



Тыну40k  
Goblina

18+

ДМИТРИЙ ГОВЛИН ПУЧКОВ  
КАТЕГОРИЧЕСКИ РЕКОМЕНДУЕТ

РОБЕРТ МЕЙСОН

КУЛЬТОВАЯ КНИГА О ВЬЕТНАМСКОЙ ВОЙНЕ. ВПЕРВЫЕ НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

ТРУСЛИВЫЙ

ЯСТРЕБЬ



# Роберт Мейсон

## Трусливый ястреб

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=65397857](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=65397857)  
Трусливый ястреб: Пупер; Санкт-Петербург; 2021  
ISBN 978-5-4461-1022-3*

### Аннотация

Это мой рассказ о том, что я увидел во Вьетнаме и как это повлияло на мою жизнь. Все события реальны; надеюсь, что хронология и география достаточно близки к реальности, во всяком случае, я это вижу именно так. Имена персонажей и их характерные черты изменены из уважения к их праву на личную тайну. Я хотел бы извиниться перед «ворчунами», если им не по душе это слово. Я не испытываю к ним ничего, кроме уважения, вспоминая о тех условиях, в которых им пришлось служить. Надеюсь, что мои воспоминания заставят и других ветеранов заговорить об эпохе вьетнамской войны и о том, как она повлияла на людей и на общество в целом. Вместо того чтобы говорить о политических аспектах войны, я сосредоточился на том, чтобы рассказать о реальной жизни вертолетчика во Вьетнаме в 1965–1966 годах. Я надеюсь, что события будут говорить сами за себя.

Культовая книга, впервые издается на русском языке.

В формате PDF А4 сохранён издательский дизайн.

# Содержание

Предисловие	5
Предисловие автора	8
Пролог	10
I. Девственники	11
Глава 1. Крылья	11
Глава 2. Августовский кризис	53
Конец ознакомительного фрагмента.	72

# Роберт Мейсон

# Трусливый ястреб

*Пейшинс и Джеку посвящается*

Robert Mason  
Chickenhawk

© ООО Издательство «Питер», 2021

# Предисловие

Война во Вьетнаме известна большинству из нас только по американским фильмам. Советский Союз в конфликте напрямую не участвовал, а потому толковых книг на эту тему у нас просто нет.

Если интересуешься предметом – прочитать книгу Мейсона надо обязательно. Свобода слова – великая вещь. Автор излагает без оглядки на командиров, не думая о реакции министерства обороны. Местами получается настолько забористо, что хочется орать. Тут тебе и расстрелы безоружных пленных, и массовое воровство в стройных рядах, и другие прекрасные вещи.

Мейсон замечательно описывает быт американских военных во Вьетнаме. Вертолетчикам постоянно не хватает бронжилетов, противогазов, бронированных нагрудников. При распылении дефолиантов экипаж может натянуть поглубже кепки или поднять воротники курток. Интенданты воруют все, до чего могут дотянуться. Между родами войск процветают соперничество и зависть: вертолетчики завидуют пилотам бомбардировщиков, пехотинцы – артиллеристам. А вот пехоте и вертолетчикам не завидует никто. И все хотят домой.

Многоцелевой вертолет УН-1, он же «Ирокез» – практически герой книги. Гражданин Мейсон помогает читателю

заглянуть внутрь американской военной машины, подробно рассказывает об особенностях пилотирования вертолета в специфических условиях Вьетнама.

Что помнит Мейсон о Вьетнаме в целом? Да ничего хорошего. Убитые и покалеченные войсковые товарищи, сожженные вьетнамские деревни, расстрелянные пленные, мертвые дети, нищета, проституция. Ну и полное непонимание – зачем вообще здесь устроили такой ад.

Мейсон повидал всякое. Например, принимал активное участие в боях в долине Йа-Дранг, где возил на своем вертолете тогда еще подполковника Харальда Мура – его потом отлично сыграл Мел Гибсон в фильме «Мы были солдатами».

Короче, вот эта книга американского вертолетчика о войне во Вьетнаме – в США национальный бестселлер. На русском языке не издавалась никогда. Ну а теперь можешь проверить лично – как оно на самом деле.

С моей точки зрения – отличная книга.

К прочтению рекомендую.

*Дмитрий Goblin Пучков*

\* \* \*

Роберт Мэйсон родился в 1942 году. Детство провел в Нью-Джерси и Флориде, помогая отцу по хозяйству на фер-

ме. Еще мальчишкой он мечтал о полетах и незадолго до окончания школы получил лицензию частного пилота. В 1960–1962 годах учился в Университете Флориды, пару лет перебивался случайными заработками, пока не поступил на военную службу в 1962 году. На его счету более тысячи боевых вылетов на вертолете во Вьетнаме. Мэйсон оставил службу по состоянию здоровья в 1968 году. Женат, имеет сына.

# Предисловие автора

Это мой личный рассказ о том, что я пережил во Вьетнаме, и о том, как война повлияла на меня. Все события реальные; хронология и географические названия соблюдены настолько точно, насколько это было в моих силах. Имена действующих лиц (кроме всем известных), их характерные приметы, не имеющие большого значения для повествования, я изменил во избежание раскрытия анонимности. Еще хочу принести свои извинения ворчунам-пехотинцам, если они будут возмущены прозвищем – к ним и условиям их службы я питаю исключительное уважение.

Надеюсь, мои воспоминания сумеют побудить ветеранов прервать молчание. Ни о Вьетнаме, ни о том, какое влияние оказала эта война на общество и людей, невозможно знать слишком много.

Я не буду рассуждать о политике. Расскажу лишь о том, как я служил пилотом вертолета в 1965–1966 годах во Вьетнаме, а война сама за себя ответит.

Хочу поблагодарить Мартина Круза Смита, Нокса Бургера, Джеральда Ховарда, Констанс Синкотти, Джека и Бетти Мэйсон, Джеральда Таулера, Брюса и Сьюзан Доил, а также Джима и Айлин Хелмс за их великодушную помощь и моральную поддержку.

Я бесконечно признателен своей жене Пейшнс за ее неиз-

менную заботу обо мне при написании этой книги и любовь в самые тяжелые времена нашей жизни.

# Пролог

Я поступил на военную службу в 1964 году, чтобы стать пилотом вертолета. Я знал, что меня могут отправить на войну, но по наивности своей думал, что случиться это может только в случае катастрофы национального масштаба.

Я совсем ничего не знал о Вьетнаме. Я не знал, что французы завоевали Вьетнам в 1887 году после двадцати лет попыток. Я не знал, что наша страна поддерживала Хо Ши Мина в борьбе с японцами во время Второй мировой войны. Я не знал, что после войны страна, переставшая быть колониальной, была возвращена французам британцами-оккупантами с согласия Америки. Я не знал, что Хо Ши Мин с 1946 года сражался за изгнание французов и добился этого в 1954-м после их поражения при Дьейнбьенфу. Я не знал, что свободные выборы, назначенные Женевской конференцией на 1956 год, были сорваны, поскольку стало ясно, что Хо Ши Мин победит. Я не знал, что наше правительство оказало поддержку деспотичному и коррупционному лидеру Нго Динь Зьему, а позднее приложило руку к его свержению и гибели в 1963 году.

Ничего такого я не знал. Но люди, развязавшие войну, знали. Я же знал и хотел только одного: быть пилотом. И больше всего на свете – пилотом вертолета.

# I. Девственники

## Глава 1. Крылья

*Экспериментальная дивизия, которой было поручено испытать концепцию [воздушного истребителя], вызвала сильнейшие межведомственные споры за последние годы. Существуют определенные сомнения относительно того, как такие аэромобильные части покажут себя на настоящей войне.*

*U.S. News & World Report, 20 апреля 1964 г.*

### **Июнь 1964 года – июль 1965 года**

В детстве я мечтал о левитации. Я мог взлетать, при условии что меня никто не видит, но если только кто-нибудь подглядывал – ничего не выходило.

Вырос я на ферме. Отец был управляющим на собственной и чужих фермах, работал на рынке в Пенсильвании, Нью-Джерси и Западной Виргинии. Когда мне было девять, он завел большую птицеферму к западу от Делрей-Бич во Флориде. Здесь в перерывах между работой по хозяйству я мечтал о полетах. Мечтал так сильно, что действительно строил высокие сооружения, чтобы оторваться от земли.

Когда я пошел в среднюю школу, отец переключился с

сельского хозяйства на недвижимость, и мы переехали в город. Я учился в предпоследнем классе, и мой друг, свежееиспеченный пилот, учил меня азам управления небольшим самолетом. Самолет был огромным шагом вперед по сравнению с моими нелепыми механизмами: он всегда взлетал. Так к моменту окончания школы я обзавелся лицензией частного пилота.

В 1962-м, кое-как протянув два года, я все-таки бросил Университет Флориды и отправился путешествовать по стране.

Год спустя в Филадельфии произошли решающие события: я познакомился со своей будущей женой Пейшнс и в качестве летчика-кандидата поступил в армию.

Когда в июне 1964 года я прибыл в вертолетную школу начальной подготовки армии США в Форт-Уолтерс в Техасе, сбылась моя заветная мечта.

Я въехал через главные ворота и потерял голову: вертолеты скользили над невысокими холмами, вертолеты чертили небо над головой – вертолеты были повсюду! Рэй Уорд, мой товарищ, высунул голову из окна автомобиля и заулыбался. Он тоже пошел в армию, чтобы стать вертолетчиком.

Мы подъехали к группе бетонных зданий, похожих на общежития. У входа был знак: КАНДИДАТАМ В УОРЕНТ-ОФИЦЕРЫ ПРИБЫВАТЬ СЮДА. Мы были под впечатлением. После базовой подготовки на Форт-Диксе и ме-

сяца повышенной пехотной подготовки на базе Форт-Полк мы были уверены, что все военные здания представляют собой зеленые деревянные постройки времен Второй мировой. Я заглушил двигатель.

– Эй, здесь здорово! – улыбнулся Рэй. – Спроси вон того парня, куда нам закинуть багаж.

Парнем, о котором говорил Рэй, был сержант. В белом шлеме и ярких нарукавных повязках он молча шел к нам. Мы больше не курсанты, бояться нечего, поэтому я приветливо спросил:

– Послушайте, сержант, куда нам отнести багаж?

– Багаж? – он вздрогнул от слова и оглядел нас.

Мы с Рэем были в штатском.

– Ну да. Мы должны доложить о прибытии до пяти, и нужно еще где-то переодеться.

