы можем взорваться, исчезли, как испуганные куропатки, и мы их больше не видели. Это не было благоприятным началом в качестве лидеров.

Пожар в конечном итоге был устранен после хаотичных переговоров по внутренней связи. Джордж был не в состоянии найти свой огнетушитель, Лес не мог обнаружить свой, Рей не мог найти свой, и Диг уже безнадежно поинтересовался, сможет кто-нибудь найти этот проклятый огнетушитель. Я передал назад свой огнетушитель, и Джордж потушил пламя, а потом сразу же обнаружил и свой пропавший огнетушитель. Его торопливо передали мне вперед, чтобы мы могли сделать вид, что он использовал свой, а не мой.

Следующий налет был на Фульду. Гарри и я находились в Лондоне в самовольной отлучке, когда у него появилось предчувствие, что нас могут вызвать утром. Так что в пол-

⁷² Кальк – находится в восточной части города, на правом берегу Рейна.

⁷³ Бакелит – синтетическая смола, применяющаяся для изготовления электроизоляционных материалов и пластмассовых изделий. Получила название в честь своего изобретателя Л. Бакеланда.

ночь мы поехали обратно на базу и, достигнув ее в три часа ночи, обнаружили, что боевой приказ уже отдан и мы прибыли как раз вовремя к завтраку перед инструктажем. Предыдущие полеты сильно измотали нас, но утомление возросло еще больше, когда мы узнали, что главная цель рейда на Фульду, старинный город с множеством церквей, незначительной военной ценности, состоит в том, чтобы проверить работоспособность системы ГН на дальности 09°40' восточнее Гринвича⁷⁴. Это должен был быть самый дальний рейд с использованием ГН из всех проводившихся когда-либо и, следовательно, самый длинный и утомительный. Когда Гарри и я, наконец, в четыре часа пополудни добрались до кроватей, мы уже точно знали, что система ГН оказалась совершенно бесполезной над Фульдой. Бомбы были сброшены в надежде, что они сами найдут себе путь сквозь облака к каким-нибудь железнодорожным веткам.

И вот теперь мы выполняли наш третий вылет с двумя ведомыми, которые аккуратно держались по обеим сторонам хвоста «Эйбла». Мои опасения резко усилились, когда мы подлетали к зоне мощного заградительного зенитного огня, и «Ланкастер» впереди нас кувырком полетел вниз, охваченный ярким пламенем. Почти сразу же «Эй-Эйбл» попал под огонь зенитной артиллерии, и мы снова услышали звук разрыва с последующим металлическим стуком осколков снаряда, сыпавшихся дождем на фюзеляж. Но ни в какие жизненно важные места они не попали, и мы пролетели вперед и сбросили наши бомбы. Я все еще нажимал на кнопку сброса бомб, когда запоздавшая волна шока, прокатившись по телу, бросила меня в почти невыносимый жар, и я ощутил, что в лицо словно вонзились сотни иголок.

Постепенно жгущий жар исчез, но затем мое тело начало трясти, и я не мог справиться с дрожащими ногами. Все еще остававшиеся мечты о славе исчезли и растворились в дневном свете над Кельном. С этого времени инстинкт самосохранения доминировал над всеми остальными инстинктами.

Я ничего не сказал о своем нервном припадке другим, но надеялся, что пройдет не слишком много времени, прежде чем мы снова полетим, потому что случившееся было сопоставимо с падением с лошади или автомобильной катастрофой. Всегда утверждалось, что нужно как можно скорее сесть в седло или за руль другого автомобиля.

Что волновало меня, так это то, что если я не совладаю со своими нервами, то могу быть отстранен от полетов с вердиктом «Lack Morale Fibre»⁷⁵ напротив моей фамилии. Призрак L.M.F. (это всегда обозначалось начальными буквами) часто посещал меня, начиная с дней обучения. Все говорили о трусах, которые были разжалованы и отправлены чистить туалеты до конца своей службы. Чтобы получить L.M.F., было достаточно просто сообщить врачу, что ты больше не можешь переносить риск вылетов. С самого начала экипажи самолетов формировались из добровольцев, и никого нельзя было принудить летать, но унижение и позор, которые следовали за признанием измученного человека, были такими, что некоторые продолжали летать, даже когда от их нервов оставались одни клочки, но не шли на L.M.F.