– Вы кандидаты? – он спросил спокойно, с плохо скрываемым презрением, какое я не раз встречал во время базовой подготовки.

– Ага, – я кивнул, подтянувшись.

– Так какого хера вы раскатываете тут в гражданском? Вы что, туристы?

– Нет...

– Машину на стоянку. Живо! А сами со своим багажом сюда! Бегом!

– Так точно, сержант, – на автомате отрапортовал я.

Пока я сдавал назад, сержант сверлил нас взглядом, упе-

рев кулаки в бедра.

– Разверни машину, – сказал Рэй.

– Некогда.

Весь путь до автостоянки мы проделали задним ходом.

– Вот дерьмо, – сказал Рэй. – Похоже, это будет не пикник.

Мы и не думали, что в армии учат всему и сразу: управлять вертолетами, маршировать и стрелять. А они учили.

Сто двадцать кандидатов из нашего класса назывались «кандидаты в уорент-офицеры». Уорент-офицер – это не офицер, его назначают на должность, а не присваивают ему звание, и он специализируется в какой-то узкой области. Есть уорент-снабженцы, уорент-электронщики, уорент-пилоты и так далее. Звания уорент-офицеров – WO 1, CW 2, CW 3 и CW 4 – соответствуют второму лейтенанту, первому лейтенанту, капитану и майору; уорент-офицеры имеют те же привилегии и почти такое же жалованье, что и младшие офицеры.

Когда я впервые услышал о программе подготовки уорент-пилотов, я был лицом гражданским и мало заботился о звании. Я знал только, что они летают.

Программа летной подготовки длилась девять месяцев. Сначала был месяц предполетной и четыре месяца начальной летной подготовки на базе Форт-Уолтер, затем нас перекинули на Форт-Ракер в Алабаме, где мы проходили усиленную практику в течение еще четырех месяцев. Месяц предполетной тренировки был сплошным унижением, чтобы от-

сеять кандидатов, не способных стать лидерами. Если вы проходили этот обряд посвящения, вас допускали до самолетов и учили летать. Затем вас старались вышвырнуть за ошибки или медлительность, не говоря уже о постоянных оскорблениях, которые приходилось глотать. Предполетники всё делали бегом, в столовой сидели на краешках стульев, а кроме того должны были драить полы до блеска и следить, чтобы одежда была развешана в шкафу строго по уставу. Нам разрешалось покидать базу только на два часа по воскресеньям, ради посещения церкви. В общем, тот же бред, что и в программе основной подготовки, только хуже.

Сержанты-надзиратели назначали нас на разные должности в курсантской роте: командир отделения, командир взвода, первый сержант, заместитель командира взвода и так далее. Один из нас назначался командиром курсантской роты. Мы занимали эти должности в течение недели, а инструкторы пытались довести нас до безумия и смотрели на реакцию. К сожалению, первым командиром курсантской роты назначили меня.

Среди нас были опытные ветераны боевых действий. Остальные же, в их числе Рэй и я, только что вышли из учебки. Честно говоря, Богу следовало бы проследить, чтобы кто-то из опытных ребят занял командирскую должность. Но Он, в лице сержанта-надзирателя Уэйна Мэлоуна, редко поступал по-честному.

Моим первым официальным заданием в качестве коман-

дира было привести роту в столовую через четыре здания от казармы. Чего уж проще. Смирно. Нале-во. Шагом марш. Стой. Для приема пищи разойдись.

Но сержант Мэлоун, его сотоварищи и старшие курсанты чинили мне препятствия. Они стояли и орали мне прямо в лицо, пока я пытался построить роту по команде «смирно».

– Ну что, кандидат! Вы идете в столовую или нет? – кричал старший курсант, почти касаясь своим носом моего.

– Так точно, сэр. Если вы дадите мне пройти, я...

– Что?! – он был в ярости. – Дать тебе пройти!

К нему немедленно присоединились другие.

– Как вы разговариваете со старшими по званию, кандидат! Сейчас же ведите эту ораву в столовую, пока она не закрылась!

– Есть, сэр! – от криков я не слышал сам себя.

– Рота, смирно! – гаркнул я.

Среди шумящих сержантов и старших курсантов меня никто не услышал.

– Они не слышат тебя, – заорал мне в лицо старший курсант.

Я попытался еще раз. С тем же результатом. Я поднял руку и резко опустил ее. Командир курсантского взвода закричал: «Смирно!». Отдавать команды жестами?

Когда мои однокурсники построились, несколько старшекурсников прошлись по рядам, не переставая кричать: «Вы слышали команду “смирно”, кандидат? Тогда почему вы

встали по команде “смирно”, кандидат? Для команды “смирно” нет сигнала рукой, кандидат!» И так далее в том же духе. Наконец, они позволили мне командовать, потому что столовая действительно закрылась бы.

Затем бегом марш до столовой, подтягивания и отжимания снаружи. Внутри мы сидели на краешках стульев, поднимали вилки строго вертикально и подносили ко рту под прямым углом. Подобные унижения обычная вещь для всех офицерских кандидатских школ, но при чем здесь полеты? Ответ в том, что в армии ты прежде всего солдат, а твоя специальность дело десятое. Впереди нас ждали долгие девять месяцев.

В первую неделю я должен был доставлять нас вовремя на занятия, следить, чтобы комнаты были в идеальном порядке и не дай бог у кого окажется ненадраенная бляха. Издевательства не сломили меня, я ни разу не плакал, как некоторые, но все же мои реакции были неудовлетворительными. Мои мучители орали на меня, а я орал в ответ. Сопrotивление плюс очевидная неопытность сослужили мне плохую оценку за командование. Сержант Мэлоун, в кабинете которого была табличка, гласившая «Кандидатус умиратус», часто шептал мне на ухо, когда я стоял в строю: «Тебе не справиться, кандидат». И действительно, после четырех недель предполетной подготовки Мэлоун внес меня в список из двадцати восьми кандидатов на отчисление.

Помню, как я сидел вечером в тускло освещенном кори-

доре за день до встречи с комиссией по отчислению и как мне было тогда погано. Я провалился еще до того, как получил шанс сесть в кабину вертолета. Если меня вышвырнут из летной школы, оставшиеся три года придется служить пехотинцем. Какой позор. Мы с Рэем Уордом прошли базовый и продвинутый курсы пехотной подготовки, чтобы попасть в летную школу, а я облажался в первый же месяц. Когда список вывесили, Рэй подбодрил меня, сказав, что я справлялся хорошо, что они не собираются меня исключать. Я вспомнил угрозы, которые шептал мне Мэлоун. Еще и командир взвода объявил, что проанализировал мой почерк и выяснил, что я совсем не гожусь в пилоты. Я знал, что буду в этом списке. И я там был.

Мы с Пейшнс решили, что она и наш сын Джек, которому исполнился месяц, поживут с моими родителями во Флориде, пока я не закончу подготовку. Затем они переедут в Техас и будут жить неподалеку от базы. Я чуть было не позвонил и не сказал ей, что все испортил. Но не смог. Решил сообщить новости после комиссии.

На следующий день двадцать восемь обреченных кандидатов вызывали по одному. Когда после обеда назвали мое имя, я был весь выжат. Помню, как вошел в комнату, где заседала комиссия, как меня трясло от страха и напряжения. Я присел на краешек стула посередине комнаты. Несколько секунд майор смотрел на меня, потом стал читать рапорт, лежащий перед ним. Остальные семь членов комиссии внима-

тельно наблюдали. Майор заговорил, и пальцы стенографиста запорхали по машинке.

– Здесь написано, что вы не проявили никакого энтузиазма при обучении навыкам командира. Инструкторы говорят, что вы не были серьезно заинтересованы в своих обязанностях, когда вас выбрали на должность командира курсантской роты.

И тогда я заговорил. Не помню точно, что я сказал, но я был спокоен и рассудителен, хотя чувствовал противоположное. Я сказал, что только что прибыл с базовой подготовки и не имею опыта. Что я серьезно настроен закончить обучение в школе, но, видимо, не смог этого в должной мере продемонстрировать. Что я летал с тех пор, как мне исполнилось семнадцать.

– Я хочу быть пилотом вертолета. Я этому учился, и думаю, мои оценки наземной тренировки это доказывают. Когда-нибудь я выпущусь и буду возить солдат, и собираюсь стать лучшим пилотом из всех, когда-либо закончивших эту школу. Вы можете дать мне шанс?

Я говорил около пяти минут. Стенографист кивнул в знак того, что все слова записаны. Майор сделал пометку в моем деле.

– Возвращайтесь в роту, мы вас вызовем.

Я ждал с упакованными вещмешками, замечая, как однокашники избегают меня и других кандидатов на выбывание. Когда посыльный от командования назвал мою фамилию, у

меня душа ушла в пятки. Я ворвался в штаб курсантской роты, встал по стойке «смирно» и крикнул:

– Кандидат Мэйсон по вашему приказанию прибыл, сержант!

Мэлоун только глянул на мои ноги и проорал:

– Заступили за белую линию, кандидат! Выйдите и зайдите снова.

Я повернулся кругом, вышел и снова попытался встать так, чтобы слегка касаться носками сапог белой линии перед столом Мэлоуна, не глядя вниз. На четвертый раз мне это удалось. Мэлоун с важным видом подошел ко мне сбоку. Я не отрываясь тарачился на стену перед собой. Мэлоун сказал мне на ухо:

– Мне тяжело говорить это, но комиссия по отчислению по своей бесконечной мудрости решила не отчислять твою задницу.

Я повернулся, улыбаясь новостям.

– Равнение прямо, кандидат!

Я вытянулся по струнке.

– Да, они решили восстановить тебя, несмотря на мои отчаянные протесты, должен сказать. Так что тащи свою счастливую задницу отсюда обратно в роту. Пшел!

Я повернулся и побежал, смеясь всю дорогу до казарм. Я позвонил Пейшнс и велел ей приезжать.

На следующее утро меня снова вызвали в управление. Решение комиссии восстановить меня нарушило соотношение

курсантов и авиаинструкторов. Мэлоун торжествовал:

– Так что, кандидат Мэйсон, вам придется еще раз пройти предполетную подготовку со следующим классом. Может, на этот раз тебя вышвырнут.

Второй раз предполетная подготовка далась мне намного легче. Я уже был на всех занятиях, поэтому экзамены сдавал только на отлично. Я научился играть роль ревностного командира. Я стал почти идеальным кандидатом, но Мэлоун не уступал: «У тебя хватало практики, кандидат Мэйсон».

Через два месяца после того, как я въехал на базу через главные ворота, я был наконец-то допущен к полетам. Нам выдали летные костюмы, летные шлемы, летные перчатки, солнцезащитные очки, плоттеры «Джеппесен», навигационные треугольники и новые учебники. Сказали надевать кепки задом наперед – отличительный признак кандидатов, еще не вылетающих самостоятельно. Мы все еще передвигались бегом, но до аэродрома нас подвозили. Наконец-то мы начали заниматься по-настоящему.

Мы вошли в низкое строение рядом с главной вертолетной площадкой и уселись за серые столы по четыре кандидата за стол. Командир звена коротко поговорил с нами, затем вошли пилоты-инструкторы. Это были мифические существа, перед которыми мы трепетали. Они были гражданскими. Мы уже успели услышать сотни историй об их методах тренировки, вспыльчивости и о том, как они любят из-

бавляться от курсантов, чтобы снизить себе нагрузку. Одеты они были в такие же серые летные костюмы, что и мы – нечто вроде комбинезона механика с застежкой-молнией от паха до горла и кучей карманов повсюду. Из каждого кармана у них что-то торчало. По их неряшливому виду было件нятно, что у них есть определенные привилегии.

Пилот-инструктор, подошедший к нам, должен был взять четверых на ознакомительный полет, единственную «бесплатную прогулку» на этом курсе. Мы готовились к этому дню, изучая управление вертолетом и основные маневры. Многие из наших считали, что смогут управлять вертолетом самостоятельно уже через час.

Я много времени провел в своей комнате, изучая органы управления вертолетом, запоминая, как они работают и как мне в будущем придется двигать руками и ногами. Я будто слышал голос инструктора по аэродинамике из предполетной подготовки в своей голове: «Названия органов управления вертолетом связаны с их воздействием на вращающиеся лопасти и хвостовой винт, – говорил он. – Диск, образуемый лопастями несущего винта, – вот что на самом деле летит. Остальная часть фюзеляжа просто следует за ним, подвешенная к валу несущего винта». Сидя на стуле, я старался представить себе этот диск, крутящийся над головой, как можно более ясно. Затем я начинал проверять органы управления. «Рычаг “шаг-газ” расположен по левой стороне от кресла пилота. Когда вы тянете его на себя, угол установ-

ки всех лопастей обоих несущих винтов увеличивается, что приводит к подъему диска и вертолета. Опуская рычаг, вы уменьшаете шаг, и диск снижается. Ручку коррекции газа на конце рычага “шаг-газ” необходимо координировать с движениями рычага вверх и вниз. Вы прибавляете газ, увеличивая шаг, и уменьшаете его, опуская рычаг». Я поднимал и опускал левую руку рядом с телом, вращая кистью.

«Ручка управления циклическим шагом поднимается из пола кабины прямо между ног пилота. Перемещение ручки в любом направлении заставляет лопасти увеличить шаг и подниматься выше с одной стороны диска, а с другой снижать шаг и опускаться. Такое циклическое изменение шага заставляет диск винта наклоняться и двигаться в том же направлении, в каком вы перемещаете ручку». Теперь к левой руке, которую я двигал вверх-вниз и вращал, добавлялась правая: ею я описывал небольшие круги над коленями. В воображении я уже летел.

«Сила, вращающая несущий винт по часовой стрелке (если смотреть из кабины), пытается вращать фюзеляж в противоположном направлении. Этот эффект называется “реактивный момент”. Управление им осуществляется при помощи рулевого винта – хвостового винта, расположенного на конце хвостовой балки. При вращении винт толкает хвост, противодействуя реактивному моменту. Сила давления, равно как и направление носа, управляется ножными педалями. Нажатие левой педали увеличивает шаг хвостового винта,

который толкает хвост вправо, против реактивного момента, двигая нос влево. Правая педаль уменьшает шаг и позволяет реактивному моменту двигать нос вправо. Поскольку повороты влево и вправо требуют большей и меньшей силы, вам нужно регулировать газ, чтобы поддерживать правильные обороты двигателя и несущего винта. Понятно?»

Мне казалось, что да. Я двигал левой рукой вверх и вниз, вращал кистью, контролируя воображаемые шаг винта и газ; моя правая рука описывала небольшие круги, будто я управляю циклическим шагом; мои ноги нажимали воображаемые педали, управляя хвостовым винтом. Постепенно я научился совершать все эти движения одновременно. Эти тренировки и лицензия пилота самолета породили во мне уверенность, что я научусь управлять вертолетом с первой попытки.

– Так, видишь то дерево?

Скрипучий голос инструктора зашумел в наушниках. Я наконец-то получил свой шанс. Инструктор держал тренировочный Н-23 «Хиллер» в висении в центре десятиакрового поля.

– Да, сэр, – ответил я, нажав кнопку переговорного устройства на ручке управления.

– Я беру на себя все остальные элементы управления, от тебя требуется только удерживать эту птичку в направлении дерева.

Он показал на дерево подбородком. Я кивнул.

– Понял?

– Да, сэр.

Я был ошеломлен шумом, болтанкой и вибрацией Н-23. Лопасти бешено вращались над головой; части, которые я знал по статичным рисункам из учебников, непрерывно крутились и вибрировали, а за моей спиной грохотал двигатель. Все части хотели лететь в свою сторону, но каким-то образом инструктор управлял ими, усредняя их различные движения и удерживая вертолет в трех футах над травой. Мы парили над землей, мягко поднимаясь и опускаясь на невидимых волнах.

– Ладно, отдаю, – сказал инструктор.

Я надавил на одну педаль, затем на вторую, пытаюсь развернуть машину, пока инструктор управлял рычагом «шаг-газ» и циклическим шагом. Все, что мне нужно было сделать, это направить вертолет на дерево. Дерево резко качнулась в одну сторону, затем в другую.

– Ты точно видишь дерево, о котором я говорю?

– Да, сэр.

– Ну так и направь нас туда, будь любезен.

Этот инструктор, как и все другие с начального обучения, был гражданским лицом, когда-то служившим в армии. То, что он теперь штатский, никак не повлияло на его циничный стиль преподавания.

Я попытался сосредоточиться. Что со мной такое? Ведь я же умею управлять самолетом. Я хорошо знаю теорию управ-

ления вертолетом. Я выучил все органы управления. Почему я не могу удержать это чертово дерево перед нами? Качаясь вперед-назад по уменьшающейся амплитуде, приспособившись к мягкому сопротивлению педалей, мне наконец удалось держать дерево под углом около двадцати градусов.

– Неплохо.

– Спасибо, сэр.

– С педалями ты справился. Теперь давай посмотрим, как работает ручка «шаг-газ».

– Хорошо, сэр.

– Итак, я снова беру на себя управление, – инструктор поставил ноги на педали, и дерево тут же замерло. – И дам тебе возможность попытаться удачу с шаг-газом. Только шаг-газ, ничего больше. Попробуй удержать нас на этой высоте. Понятно?

– Да, сэр.

– Отдаю, – это слово всегда предупреждает о передаче управления.

– Принял.

Я взялся за ручку «шаг-газ», и в ту же секунду вертолет, до того безмятежно висевший в воздухе на высоте три фута, рванул вверх до пяти, как будто сам себя подбросил. Чтобы это исправить, я выжал ручку вниз, но снова слишком сильно. Машина дернулась вниз, ремни безопасности натянулись. Когда земля оказалась прямо под нами, я запаниковал и снова потянул вверх слишком сильно.

– Три фута меня вполне устроят.

– Да, сэр.

Я бился за то, чтобы удержать постоянную высоту, пот капал со лба. Недостаточно было просто оставить ручку в правильном положении; требовались постоянные корректировки. После нескольких минут подскоков в стиле йо-йо я смог удержать машину на высоте в три фута.

– Очень хорошо. Ты природенный талант, парень.

– Спасибо, сэр.

– Принимаю управление, – он взял на себя управление шаг-газом. – На заметку, когда поднимаешь ручку «шаг-газ», требуется больше мощности, поэтому крутящий момент усиливается; чтобы его компенсировать, слегка нажимаешь на левую педаль. И слегка нажимаешь на правую, когда уменьшаешь шаг-газ.

– Да, сэр.

– Попробуем теперь с ручкой управления. Сильно ее двигать не нужно.

Я посмотрел на правую руку инструктора, лежащую на ручке управления циклическим шагом. Она ходила ходуном. Верхушка ручки дрожала вместе с болтающейся машиной.

– Я бы сказал, ручка здорово движется, сэр.

– Я не сказал, что она не двигается. Я сказал, что ты не должен двигать ее сильно. В этом разница. Н-23 известен чрезмерным движением ручки. Это от всей этой несбалансированной ерунды, вращающейся там, наверху. Попробуй.

Отдаю.

– Принял.

Я положил руку на дрожащую рукоятку между коленями и почувствовал сильные механические толчки во многих направлениях, костяшки пальцев мгновенно побелели от напряжения. Остальными приборами управлял инструктор. Н-23 несколько секунд удерживал позицию, затем его начало сносить влево. Я потянул дергающуюся ручку вправо, чтобы исправить ситуацию. Ничего не вышло – нас по-прежнему сносило влево. Я подвинул ручку правее. Вертолет перестал уходить влево, но не завис на месте, как я хотел, а наклонился вправо и полетел туда. Как будто совсем неуправляемый. Я быстро перевел ручку обратно влево, но машина продолжала двигаться вправо. Вертолет демонстрировал свой упрямый характер. Я подумал, что вертолет озверел. Черт бы его побрал! Я усилил противодействие, и он остановился, как подконтрольный, а затем полетел в обратном направлении.

– Меня устроит, если ты удержишь вертолет в какой-то одной точке.

После ряда неуверенных рывков в различных направлениях я понял, как управлять в таких случаях. Спустя пять минут я все же смог удержаться в квадрате десять на десять футов.

– Ну что, ас? Все получилось.

– Спасибо, сэр.

– Теперь, когда циклический шаг освоен, попробуем

управлять всем разом. Готов, парень?

– Да, сэр.

– Окей, отдаю.

– Принял.