Ожидая следующего боевого вылета, я вспоминал последний случай L.M.F. Бортстрелок из соседней эскадрильи, которого мы знали, отказался снова подниматься в воздух после того, как увидел «Ланкастер», разнесенный вдребезги прямым попаданием зенитного снаряда. Он был понижен в звании и с позором отправлен куда-то подальше. Но не только страх потери чувства собственного достоинства удерживал людей от получения L.M.F., это было понимание того, что в стране, всецело устремленной к победе в войне, их будут считать не выдержавшими бремя этой войны. В этой атмосфере человек, который устранился, становился отверженным; он был оскорблением национальных устремлений. Он приносил ощу-

⁷⁴ Гринвич – городок, входящий в т. н. Большой Лондон. Там раньше находилась Королевская обсерватория, через которую проведен нулевой меридиан. 09°40' – долгота немецкого города Фульда.

⁷⁵ Lack Morale Fibre – нехватка моральной устойчивости (англ.).

щение позора всей своей семье, и большинство друзей больше не желали признавать его или в лучшем случае при встрече смущались и чувствовали себя неловко. Никого не беспокоили объяснения психиатров – высокомерно прозванных «фигуристами на велосипедах», – медицинские знания относительно болезней, вызываемых стрессовыми состояниями, были ограниченными.

Я прождал следующего боевого приказа менее двадцати четырех часов. Это должен был быть ночной вылет, и вечером на брифинге экипажи получили инструкции по налету на Нойс. В то время как мы и другие эскадрильи «Ланкастеров» будем бомбить Нойс, мощное соединение «Галифаксов» нанесет удар по Эссену, приблизительно в сорока километрах к северу. Эти два потока должны были лететь вместе до линии фронта, а затем разделиться на два зубца.

Взлет был отсрочен в надежде на улучшение метеоусловий над Континентом, и мы взлетели лишь в три часа ночи. Это была прекрасная ночь, и облака внизу были ярко-серебристыми. Время от времени мы видели другие бомбардировщики, летевшие тем же самым курсом, и прошли над медленно кружившей «Летающей крепостью», которая была укомплектована командой радистов, глушивших радиочастоты противника.

В конце концов мы увидели красное зарево в направлении Эссена, и вокруг стали появляться вспышки разрывов зенитных снарядов, но мы освободились от груза над Нойсом прежде, чем оборона заработала на полную мощь. Когда мы покидали район цели, Диг резко потянул штурвал на себя и почти остановил самолет, чтобы избежать столкновения с заблудившимся «Галифаксом», который проскользил мимо нас вниз. Это был единственный плохой момент, и я ощутил стыд за то, что настолько испугался тогда над Кельном, и был доволен, что никому не рассказал об этом.

«Следующий номер 12A⁷⁶», – произнес Джордж, когда мы завтракали. Никто ничего не сказал, и я спрашивал себя, не начали ли остальные ощущать напряжение.

Уже некоторое время ходили слухи о перебазировании, и спустя неделю после налета на Нойс Викарий объявил, что эскадрилья вскоре направится на аэродром в Суффолке. Было необходимо перевезти на новое место все снаряжение, и в течение какого-то времени не будет никаких полетов. Я решил ускользнуть в Лондон, чтобы увидеться с Одри, и по телефону договорился о встрече; но я хорошо понимал: нельзя полагаться на утверждения, что не будет никаких вылетов. Пришел боевой приказ о немедленном вылете, и нам сообщили, что предстоит срочная и крайне важная работа.

Навигационный и основной инструктаж были сжаты до всего лишь двадцати минут; после чего нас послали на стоянки самолетов топтаться в ожидании приказа на вылет к Дортмунду.

Это было холодное утро в начале декабря, и в небе громоздились раздувшиеся облака. Гарри непрерывно насвистывал вступительные такты увертюры из «Севильского цирюльника», я не знал, должно ли это было облегчить скуку или поддержать наше настроение на высоком уровне перед тринадцатым вылетом, и потому спросил, почему он так любит этот музыкальный фрагмент. Он ответил, что тот напоминает ему о девушке, которую он знал в Кингстоне и которая играла на скрипке в оркестре Эдварда Гордона.