Ручка управления вибрировала, рычаг «шаг-газ» дергался, педали ударили по ногам, какой-то короткий момент я полностью контролировал ситуацию. Я завис в трех футах от земли в настоящем вертолете. На моем потном лице проступила слабая улыбка. Иллюзия, что все под контролем, исчезла. Я сосредоточился на ручке управления, чтобы удержать нас на месте, а мы полезли наверх. Я опустил рычаг для снижения высоты и заметил, что мы летим назад, причем быстро. Толкнул ручку вперед. Теперь мы развернулись на девяносто градусов. Исправил это педалями. Каждый орган управления боролся со мной по отдельности. Я забыл, что нужно жать на левую педаль, когда поднимаешь шаг-газ. Я забыл, что ручка управления реагирует с задержкой. Мы беспорядочно кружились и грохотали, непрерывно меняя высоту. Слишком много вещей нуждались в моем внимании. Инструктор, человек отважный, позволял машине крениться, греметь и вращаться над всей площадкой, пока я жал на педали, дергал рычаг и рвал ручку – все с мизерным результатом. Ощущение было такое, словно я держу в руках оборванные поводья, а лошади мчатся к утесу. Я даже близко не мог управлять машиной так, как хотел.

– Принял.

Инструктор взял на себя управление вертолетом. Количество оборотов двигателя и несущего винта вернулось в зеленый сектор. Мы плавно спустились с пятнадцати футов до трех, развернулись от солнца к дереву и вернулись на точку, с которой начали. Я чувствовал себя полностью разбитым.

– Мне говорили, что все у тебя получится, и, оказывается, не обманули.

– В смысле, сэр?

– Ты прирожденный вертолетчик.

– Прирожденный? Сэр, меня мотало над всей площадкой.

– Не беспокойся об этом, парень. Просто с каждой тренировкой площадка будет уменьшаться.

Настоящее обучение с постоянными инструкторами началось на следующий день на учебном поле, одном из многих, разбросанных в тexasских прериях. Таким образом, каждый полет происходил на отдельном летном поле, и новички были отделены от опытных курсантов. Первым испытанием был самостоятельный полет. До этого момента инструкторы сосредоточивались на основных маневрах: зависание, взлет, посадка и вынужденная посадка, которая называется «авторотация».

В армии нас учили летать так, будто двигатель может отказать в любой момент. Во время зависания, взлета, посадки или просто полета инструктор мог отключить двигатель, чтобы посмотреть, как вы отреагируете. Когда инструктор

решит, что вы готовы к реальной аварии, вас допустят к самостоятельному вылету.

Мой инструктор, Том Андерсон, любил «отрубать газ», когда мы тащились боком, или попадали в струю от винта другого вертолета, или взмывали слишком высоко при зависании. Ему надо было видеть, как мы будем реагировать, когда не так пойдет все, что может. К этому нельзя было подготовиться. Мы учились реагировать при отказе двигателя вслепую.

Есть два способа авторотации. При зависании, когда двигатель отказал, держите шаг-газ в том же положении, пока полозья не окажутся в шести дюймах над землей; тогда потяните его наверх, чтобы смягчить посадку. При полете нужно сразу выжать ручку вниз, чтобы уменьшить угол тангажа. С пологим падением винты продолжают вращаться, обеспечивая подъем по мере снижения вертолета. Если удерживать шаг-газ в позиции полета, лопасти замедлят вращение и остановятся. Поскольку лопасти винта остаются жесткими только за счет центробежной силы вращения, остановившиеся лопасти складываются, и вертолет падает, точно как наковальня, но с обтекаемой формой. Если не опустите рукоятку «шаг-газ» вниз, вас ждет плачевный исход. Авторотация проходит быстро. «Хиллер» в авторотации снижается со скоростью тысяча семьсот футов в секунду. На высоте пятьсот футов у вас есть двадцать секунд, чтобы среагировать на отказ двигателя, убрать шаг, найти место для приземления

и сесть. В этом кратком скольжении нужно вылавировать к любому подходящему месту в зоне досягаемости. Примерно на высоте пятьдесят футов от земли нужно взять ручку управления на себя, чтобы выровнять вертолет и попытаться замедлить его с сорока пяти узлов до нуля. С высоко поднятым носом при выравнивании нужно ждать, пока хвостовой винт не приблизится к земле, затем немного прибавить шаг и выровнять вертолет. Остаток шага используется, чтобы смягчить посадку. В теории.

Сперва я слишком сильно ударялся о землю, или слишком рано прибавлял шаг, или приземлялся криво. Попрыгав немного во время приземлений и попрактиковавшись в зависаниях и авторотациях над стоянкой и на трассе учебного поля, мы должны были подлетать к отметке в конце одной из трасс. Там мне надо было попытаться зависнуть, переговорить с диспетчерской вышкой и в любой момент быть готовым перейти к авторотации из висения. «Ноль-семь-девять, трасса три, к взлету готов», – сказав это, я разворачивался на девяносто градусов, дожидался разрешения и взлетал.

Чтобы взлететь из позиции висения, нужно слегка отдать ручку управления от себя и добавить немного мощности, потянув вверх шаг-газ, одновременно повернув ручку коррекции газа, чтобы сохранить обороты. Вертолет разгоняется параллельно земле, причем довольно быстро, еще на высоте висения, и достигает точки подъемной силы. Подъемная сила – это скорость (у тренажера Н-23 составляет двадцать

миль в час), при которой несущий винт начинает работать в невозмущенной атмосфере и сразу становится эффективнее. В этой точке вертолет будто подпрыгивает, резко набирая высоту. (Именно так перегруженные вертолеты, не способные висеть, могут летать – совершая взлет с разбега.) После того как вы достигли точки подъемной силы, нужно поддерживать постоянные скорость полета и набор высоты, пока не достигнете высоты, на которой повернете, вливаясь в общую схему движения. Поскольку на учебных полях шесть трасс, очень важно точно соблюдать схему движения. Столкновения в воздухе были обычным делом у курсантов.

Взлетев, мы сталкивались с авторотацией на каждой стороне прямоугольного маршрута. После нескольких кругов по маршруту с отработкой посадок и взлетов инструкторы обычно уводили нас на окрестность для тренировки полетов по маршруту и авторотации.

Около часа каждый день мы проводили в кабине и три-четыре часа – на «скамейке запасных», наблюдая за нашими товарищами. Мы изучали учебные планы летной школы, описывающие освоение маневров, ходили на теоретические занятия по аэродинамике, метеорологии и техобслуживанию. Мы жили и дышали полетами, с нетерпением ожидая, когда первый из нас совершит самостоятельный вылет.

Через две недели это произошло. Мы чествовали его традиционно – бросили в пруд. Теперь он имел право носить кепку козырьком вперед. К концу третьей недели почти по-

ловина класса перебивалась в пруду и носила кепки козырьком вперед, я был в их числе. К концу четвертой недели тех, кого так и не допустили к индивидуальному полету, отчислили.

Следующей задачей было освоить все основные маневры так хорошо, чтобы еще через четыре недели пройти экзаменационный вылет. Мы стали летать чаще. Каждый день я один час летал с Андерсоном. Кроме того, он назначил дополнительный полуторачасовой индивидуальный вылет, в ходе которого мы избавлялись от своих ошибок. В следующий совместный вылет с инструктором надо было показать лучшие результаты. Если инструктор доволен – вы станете пилотом и уорент-офицером, а не пехотинцем. Все наши силы, внимание были отданы выполнению маневров в воздухе и беспокойству на земле о том, хорошо ли все там получилось.

Инструкторы рассматривали ошибки курсантов покусением на свою жизнь и действовали соответственно. (Когда я стал инструктором в этой школе, то испытывал такое же чувство.) У инструкторов было несколько способов выказывать неодобрение. Большинство из них орало по внутренней связи после каждой ошибки. Один бил своих курсантов дубиной. Все они ставили плохие оценки, чтобы подчеркнуть плохую успеваемость. Но Том Андерсон, указывая на ошибки, демонстрировал страшное разочарование.

За неделю до моего основного экзаменационного вылета Андерсон отключил двигатель, когда я летел к учебному по-

лю. Я сразу сбавил шаг, развернулся против ветра (все, что летает, садится против ветра – это уменьшает путевую скорость при посадке) и спланировал вниз в авторотации, все действия на автомате. Я очень гордился тем, что запомнил, как правильно снижать тангаж, и собирался приземляться. Но Андерсон выбрал такое место, что разворот против ветра означал разворот к линиям электропередач. Будучи тупым кандидатом, я сконцентрировался на точном исполнении маневра. Краем глаза я заметил, как Андерсон сокрушенно качает головой. Чувство гордости и уверенности в мастерстве резко сменилось ужасом. Я увидел, наконец, линии электропередач и резко свернул в сторону, но теперь был очень низко и летел на группу деревьев. Андерсон продолжал грустно качать головой.

– Принял управление, – сказал он.

Безнадежный тон голоса завершил предложение без слов: «Принял управление, придурок». Я согласно кивнул. Как я мог не увидеть эти провода? Андерсон восстановил управление, запустил двигатель и мягко повел нас прочь от деревьев. Он смотрел на меня так, словно был на похоронах.

– Боб, если приземлишься в провода, они тебя убьют.

В этот момент его разочарованию я предпочел бы смерть. Вернувшись на высоту полета, он снова передал мне управление.

– Направляйся к учебному полю. Вдруг ты сможешь посадить вертолет так, чтобы мы не пострадали? – Он вздохнул.

Я закивал. Я страшно хотел довести нас обратно без приключений.

– Управление принял.

Андерсон кивнул и откинулся назад, скрестив руки. Когда я развернулся в сторону поля, он снова отключил двигатель – в том же самом месте, рядом с той же линией электропередач. В этот раз я сначала нашел подходящее место для посадки, а затем маневрировал, чтобы подлететь к нему против ветра. Андерсон просто сидел. Мы были в пятидесяти футах от места посадки, что я выбрал, а Андерсон так и не взял на себя управление. Я понял: он собирается дать мне довести дело до конца. Я ударился о землю, протащился двадцать футов и остановился в неглубокой канаве, которую не заметил.

– Так-то лучше, – сказал он, улыбаясь.

Я знал, что теперь сдам свой экзамен.

После экзамена мы занялись сложными маневрами: взлетом и посадкой на ограниченных площадях и вершинах, навигацией по пересеченной местности, ночными полетами и авторотациями.

Андерсон очень осторожно показал нам, как правильно входить и выходить с ограниченных площадей. Способ был нацелен на минимизацию ущерба. Вертолет под управлением курсанта, болтающийся в висении на ограниченной площади, – это может закончиться печально. Вы облетаете выбранное место несколько раз, пока не найдете наилучший

путь захода над самыми низкими препятствиями, против ветра. Затем выбираете место и садитесь. На земле вы блокируете шаг-газ на малом газе и выходите из вертолета, не заглушая двигатель. Вы кладете камень или палку под носовую кабину, чтобы этот предмет было видно изнутри. Затем идете к подветренной стороне площадки, отмеряя расстояние, равное длине вертолета плюс пять шагов от ближайшего препятствия для запаса, и оставляете еще одну отметку. Затем вы измеряете расстояние шагами и смотрите, сможете ли развернуться в висении над первым маркером, не задев деревья на подветренной стороне площадки. Если да, то просчет окончен и можно возвращаться в вертолет. Если так не получится и придется лететь хвостом вперед от наветренной отметки к подветренной отметке, нужно поставить ряд отметок между двумя точками, чтобы они помогали вам при таком полете.