– Клэр? – спросил я. Кто-то говорил, что его постоянную подругу зовут Клэр Макфарлейн.

– Нет, не Клэр, – сказал он. – Это женщина, которую я в действительности едва знаю. Лишь говорю: «Привет».

– И как ее зовут?

⁷⁶ Имеется в виду тринадцатый боевой вылет. В Англии сначала из суеверия, а затем уже в силу традиции при нумерации домов, транспорта, каких-то событий и т. п. цифра «13» заменяется цифрой «12A».

– Одалия Марселла О'Рейн, – ответил он.

Это очаровательное имя было единственным ярким моментом в период изматывающего тревожного ожидания. Не было ничего хуже, чем пройти инструктаж, а затем на стоянке ждать бесконечно откладывающегося приказа на взлет. Все связи с прошлой жизнью оборваны, но не было никакой связи и с потенциально смертельно опасным будущим. Диг и Джордж играли камнем в футбол, в то время как остальные бесцельно блуждали по бетонной стоянке, иногда обмениваясь замечаниями об ухудшающейся погоде и бесконечно куря сигареты. Гарри отказывался вступать в беседу, предпочитая насвистывать в одиночестве.

Долгожданным отвлечением внимания стал приезд автофургона-буфета с бутербродами и пончиками.

После двухчасовой задержки был дан сигнал на немедленный взлет, и сию же минуту мы, совершенно замерзшие, но сытые по горло, забрались в самолет.

Полет, казалось, длился вечность. Непродолжительный зенитный огонь над целью и бесплодный поиск Дигом среди группы «Ланкастеров» самолета его приятеля Гога лишь временно оживили полет, а затем началось долгое, медлительное возвращение домой. В действительности рейд был короче, чем большинство других, длительностью всего лишь четыре часа пятнадцать минут, но он казался предвкушением вечности, частью бесконечной жизни.

Мы приземлились в сумраке, последняя посадка на аэродроме в сосновых рощах, но повода для сентиментальности не было, и я чувствовал себя слишком уставшим, чтобы ехать в Лондон.

Мой собственный мотоцикл был сломан, так что я позаимствовал мотоцикл Пола и поехал в деревню, чтобы позвонить Одри, но, когда мы разговаривали, она показалась мне настолько разочарованной, что я изменил свое мнение относительно поездки в Лондон.

Вернувшись назад в барак, я спросил Пола, смогу ли я в дальнейшем воспользоваться его мотоциклом. «О'кей, возьмите его», – ответил он с видом человека, который перенесет все, включая заимствование своей подруги на ночь.

Позже, лежа на кровати рядом со спящей Одри, я начал вспоминать мелодию «Семнадцать с тобой» с тем же самым навязчивым повторением, которое овладело Гарри, когда он насвистывал пронзительный обрывок увертюры Россини.

Мы должны были лететь на новый аэродром на «Эй-Эйбле», который теперь общепризнанно считался самолетом Дига, и наше личное снаряжение было загружено в него, но мотоциклы необходимо было перегнать по земле. Мотоцикл Пола был на капитальном ремонте в гараже, Джордж согласился перегнать «Мачлесс» Дига, а я ехал на своем «Нортоне»⁷⁷. Мы с Джорджем прибыли еще до прилета самолетов эскадрильи и были направлены в барак Ниссена, который пропах сыростью и не имел из мебелировки ничего, кроме дюжины металлических каркасов кроватей. Я занял кровать около ржавой печи в центре барака.

Сержантская столовая находилась на дальнем конце грязного поля, и мы должны были пробираться через лужи, чтобы добраться до ее входа. Однако обстановка внутри была веселой; дрова пылали в красном кирпичном очаге, имелись кресла и журналы, и в углу на маленькой сцене обнаружилось маленькое пианино, стоявшее словно ожидавшая выхода будущая звезда. Оно создавало гармонию, и это место сразу же делалось наполовину похожим на дом; пианино символизировало дружбу, комфорт и безопасность и было для меня

⁷⁷ «Мачлесс» – старейшая марка британских мотоциклов, берущая свое начало в 1899 г. «Н о р т о н» – еще одна британская фирма по производству мотоциклов, основанная в 1904 г.