Все площадки были разными. Для некоторых требовалось много промеров и отметок. Другие были большие и без препятствий, так что муштра по установке отметок казалась бессмысленной. Месяцы спустя во Вьетнаме я понял, что машинально оцениваю каждую площадку, прежде чем приземлиться. Муштра пригодилась.

Иногда, чтобы сэкономить время, на демонстрационные полеты Андерсон брал двух курсантов. Однажды мы сели на очень маленькой, тесной площадке, помеченной красной покрывкой: это означало, что на ней имеют право садиться

только инструкторы. Мы зависли над передней частью площадки, а хвостовой винт был всего в паре футов от ее задней границы. Андерсон чуть подал машину назад и попытался взлететь. Несколько факторов было против нас. Во-первых, было очень жарко, и плотность воздуха была низкая, поэтому подъемная сила была меньше нормы. (Плотность воздуха зависит от высоты, температуры и влажности. При горячем влажном воздухе плотность снижается, а при сухом и холодном – повышается.) Во-вторых, для такой плотности воздуха вертолет был перегружен. (Во Вьетнаме такое случалось постоянно.) Андерсон попытался перевалить через деревья, но вынужден был прервать взлет на середине и вернуться назад на площадку. Вертолет не смог подняться. Я предложил выйти и дойти до ближайшего поля.

– Нет необходимости, – сказал Андерсон.

Он опять завис и начал кружить над крошечной площадкой, едва не задевая деревья лопастями. Мы с одноклассником решили, что он сошел с ума. Но после двух кругов мы поняли, что он пытался сделать. Он ускорялся до скорости косой обдувки. Когда машина накренилась достаточно, Андерсон направил вертолет между двумя деревьями и взлетел. Он сделал это. Это была ювелирная работа, никогда не забуду тот взлет. Всегда есть выход.

Через несколько дней мой пятимесячный курс обучения в Форт-Уолтерсе закончился изматывающим экзаменационным полетом продолжительностью в час, во время которо-

го я успешно продемонстрировал свои умения армейскому инспектору. Курс обучения мы должны были продолжить в Форт-Ракере.

Мы прибыли на новую базу, налетав в Уолтерсе восемьдесят пять часов, и добавили к ним еще восемьдесят восемь на «Сикорский Н-19», научились садиться и взлетать с ограниченных площадок без отметок, садиться на вершины, совершили множество полетов по пересеченной местности и тактических полетов. За последний месяц мы налетали двадцать семь часов на вертолете мечты: «Белл УН-1 Ирокез», известный как «Хьюи». Время на «Хьюи» был распределено так: десять часов ознакомительных полетов над местностью и семнадцать часов полетов по приборам.

Хотя мы заметно поправили свои навыки, наш статус новичков никак не изменился. К концу обучения мы были старшими кандидатами в Уолтерсе, но стали младшими курсантами в Ракере, хоть это и не был полный откат на прежние позиции. Женатым курсантам разрешалось жить с женами за пределами базы.

Два учебных вертолета, на которых мы летали в Ракере, далеко отстояли друг от друга по части технического развития. «Сикорский Н-19» выглядел как гигантская жаба на четырех колесах и был таким высоким, что в кабину нужно было подниматься по встроенной лестнице. Этот монстр приводился в движение тяжелым тринадцатичилиндровым звез-

дообразным двигателем, значительно снижавшим его потенциальную грузоподъемность. Если все десять мест в грузопассажирском отсеке были заполнены, он практически не мог висеть. Приходилось взлетать с разбега даже при умеренной загрузке.

«Хьюи», напротив, имел мощный легкий двигатель и большой запас сил. Он мог висеть и взлетать с десятью пассажирами и экипажем из двух человек на борту. Он был тихий, легко запускался холодными утрами и был проще в обслуживании. Полеты на двух машинах были практически занятием по истории вертолетостроения. Несмотря на все свои недостатки, Н-19 был хорошим учебным вертолетом. У Н-23 органы управления и несущий винт были связаны механически – приходилось прилагать большие усилия. У Н-19 было гидравлическое управление и легких касаний было достаточно. С чувствительным управлением и недостаточной мощностью он летал, как перегруженный «Хьюи».

Мы думали, что прыгнем в новый учебный вертолет и покажем новым инструкторам, что мы пилоты. Но на первом полете Н-19 просто взял и опустился на землю, когда инструктор передал управление.

– Ошибка в том, что ты слишком много двигаешь ручкой управления. Это выбивает воздушную подушку из-под винта. Прибегай к давлению. Если видишь, как двигаются органы управления, значит, перестарался. Этот вертолет обучит тебя деликатному управлению.

Так и вышло. Уже через пару часов я вообще не думал об управлении. Я просто наслаждался полетом на этом монстре.

Последние двадцать или около того часов занятий на Н-19 мы провели на поле, имитируя воздушно-штурмовые рейды в составе курсантских вертолетных рот. Мы летали на разведку, днем и ночью выполняли перелеты, по очереди планировали и вели воздушно-штурмовые атаки, в которых участвовало множество вертолетов, двигавшихся в рассредоточенном боевом порядке.

Тренировки на Н-19 близились к концу, и на теоретических занятиях мы все больше узнавали о «Хьюи». «“Хьюи” – новейший армейский многоцелевой вертолет», – говорил диктор в обучающем фильме. Экран заполнило крупное изображение «Хьюи», низко летящего над землей. Камера приблизилась и показала крупным планом втулку несущего винта, вращающуюся над гондолой двигателя. «Газотурбинный двигатель T53-L-11 развивает мощность в тысячу сто лошадиных сил, причем весит лишь пятьсот фунтов. Турбина представляет собой, по сути, реактивный двигатель с вентилятором в выхлопе». Анимированная вставка показала двигатель в разрезе. Двенадцатидюймовый вентилятор вращался в потоке газов от реактивного двигателя: «Этот единственный вентилятор соединен с трансмиссией валом, проходящим через двигатель. Давление газов, проходящих через вентилятор, создает достаточно мощности, чтобы вращать сорокавосемифутовый несущий винт и восьмифутовый

хвостовой винт и поднимать машину, весящую пять тысяч фунтов, вместе с максимальной нагрузкой в четыре тысячи пятьсот фунтов в воздух. – Анимация исчезла и нам показали “Хьюи”, выполнивший разворот с креном и готовящийся спикировать на джунгли. – Обтекаемая форма “Хьюи” позволяет развивать максимальную крейсерскую скорость в сто двадцать узлов». В этом месте мы засмеялись, потому что наши Н-19 делали восемьдесят узлов. Фильм показал «Хьюи» на посадочной площадке. Под голос диктора вертолет начал вертикально подниматься: «Хотя это и не рекомендуется, “Хьюи” способен подняться вертикально на десять тысяч футов». Далее в фильме показали разные модификации: санитарный вертолет (медивак), вмещающий шесть носилок; тяжело вооруженный вертолет (ганшип) с пулеметами (прицеливание осуществлял пилот), ракетами и гранатометами; и транспортный вертолет (слик), в котором могли разместиться десять солдат плюс два члена экипажа, ведущие огонь из пулеметов через дверь.

Я был в полном восторге от этой машины! Когда инструктор нажал кнопку стартера на рычаге «шаг-газ» и высокоскоростной пусковой двигатель медленно завращал лопастями, я услышал лишь протяжный вой вместо привычного мне лязгающего кашля и рева. На рабочей скорости не было ни рева, ни вибрации, ни тряски, только мягкий вой турбины. Инструктор показал знаком, чтобы я поднял шаг-газ. Несущие винты глухо стукнули при увеличении шага, и вертолет

оторвался от земли, как будто упал вверх.

Я пережал педали, и хвост вильнул туда-сюда. Из-за чувствительного управления вертолета такое случалось часто и называлось «“Хьюи” ерзает».

Тяжелое глухое буханье несущих винтов – характерное «вуп-вуп-вуп» – было обусловлено их огромными размерами, сорок восемь футов от и до, плюс двадцатиоднодюймовая хорда (ширина). Балластные грузы на концах лопастей придавали вращающейся системе несущих винтов колоссальную инерцию. Инструктор продемонстрировал эту инерцию, выполнив трюк, на который способен только «Хьюи». На земле на нормальных оборотах винта (триста тридцать оборотов в минуту) он вырубил двигатель, поднял вертолет на четыре фута, завис, развернулся на триста шестьдесят градусов и снова сел. Поразительно! Любой другой вертолет просто остался бы на месте, не поднялся бы ни на дюйм, когда лопасти замедляются. Эти большие металлические лопасти с грузами на концах хорошо послужили мне во Вьетнаме. Благодаря своей силе и инерции они с легкостью срезали небольшие ветви деревьев.

В период ознакомительных полетов на «Хьюи» Пейшнс натаскивала меня дома по списку вопросов. Своим методом она выбрала негативное подкрепление – за каждую ошибку пинать меня по ноге. Я запомнил все так хорошо, что даже теперь, вспоминая предполетную проверку приборов, чувствую боль в ноге.

Ознакомительные полеты на «Хьюи» мы закончили за две недели, летая по часу в день. Пришло время полетов по приборам.

Мы были одними из первых, кого учили летать по приборам. Обычно вертолетчики поддерживали зрительный контакт с землей. Для старых пилотов VFR (правила визуального полета) ничем не отличались от IFR (правил полета по приборам). В сильную грозу они просто летели медленнее или ниже. Если условия становились по-настоящему плохими, садились на поле. Но этой незатейливой философии пришел конец. Вертолеты отправлялись на войну, а на войне нельзя лететь медленнее, ниже или садиться, из-за того что погода нелетная.

Мне нравилось летать вслепую. Вы садитесь в «Хьюи» с инструктором, надеваете капюшон (устройство, ограничивающее ваше зрение пределами кабины), летаете над всей Алабамой, тренируетесь садиться в аэропортах, в которых никогда не бывали, и возвращаетесь через один-два часа, так и не увидев за это время землю, небо или что-нибудь еще кроме внутренностей кабины. На моем финальном экзаменационном полете я пролетел от Форт-Ракера до Гейнсвилла во Флориде и обратно, выполнил четыре захода на посадку на незнакомых аэродромах и пересек два маршрута. Этот волшебный полет продолжался четыре часа. Единственными признаками того, что я летел, были движущиеся стрелки приборов и переговоры с разными диспетчерскими вышка-

ми. Тренировка пригодилась мне во Вьетнаме всего несколько раз, но каждый раз она спасала жизни.