словно Юнион Джек⁷⁸ для патриота, долларовая купюра для финансиста и материнское лоно для ребенка.

Прибыла эскадрилья, и вскоре все вокруг было заполнено толпившимися членами экипажей. Диг, не теряя времени, сообщил нам, какое удовольствие мы пропустили. Викарий приказал эскадрилье собраться в плотный боевой порядок, кружа над аэродромом, и лишь затем взять курс на новый аэродром. Недавно назначенный командир авиабазы, групп-каптэн⁷⁹, наблюдал за представлением, и Викарий хотел показать ему хорошее шоу. И ему дали хорошее шоу, сказал Диг. Вместо того чтобы сформировать плотный строй, «Ланкастеры» поодиночке пролетели на бреющем полете, осыпав группкаптэна и Викария полосками «Window» и рулонами туалетной бумаги.

Следующим вечером я отправился в Лондон (самовольно), и Одри подарила мне кроваво-красный шарф, чтобы я носил его как талисман. Дорога обледенела, и меня заносило много раз, прежде чем мотоцикл заскользил в одном направлении, а я – в другом. Армейский связной мотоцикл проскочил мимо моей головы, и я вскочил на ноги еще до того, как прямо на мой мотоцикл наехал грузовик.

Водитель грузовика помог мне доставить поврежденный мотоцикл во внутренней двор мясной лавки, и меня охватила паника. Если бы был назначен утренний вылет и наш экипаж был бы включен в боевой приказ, то мое наказание могло быть серьезным. В лучшем случае меня бы отправили в Шеффилд на дисциплинарные курсы, и я не смог бы закончить тур вместе со своим экипажем.

Мне потребовалось четыре часа, чтобы, путешествуя автостопом, на поезде и такси, достичь базы, и, когда такси проезжало мимо аэродрома, мои опасения стали еще больше. Не было видно ни одного самолета; эскадрилья, должно быть, выполняла боевой вылет. Я пошел в свой барак, но он был пуст, как были пусты и другие бараки. Напуганный и подавленный, я отправился в комнату для инструктажей. Она была пуста. Затем я увидел одного техника и спросил, не назначен ли был боевой вылет. Он ответил, что да. На вопрос, вылетел ли Диг, он ответил: «К сожалению, я понимаю вас».

Я пошел в бомбардировочную секцию штаба эскадрильи, но часть меня уже была в Шеффилде, маршируя с двойной полной выкладкой. Затем я увидел знакомую фигуру, прислонившуюся к дверному косяку. Долю секунды я задавался вопросом, не видел ли я своего рода восхитительный мираж. Я закричал:

– Здорово, Джордж!

Он не исчезал. Он откликнулся:

– Привет, Майк, – и улыбнулся.

Конечно, он бы не улыбался, если бы я был в беде.

– Так что, мы не полетели? – спросил я.

– Нет, – ответил он. – Хотя мы были чертовски близко к этому. Мы были резервным экипажем.

Мы проболтали в течение нескольких минут, а затем он спросил:

– Это – новый шарф?

Я сказал ему, что Одри подарила мне его на удачу.

– Он тебе понадобится, – произнес он со смехом. – Диг в ярости на тебя.

⁷⁸ Юнион Джек – прозвище государственного флага Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

⁷⁹ Групп-каптэн – звание в RAF, которое приблизительно соответствует званию полковника.

Глава 5 ВИТТЕН

Мне досталась кожаная куртка с меховой подкладкой, принадлежавшая когда-то летчику из Берегового командования. Он разбился над морем, и куртку сняли, когда достали тело, ее застежка «молния» была разъедена морской водой. Из-за неприятных ассоциаций я надевал ее только во время поездок на мотоцикле, но, когда Пол сказал, что его комбинезон с электрическим подогревом неисправен, и спросил, нельзя ли позаимствовать куртку на время нашего следующего вылета, я не смог отказать. Он часто давал мне свой мотоцикл. Хотя мне и не нравилась мысль, что он будет носить одежду погибшего, я ничего не сказал об ее истории, и он надел куртку.