11 мая 1965 года мы получили погоны уорент-офицеров и серебряные крылышки. И отец, и сестра, и Пейшнс, и Джек прибыли меня поздравить. (Мать болела и не могла присутствовать.) Я очень гордился собой. Это были самые насыщенные десять месяцев из моих двадцати трех лет жизни.

\* \* \*

Шестьдесят процентов нашего выпуска сразу отправили во Вьетнам. Я остался среди тех, которым, как мы думали, повезло нести службу в Штатах. Это была иллюзия. Я попросился и был назначен в 3-ю транспортную роту, в Форт-Бельвуар, штат Вирджиния – спецрейсы для перевозки ВИП-персон. Эта часть развозила сенаторов и конгрессменов по Вашингтону и круглосуточно была готова к немедленному взлету, чтобы доставить конкретных людей в подземные сооружения в случае, если наступят «тяжелые времена». Обычно служба длилась от полутора до двух лет. И она была слишком хороша для новоиспеченных пилотов. Такая синекура должна быть для старых служаков. База содержалась в идеальном порядке; в Вашингтоне было много развлечений, а роскошный офицерский клуб был с видом на Потомак. Мы были так глупы, что не понимали: мы стоим в листе ожидания и пробудем здесь всего несколько недель. Мы

с Пейшнс отправились покупать мебель для нашей первой квартиры со дня свадьбы.

Несколько недель мы жили как нормальные люди. Утром я просыпался, надевал оранжевый летный костюм и ехал на поле, до которого было десять миль. Там я два-три часа проходил переобучение на двухвинтовом вертолете «Пясецкий». А потом прохлаждался без дела, болтая с другими пилотами.

Некоторые из них уже побывали во Вьетнаме. Они рассказали, что в Сайгоне можно купить стереосистему примерно за треть цены. Вот что я узнал о Вьетнаме: это хорошее место для покупки стереосистем. Многие из этих пилотов выполняли задачи поддержки Вооруженных сил Республики Вьетнам (ВСРВ) в этой войне по расписанию, целью которой было удерживать контроль над южным Вьетнамом ввиду растущей популярности Хо Ши Мина. Вьетнамские коммунисты на Юге – вьетконговцы – не переставали сражаться с тех пор, как президент Зьем отказался проводить назначенные свободные выборы в 1956 году. Тогда я этого не знал, но знал, что наши пилоты отзывались о ВСРВ как о воинах, неохотно участвовавших в американской операции. Они отвозили вьетнамские войска на битвы, которые те в основном проигрывали. Между тем вьетконговцы продолжали крепнуть.

Через три недели я получил назначение в Форт-Беннинг, штат Джорджия. Без каких-либо объяснений.

– Какого хрена происходит в Форт-Беннинге? – спросил

я друга, получившего такой же приказ.

– Слышал, что там формируют новую большую дивизию. Возможно, мы отправляемся во Вьетнам.

– Что?!

В Форт-Беннинге была 11-я воздушно-штурмовая дивизия (экспериментальная), которая больше двух лет отрабатывала нападения с воздуха и тестировала вертолеты. После нескольких крупных военных учений в Северной и Южной Каролине, где 11-я воздушно-штурмовая дивизия сражалась против врага, которого изображала 101-я воздушно-десантная дивизия, было решено, что методы работают, и следует формировать настоящую воздушно-штурмовую дивизию для отправки во Вьетнам. Поскольку и пилоты, и вертолеты уже были на базе, они просто сменили название экспериментальной дивизии на «1-я аэромобильная дивизия» и запросили еще пилотов и летательных аппаратов для усиления.

Сотни пилотов прибыли в Беннинг в середине июня, но до 28 июля нам говорили, что у усиления нет причин. «Слухи об отправке во Вьетнам лживы, но не спешите снимать здесь жильё», – вот как они выражались.

Мы прошли ускоренный курс по применению некоторых техник, изобретенных опытными бойцами экспериментальной дивизии. Их специальностью был полет на малой высоте – так называемый бреющий полет. Предполагалась, что эта техника сводит огонь с земли к минимуму. У них был осо-

бый маршрут на малых высотах, «курс уверенности», на котором нас учили летать под высоковольтными проводами и поворачивать так низко, что законцовки лопастей почти касались земли. Эти парни были настоящими ковбоями.

На одном вылете с бывалым летчиком Биллом Джеймсом мы летели так быстро и так низко, как никогда в моей жизни. Вместе с тремя пилотами ВВС Джеймс летел вдоль железной дороги, окаймленной высокими деревьями. На скорости более ста узлов он ввинтился в этот узкий канал. Лопастями причесывали верхушки деревьев. Это было нечто! Пилоты ВВС орала: «Он сошел с ума! Скажи ему остановиться! Стой!» Услышав крики, Джеймс прибавил газу. На скорости сто двадцать узлов, между двумя рядами деревьев, мир слился в зеленое пятно. Понятия не имею, как Джеймс ориентировался.

Далее «старички» усовершенствовали бой в строю. В летной школе строй представлял собой два или более вертолетов, летящих в зоне видимости друг друга в небе. Нас не учили летать в сомкнутом строю – это считалось опасным. Но чтобы четыре «Хьюи» оказались на небольшой зоне посадки одновременно, они должны лететь, приземлиться и взлететь очень близко друг к другу.

Сомкнутость измерялась в диаметрах винта. Для «старичков» она составляла два-три диаметра. В реальности они летали на расстоянии одного винта или меньше. Когда я впервые увидел это, в моей голове заплясали видения: как эти лопасти сближаются, вращаются в противоположные сторо-

ны и разбиваются. Болтали так же, что эти дьяволы летали с перекрытием винтов на несколько футов, развлечения ради.

Я чаще наблюдал за тем, как выполняют эти маневры – бреющий полет, полет в сомкнутом строю, – чем выполнял их сам. У нас было слишком мало времени. Новые пилоты учились летать на «Хьюи» и проходили воздушно-штурмовую подготовку уже во Вьетнаме.

\* \* \*

Когда объявили, что мы должны сдать нижнее белье, чтобы его выкрасили в оливковый зеленый, и покрыть свои летные шлемы той же краской, стало ясно, что час «икс» близок. 28 июля я смотрел выступление президента Линдона Джонсона по телевизору, в котором тот сказал: «Мы остаемся во Вьетнаме» и «Сегодня я приказал отправить во Вьетнам Аэромобильную дивизию». Меня охватил восторг, смешанный со страхом. Игры кончились. Жизнь пилотов вертолета становилась серьезной штукой.

На следующий день в приступе мрачной рассудительности я купил двуствольный «дерринджер» – свое тайное оружие для последнего шанса.

Моя сестра Сюзан приехала из Флориды, чтобы забрать Пейшнс и Джека. Я чувствовал себя обманутым. Мне не дали возможности хотя бы месяц пожить нормальной человеческой жизнью с женой и сыном. Теперь я уезжаю на год, а

может, и навсегда. Пейшнс и Джек прожили пять месяцев в жаркой комнате в Техасе, четыре месяца в трейлере в Алабаме, месяц в пустой квартире в Вирджинии и последний месяц в другом трейлере, в Джорджии. Я чувствовал, что не слишком-то хорошо их обеспечивал, а теперь, в дополнение ко всему, отправлялся на войну.

Ситуацию ухудшало еще и то, что я не верил в «правое дело». Мне уже было интересно почитать о Вьетнаме, и я считал, что вьетнамцы сами должны решать, какое правительство им нужно, как и мы. Если они хотят коммунистов, пусть будут коммунисты. Возможно, им не понравится коммунизм; что ж, каждый волен совершать ошибки. Если бы демократический капитализм был им милее, они бы дрались за него.

Возможно, мое ощущение, что война во Вьетнаме бессмысленна, было порождено страхом умереть молодым. Это было прозрение, которое пришло слишком поздно. Я уехал на войну. Я был должен армии три года службы за то, что она научила меня летать на вертолетах. Оставалось только расхлебывать.

Я взял Джека на руки, и мы вместе улыбнулись в объектив. Пейшнс сделала снимок. Мы забрались в машину и поехали на базу. Пока солдаты складывали вещевые мешки в автобусы, я обнимал Пейшнс, она плакала. В оцепенении я смотрел, как моя сестра, моя жена и мой сын садятся в машину и уезжают. На парковке, окруженный сотнями людей в

зеленой одежде, снующими вокруг автобусов «Грейхаунд», я чувствовал себя очень одиноко.

Мы приехали из Колумбуса в Мобил, где нас погрузили на авианосцы «Кроатан». Всего потребовалось четыре авианосца, шесть военно-транспортных и семь грузовых кораблей, чтобы перебросить всю дивизию на другой конец света. Передовой отряд в тысячу человек был отправлен по воздуху. Они должны были встретить нас в лагере, разбитом на высокогорье неподалеку от деревни Ан Хе.

Мы поднялись на борт. Я боролся со своим огромным мешком, волоча его по темным коридорам. Когда я пробирался через люк, тяжелый мешок сорвал пуговицу с формы. Воздух был застоявшимся и кислым, стальные переборки были покрыты ноздреватой ржавчиной. Я дошел до палубы, расположенной под нависающей летной палубой. Подтянул мешок к люку, пытаясь сообразить, как его спустить, ничего не разбив.

– Брось его, чиф, – крикнул уорент с подножия лестницы. Он стоял на палубе, где нас разместили.

– Этот мешок? – переспросил я.

– Ну да. Брось его мне. Ты не спустишь его вниз.

– Он весит не меньше меня.

– Слушай, чиф, ты хочешь затор устроить? Брось его мне.

Когда я бросил мешок, уорент сделал шаг назад. Мешок рухнул на стальную палубу.

– Я думал, ты собираешься его поймать.

– Разве? – ухмыльнулся уорент. – Вон там твоя койка.  
Приятного путешествия.

## Глава 2. Августовский круиз

*Мы не хотим разрастания конфликта с последствиями, которые никто не сможет предугадать; мы не будем запугивать и демонстрировать свою силу. Но мы не сдадимся, и мы не отступим.*

*Линдон Джонсон, 28 июля 1965 г.*

### Август 1965 года

На переполненном корабле я наконец-то познакомился со всеми офицерами своей роты. За месяц лихорадочных сборов и обучения в Форт-Беннинге я не запомнил, кто есть кто.