Двенадцать экипажей собрались на брифинг, который состоялся после завтрака, и им сообщили, что их «чистой» целью⁸⁰ будет железнодорожный узел Виттен, на реке Рур. Это должен был быть налет с использованием системы GH приблизительно двухсот «Ланкастеров» в сопровождении истребителей «Мустанг». Среди экипажей, напряженно слушавших свой первый инструктаж, был экипаж во главе с флайт-лейтенантом Гарри Уориком. Накануне он вместе с нами летал к Остафельду⁸¹, чтобы получить летный опыт, выполняя упражнение, известное как «тащить вторую птичку»⁸². Уорик как раз и был «второй птичкой» Дига и произвел на нас впечатление своим энтузиазмом. Он едва мог дождаться, когда поведет свой экипаж в боевой вылет, и, покидая комнату инструктажей, мы пожелали ему и его экипажу удачи.

«Эй-Эйбл» находился в ремонте, и мы летели на «Пи-Питере». Точно в 11.09 Диг отпустил тормоза, дал сигнал поднятым большим пальцем и начал свой пятнадцатый боевой вылет.

При наборе высоты я заметил, что датчик на приборной доске бортмеханика показывает слишком высокую температуру во внутреннем правом двигателе. Когда Рей закончил выполнение своих обязанностей во время взлета, я спросил его, что это означает.

– Это означает, что я зафлюгирую⁸³ его, если мы не будем осмотрительны, – ответил он. Я перебрался обратно в нос и пожалел, что отдал свою куртку Полу.

Несколько минут спустя по внутренней связи раздался голос Леса: «Так, Майк, сегодня командуешь ты. Система навигации не работает».

Я ответил ему, что сверяться по карте невозможно. Мы летели над сплошными облаками.

На связь вышел Диг. «Все нормально, – сказал он. – Я могу видеть «Изи». Мы будем следовать за ним».

Самолеты нашей эскадрильи сегодня возглавляли поток, и экипаж «И-Изи», для которого это был последний вылет, был нашим лидером. На этот раз мы были рады настойчивости Викария, чтобы экипажи летели к цели в плотном строю.

У «И-Изи» было два ведомых, и Диг приблизился к нему с правого борта с двумя нашими ведомыми. Слева, выдерживая расстояние с той же точностью, держался Уорик на «Си-Чарли»⁸⁴. Он также имел двух ведомых.

⁸⁰ «Чистая» цель – не имеющая противозащитной обороны.

⁸¹ Остафельд – поселок в 10 км восточнее г. Брюгге, Бельгия.

⁸² «Тащить вторую птичку» – отработка полета пары самолетов в плотном строю.

⁸³ Поворот лопастей пропеллера, чтобы они не оказывали сопротивления воздуху при холостом ходе неработающего двигателя.

⁸⁴ Имеется в виду бомбардировщик с бортовым кодом «НС-С». «Чарли» – условное название буквы «С» в английском

Когда поток, возглавляемый «И-Изи», пролетал над Францией, Гарри удовлетворенно заметил, что наблюдает сзади очень много самолетов. Он никогда не забывал свое относительное одиночество во время первого вылета.

Рей объявил, что правый внутренний двигатель функционирует хорошо, и Диг попросил дать ему его банку. Спустя несколько мгновений ее передали вперед, и я вылил ее содержимое, наблюдая, как моча, замораживаясь, превращается в грязный лед по обе стороны лотка для «Window».

Мы были приблизительно в пятидесяти километрах от цели, когда Диг спросил:

– Майк, что ты думаешь о тех точках впереди?

Я поднялся в носовую турельную установку. Казалось, что в синей дали стая мошек беспорядочно бросается то вверх, то вниз; затем одна из них упала, оставляя за собой тонкую спираль дыма.

– Это похоже на «собачью схватку»⁸⁵, – сказал я, и слова, когда они прозвучали из моих губ, показались мне чужими, эхом из школьных журналов и рассказов о воздушных боях.

– О боже, – произнес Диг. – Где наше истребительное прикрытие?

Лес вышел из своего отсека и встал позади Рея.

– Это – ваше прикрытие, навес, – сообщил он.

– Как, черт возьми, немцы узнали о нас? – спросил Диг. – И это, как предполагалось, «чистая» цель.

– По мне она больше походит на шлюху, – раздался по внутренней связи голос Пола.

Когда мы начали заход на цель, стало ясно, что Me-109 и FW-190 численно превосходили «Мустанги». Начали взрываться зенитные снаряды, причем удивительно точно; артиллеристы на земле с первого выстрела оценили дальность до потока бомбардировщиков. «Си-Чарли» немедленно получил попадание, и из его левого внутреннего двигателя заструился поток масла.

Немецкие истребители, игнорируя риск быть сбитыми собственной противовоздушной обороной, начали смешиваться с бомбардировщиками. Я посмотрел вниз. Me-109 – его белый крест, казалось, был недавно нарисован на зелено-черном фюзеляже – начинал по дуге преследовать «Ланкастер».

Диг произнес: «Бомболовки открыты», и я положил руку на кнопку сброса.

Me-109 приблизился к «Ланкастеру», который начал плавно разворачиваться влево. Его хвостовой бортстрелок открыл огонь, но трассеры прошли мимо истребителя, также начавшего стрелять. Внезапно хвостовой стрелок развернул свою турель и вывалился наружу; в течение двух или трех секунд он много раз перевернулся в воздухе, затем потянул за вытяжной трос, и в воздухе расцвел белый купол парашюта. Вспышка пламени вырвалась из одного из двигателей «Ланкастера», он пошел носом вниз и, потеряв управление, по спирали исчез внизу.

Диг и Гарри вышли на внутреннюю связь почти одновременно. Гарри сообщал о двух падающих «Ланкастерах»; Диг видел, как мимо пролетело вниз крыло «Мессершмита».

Лес скомандовал:

– Диг, держите курс 220.

– Есть 220.

– Курс 198.

– Есть 198.

– Курс 190.

фонетическом алфавите.

⁸⁵ «Собачья схватка» – жаргонное выражение военных летчиков, обозначающее ближний маневренный воздушный бой между истребителями.

- Есть 190.
- О'кей, на курсе.
- Посмотрите на эти проклятые зенитки!
- Помолчи, Джордж, – рявкнул Диг.
- Еще один «Ланкастер» готов, – произнес Пол.
- Сигнальные бомбы сброшены, – сказал Лес. – Давай, Майк.
- Бомбы пошли, бомбы пошли... Груз за бортом. Заккрыть бомболюки.
- Бомболюки закрыты.
- Диг, меняй курс и поднимайся.
- Не волнуйся, Пол. Я придерживаюсь этой высоты.
- Пол спросил:
- Диг, мы можем выполнить вираж?
- Занимайся своим делом! – крикнул Диг.
- Я попросил:
- Ради Христа, прекратите ругаться.
- Разгневанный голос Дига почти разорвал мои барабанные перепонки.
- Еще *ты* не начинай, – проревел он.

Мы летели группой из восьми «Ланкастеров», достаточно далеко впереди остальной части потока, которую все еще продолжали атаковать истребители, и все восемь самолетов постоянно менялись местами, словно бегуны по пересеченной местности. В один из моментов, когда мы были лидерами, Гарри сделал замечание по поводу этой ситуации: «Как бы поздно мы ни стартовали, мы всегда возвращаемся домой впереди».

Но это была единственная шутка, которую он отпустил. Он видел обоих наших сбитых ведомых, но в критические моменты вражеские истребители были вне зоны его огня, и он бессильно сидел в своей турели.

«Си-Чарли», из двигателя которого все еще текло масло, отчаянно цеплялся за лидеров, но над Францией начал отставать, и Гарри непрерывно докладывал о его позиции. Мы были рады услышать, что его обнаружил «Мустанг», который теперь летел рядом, прикрывая его. К тому времени, когда мы достигли французского побережья, «Си-Чарли» уже был вне поля зрения. Для экипажа Уорика первый вылет оказался очень трудным, да и у нас возникла проблема, как во время снижения сквозь плотные облака без помощи навигационной системы определить местоположение нашей базы.

Когда мы нашли мало еще знакомый нам аэродром в Суффолке (это был второй вылет с него), белые облака опустились почти до земли, и Диг с трудом мог разглядеть взлетно-посадочную полосу. Он дважды заходил с превышением; третья попытка завершилась успешно.

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.