Я был причислен к роте Б 229-го вертолетного транспортно-десантного батальона, которых было два в 1-й аэромобильной дивизии. Командиром роты был майор Джон Филдс, которого заменили через пару месяцев после прибытия во Вьетнам. Филдса очень любили, но мне не удалось близко узнать его. Командиром моего взвода был капитан Роберт Шейкер, чернокожий, высокий и худой профессионал, в общем, твердый орешек. Командиром же моего отделения был капитан Дэн Фэррис, крепко сбитый и двужильный мужик с неизменной улыбкой – с ним я буду общаться во Вьетнаме чаще всего. Военный, но с отличной психикой.

– Черт побери, Коннорс, ты мне локтем в глаз заехал, – прорычал Лен Райкер, высокий и худощавый старший уо-

рент-офицер второго разряда.

– Извиняй, Лен. Меня доконал этот гребаный «Мэй Уэст».<sup>1</sup>

Когда Энсин Уолл и полковник Догвелл устраивали учебные тревоги, мы коротали время, наблюдая за возней Коннора с надувным жилетом. Даже если ожидание растягивалось на полчаса, ему всегда удавалось натянуть жилет в самую последнюю минуту. Пэт Коннорс был летчиком-инструктором нашей роты и по совместительству штатным клоуном.

– Вот так, – он просунул плечо под ремень, резко выпрямился и тут же повалился на своего товарища, Банджо Бэйтса. – Упс. Пардон, мисс.

– Отвали, Коннорс. Мне не до твоих выкрутасов. – Банджо скрестил руки поверх жилета и насупился, отвернувшись от Коннора.

Бэйтс всегда выглядел предельно утомленным, за исключением моментов, когда Коннорс его развлекал. Коннорс продолжал ухмыляться прямо в лицо Банджо, не обращая внимания на угрюмый взгляд товарища.

– Что за чертовщина, – раздраженно выдавил Банджо. – Ладно, пускай мне приходится терпеть эти тупые учебные тревоги чуть ли не каждый день, чтобы доказать, что я умею надевать спасательный жилет. Но ведь мне еще приходится терпеть такого круглого идиота, как ты, Коннорс.

---

<sup>1</sup> Надувной спасательный жилет. – *Примеч. ред.*

Он повернулся, невольно улыбнувшись довольному Коннорсу в ответ.

– Вольно! – скомандовал Шейкер.

Фэррис и другие командиры отряда повторили за ним.

– Так, перекличка.

Шейкер стал зачитывать фамилии.

Я до сих пор не знал фамилий большинства парней из своего взвода. Во втором взводе я был знаком с Вендаллом, фанатом фотографии, его товарищем Барбером, а также модельстом-любителем капитаном Моррисом и его дружкой Декером, старшим уорент-офицером второго разряда.

– Дэйзи.

– Здесь. – Капитан Дон Дэйзи обожал споры о политике и много играл в шахматы.

– Фэррис. – Капитан Дэн Фэррис. Мне он понравился с самого начала.

– Готлер. – Старший уорент-офицер второго разряда Фрэнк Готлер, тихий мужчина с легким немецким акцентом, утверждавший, что успел полетать в рядах люфтваффе.

– Кайзер. – Старший уорент-офицер второго разряда Билл Кайзер. Невысокий, с быстро бегающими глазками, очень агрессивный. Никому не подчинялся, любил азартные игры и постоянно в них побеждал. Попади он в группу летящей огневой поддержки вместо «сликов», стал бы настоящим головорезом, я уверен.

– Лиз. – Старший уорент-офицер третьего разряда Рон

Лиз. Самый старший уорент-офицер в нашем взводе, это звание примерно соответствовало капитану. Лиз казался тщедушным бледным эльфом, но имел большой опыт боевых вылетов на планерах во время сражений над Тихим океаном и на истребителях в Корее. Он часто переговаривался вполголоса с Готлером. Впервые оказался в аэромобильной дивизии, ему пришлось взять вынужденный отпуск в своей конторе, чтобы улететь во Вьетнам. После Коннора он был лучшим пилотом в нашей роте и самым опытным бойцом.

– Мэйсон. – Уорент-офицер первого разряда Боб Мэйсон. Я. Абсолютный новичок в дивизии, вчерашний выпускник летного училища, всего двести пятьдесят часов налета. Я был пять футов десять дюймов ростом, весил сто сорок фунтов и дерзко носил темно-каштановые волосы чуть длиннее, чем у остальных. У меня были высокие скулы и прищуренный взгляд. Я старался соответствовать.

– Нэйт. – Еще один старший уорент-офицер второго разряда. Он часто дымил трубкой и говорил грудным голосом, который совершенно не вязался с его скромным телосложением.

– Реслер. – Уорент-офицер Гари Реслер. Еще один новичок в дивизии и армейской авиации.

– Райкер.

– Здесь. – Получив от Коннора локтем в глаз, и без того румяный Райкер покраснелся до оттенка вареного лобстера. Он был серьезным парнем, едва ли не начисто лишенным

чувства юмора.

– Отлично.

Капитан Шейкер скатал список личного состава, сунул его под мышку и стал дожидаться проверки. В отличие от остальных, он не носил мятые летные комбинезоны. После утренней разминки он надевал полевую форму и начищенные сапоги. Как командир взвода, он считал себя в первую очередь солдатом и только потом пилотом.

Как только Шейкер закончил переключку, из-за угла с противоположной стороны корабля показались энсин морского флота Уолл и полковник наземных войск Роджер Догвелл. Уолл всегда выглядел так, будто его распирало от смеха. Он был единственным представителем флота на борту, поэтому он командовал кораблем и находился на одном уровне по званию с Догвеллом. На лице рослого Догвелла было написано, что ему хочется свернуть энсина Уолла в морской узел. Шейкер вяло отсалютовал, а ухмыляющийся энсин постучал ему по лбу пальцем. Догвелл нахмурился.

– Все на месте? – спросил энсин.

– Да, мистер Уолл, все на месте.

В тоне Шейкера читался ответный вопрос: «А где они, по-твоему, в парке гуляют?»

– Сэр, где Банджо? – внезапно спросил Коннорс.

– Я здесь, придурок, – Банджо пихнул Коннорса локтем.

– Ну слава богу, слава богу!

– Достаточно.

Шейкер развернулся и просиял. Уолл ухмыльнулся. Довелл смотрелся категорически злобно. Полковник произнес лишь одно слово за всю поездку: «Пилоты».

Лиз подсел ко мне за завтраком:

– Я назначил тебя пилотом для перевозки солдат с корабля, когда доберемся до Куинёна, – он улыбнулся.

– Правда? – я слабо улыбнулся в ответ.

Я до сих пор не был уверен в полетах на «Хьюи».

– Что-то не так? – спросил Лиз. – У тебя нездоровый вид. Харчи обратно лезут?

– Нет, с харчами порядок. Я сомневаюсь, что смогу поднять «Хьюи» в воздух с корабля.

– Здесь написано, – он показал карандашную запись, – что ты прошел обучение на «Хьюи». На всех четырех моделях. – Он посмотрел на меня.

– Да, я действительно летал на них, но в основном по приборам, под капюшоном. Я налетал около десяти визуальных часов вместе с инструктором.

– Как давно ты закончил летное училище? – я заметил морщины вокруг его глаз от улыбки, пока он изучал записи.

– В середине мая.

– И тебе не хватает уверенности, чтобы взлететь с корабля?

– Так точно.

– Ладно. – Он положил записи на полиэтиленовую ска-

терть возле подноса с едой. – Я только что назначил тебя на полет со мной.

– Спасибо. Мне совершенно не хотелось заканчивать поездку в океане.

– Брось. Я уверен, что ты отлично бы справился, но мне нужен второй пилот, а тебе, судя по твоим словам, нужна практика.

После завтрака я вернулся на свою койку за технологической картой и понял, что почти забыл процедуру запуска. Я достал техкарту из летного планшета и отправился в ангар, чтобы найти подходящий для тренировки «Хьюи».

Проход от нашего трюма через внутреннюю часть корабля до столовой был похож на джунгли, заваленные коробками, мешками, катушками, бочками, ящиками и «Хьюи». Обычно в этом проходе толпились люди, но я удачно попал на смену нарядов по столовой. Посередине палубы я протиснулся между двумя фюзеляжами и пошел на свет большой лампы, мелькавшей над кабиной «Хьюи». Мне как раз нужен был вертолет подальше от прохода. Я не хотел попадаться на глаза бывалым – эти парни проделывали всю процедуру запуска быстрее, чем я прикуривал от «зиппо».

Я открыл левую дверь кабины. Внутри все было знакомо, за исключением бронированных пилотских кресел. Броня говорила о том, что и в кабине порой свистят пули. И зачем я так яростно спорил с комиссией по отчислению?

Мне предстояло лететь в бой на одной из этих машин. В

детстве подобная перспектива никогда не приходила мне в голову, когда я в фантазиях вывозил людей из зоны наводнения, спасал красивых девчонок или зависал над верхушками деревьев, собирая яблоки. В тех фантазиях по мне никто не стрелял.

Я уселся справа в кресло первого пилота и осмотрелся. У наших «Хьюи» не было орудий на борту, за исключением пулеметов старшего механика и бортового стрелка, поэтому они назывались «сликами». Наша задача заключалась в перевозке солдат до зон высадки. Противники всегда могли открыть по нам огонь с земли. В отличие от пилотов боевых вертолетов, нам было нечем выстрелить в ответ. Я не мог представить себе, каково это.

Броня добавляла триста пятьдесят фунтов к весу вертолета и занимала собой два солдатских места. Я постучал по ней костяшками пальцев. Керамические и стальные многослойные пластины почти полдюйма толщиной расположены вокруг кресла и под ним, само кресло сделано из алюминиевого каркаса и затянута в нейлоновую сетку. Скользящая бронированная панель сбоку от кресла выезжала со стороны двери – защита для торса, но не для головы. Когда мы доберемся до Вьетнама, нам будут выдавать бронежилеты. Все выглядело надежно. В ангаре на палубе «Кроатана» никто не стрелял, поэтому мне казалось, броня защитит от всех пуль.

Я положил техкарту на одну из радиостанций на панели между двумя сиденьями пилотов и крутанулся на месте, что-

бы рассмотреть грузовой отсек позади. Он имел форму подковы из-за перемычки в виде крышки трансмиссионного отделения (которое называлось «адской дырой») и гидроагрегатов прямо под валом несущего винта. Наши два бортовых стрелка должны располагаться по обеим сторонам крышки «адской дыры» у раздвижных дверей, сидя за пулеметами М-60, прикрепленными к турелям. Однако в первые два месяца пулеметы будут просто торчать из верхней части открытых дверей на эластичных тросах. Со старшим механиком и пулеметчиком по бокам в грузовом отсеке можно было легко разместить от восьми до десяти солдат. Я повернулся обратно и расслабился. Пока «Кроатан» катился по волнам, я изучал приборную панель и думал о Пейшнс.

«От такого безделья любой дровосек уже выскочил бы наружу и придушил кого попало развлечения ради», – сказал как-то Декер. Уроженец Арканзаса Декер числился в другом взводе. Этот неопрятный, растрепанный парень, у которого даже армейский ежик выглядел взъерошенным, не отходил от своего близкого друга и земляка, капитана Морриса. Они постоянно перебрасывались какими-то южными афоризмами: «Доволен, какдохлый еж под палящим солнцем».

Моррису было под сорок, шуточные разговоры с Декером не скрывали его волнения. Он зачесывал свои редкие черные волосы назад, не жалея бриолина, и задумчиво поджимал губы – долгие годы концентрации не прошли даром.

Он увлекался моделизмом. Ему удалось выпросить чертежи «Кроатана» у главного боцмана, поэтому он проводил большую часть времени за постройкой детальной модели корабля. Он даже добавлял ржавчину в нужные места. Когда я уставал от вида океана, чтения или шахмат, я с удовольствием наблюдал за работой Морриса. Это было зачаровывающее зрелище. Его плавные движения и умиротворенное лицо свидетельствовали о том, что он без ума от процесса. Но почему «Кроатан»? Моррис объяснил, что «Кроатан» был своего рода последним авианосцем. Я любил и уважал Морриса. Он явно лучше меня переносил эти бесконечно тянущиеся дни.

Если бы меня спросили про любимое время дня, то я выбрал бы время захода солнца. Как-то раз, когда я стоял на носу и наблюдал за погружающимся в море солнцем, вдали на горизонте замаячили какие-то очертания – «Кроатан» был не один в океане. Контакт с чужаками. Мы не одни.

Ко мне подошел солдат, оперся локтями на стальной борт и уставился в крупный бинокль. Впереди извивалось что-то черное, похожее на морскую змею.

– Похоже на ветку от дерева, – отметил он. – На ней кто-то сидит. Пока не пойму кто.

Мы ждали.

– Чайки, – объявил парень растущей толпе. – Они сидят к нам спиной. Вряд ли они нас видели.

«Кроатан» шел встречным курсом на двадцатифутовую

ветвь и двух ее пассажиров.

Я обернулся и взглянул на капитанский мостик, который находился по правую сторону взлетной палубы. Человек в футболке стоял снаружи и указывал вперед.

– Ребята собираются переехать птичек, – произнес только что подоспевший Декер. – Все равно что присунуть собаке или раскидать мусор.

К тому моменту на носу авианосца скопилось более пятидесяти человек. Я стоял у самого борта. Чайки не покидали насест и не торопились нас замечать. Они нашли единственное подходящее место посередине Тихого океана, чтобы сделать передышку.

Я перегнулся через борт, чтобы увидеть момент столкновения. В яблочко. Ветка переломилась на части, чайки попытались оттолкнуться и взлететь, но их накрыло волной. Они исчезли. Несколько секунд спустя по правому борту корабля, примерно в двадцати футах от носа, из морской пены показалась сначала одна, а затем и вторая птица, они трясли головами и стучали крыльями по воде.

Мы с Лизом свесились через перила правого борта, пока мимо проплывал полуостров Батаан. Сине-серые холмы возвышались над морским горизонтом. Это был единственный клочок земли, который мы увидели на пути от Калифорнии к Вьетнаму. Лиз молча глазел на острова вдали. Когда-то он сажал там планер.

– Как это было? – спросил я его.

– Настоящая жара, – он повернулся ко мне и улыбнулся. – Самое ужасное чувство в жизни. Тогдашние гребаные планеры не садились, они падали. Я думал, что смог отработать все приемы во время тренировок, но с кучей солдат внутри планеры превращались в гребаные куски металла.

Он ругался, только если речь заходила о планерах.

– Ты разбил самолет?

– Ну, я ушел на своих двоих, так что будем считать это посадкой. В моем самолете люди покалечились, в других погибли. Планеры были ужасной затеей... Наши «Хьюи» как минимум смогут улететь обратно, когда мы высадим отряды.

– Что ты делал после посадки?

– Выживал. Вот и вся цель. Посади самолет, а затем добираться до своих войск как хочешь. Некоторые не добирались.

– Твою мать! Как ты вообще стал пилотом планера?

– Всех студентов курса в летном училище внезапно пере­квалифицировали в кандидатов – пилотов планеров и отправили за моря. Без причины. Вчера летали на турбовинтовых учебных самолетах, на следующий день сели за планер.

– Ты и в Корее летал?

– Ага. Тактический авиаотряд.

– И как тебе?

– Да более-менее. По крайней мере, самолеты были с двигателями. Мне нравилось на них летать.

– Зачем ты уволился с работы и пошел в авиацию?

– Да черт его знает. Наверное, я слишком люблю летать. Люблю боевые вылеты. Они похожи на... проверку. Каждый раз я готов наложить в штаны от страха, но мне нравятся ощущения. Аэромобильная бригада была хорошим решением. А то стол в моей конторе все больше стал напоминать гроб. Понимаешь, о чем я?

Я неуверенно кивнул.

– Видишь. По крайней мере, в бою все будет быстро, – ухмыльнулся он.

– Уже поставил на сброс якоря? – спросил я Кайзера.

– Хера с два. Этим дерьмом занимаются только салаги, – ответил он, не отвлекаясь от игры в кости. – Все, кто тратят деньги на то, чтобы угадать точное время сброса якоря – придурки, – добавил он.

– Я поставил бакс на девять тридцать семь, – произнес Коннорс.

– Ну и придурок.

– То-то моя мама так расстраивалась.

Я и сам поставил бакс, но не стал об этом упоминать.

За день до высадки корабль превратился в жужжащий улей. Мы получили негласное распоряжение «забрать пригодное излишнее оборудование» с корабля для обустройства наземного лагеря. Энсин Уолл подтвердил, что некоторые «замшелые старые матрасы» можно унести с корабля, а затем отправился в обход с полковником Догвеллом, чтобы

обсудить, какие именно вещи нам разрешено загрузить в «Хьюи».

Пока сотни солдат шарились по всем отсекам в поисках барахла, другие занимались подготовкой «Хьюи» к вылету. Виниловое покрытие полетной палубы было сорвано и выброшено за борт. Несколько дней на свежем морском воздухе не навредят машинам. Ящики с лопастями ротора подняли на палубу для последующей сортировки и установки, чтобы «Хьюи», находящиеся на полетной палубе, были готовы к вылету сразу же по прибытии в Куинён. Оставшиеся машины, включая наш с Лизом вертолет, должны были оказаться наверху при помощи подъемной платформы, после расчистки полетной палубы. Предполагалось, что на сборку, проверку, загрузку и отбытие всех «Хьюи» уйдет три дня.

Всю утварь, добытую на импровизированной «охоте», складировали в вертолетах. Рабочие бригады рядовых солдат, уорент-офицеров и лейтенантов затаскивали охапки матрасов, бухты тросов и проводов, обрывки брезента, инструменты и даже куски древесины на ангарную палубу и прятали все добро в грузовых отсеках «Хьюи». Мы разжились далеко не мусором. Матрасы были новыми, как и тросы с инструментами. Да, мы обчистили весь корабль.

Авианосец отправлялся обратно в Штаты после нашей высадки, где его могли по новой загрузить оборудованием. Нам же предстояло оказаться в джунглях, вдалеке от родины, поэтому мы цеплялись за любую возможность облегчить наше

существование. Я до определенной степени поддерживал подобное отношение, но все равно ощутил легкий укол совести, когда увидел, сколько всего мы втиснули в вертолеты.

Перед прибытием я попросил помощника боцмана соорудить кобуру для моего «дерринджера». Взамен я обеспечил его несколькими десятками компактных консервных ножей Р-38 из сухпайков. В последний суматошный день плавания он протянул мне готовую кобуру. Кожаные ремни охватывали плечи и соединялись эластичной резинкой на спине. К ремню под левым плечом была пришита кобура. Я просунул в нее увесистый «дерринджер» под гордым взглядом помощника. Из-за тяжести пистолета кобура плотно прижималась к телу и была незаметна со стороны. Может, пистолет спасет мою жизнь; может быть, я застрелюсь из него, чтобы не попасть в плен. Я не понимал до конца, как он мне может пригодиться.

Когда я вылез из кубрика и посмотрел за борт, вдалеке уже безошибочно угадывались серые очертания земли. Два часа спустя мы вошли в бухту Ланг Май, к югу от Куинёна, и готовились бросить якорь. Десантный вертолетоносец «Иводзима» стоял по правую сторону от нас, а по левую находилось десять грузовых кораблей морского агентства «Лайкс Лайн», прибывших по военному заказу. Якорь скользнул в воду 13 сентября после одиннадцати часов утра. Нам понадобился тридцать один день, чтобы добраться сюда из Моби-

ла. Оставшаяся часть нашей дивизии отплыла неделей позже и прибыла неделей раньше.

Пока вертолеты готовились к вылету, пилоты слонялись по верхним палубам и наблюдали за происходящим на соседнем вертолетоносце.

Морские пилоты мотались на крупных «Сикорский Н-34» со сдвижной палубы до туманного берега и обратно. Военно-морской десант использовал вертолеты по другой схеме. Нам предстояло жить с солдатами в полевых условиях, а морские пилоты каждый день возвращались обратно на безопасный и комфортный корабль. Нам было нелегко с этим смириться.

«Иводзима» был одним из кораблей, принимавших участие в сражении у базы Чулай, которое произошло, пока мы были в пути. Битву назвали первым полномасштабным столкновением со времен Кореи, в котором принимало участие более пяти тысяч солдат наземных войск США и Вьетнама, а также военно-морская артиллерия. Общее число убитых вьетконговцев составило семьсот солдат, Штаты потеряли пятьдесят морпехов. Потери армии Вьетнама мало кого волновали.

«К середине второго дня сражений армия Вьетконга отказалась от сопротивления. Сапоги, снаряды и боевые средства были беспорядочно разбросаны по полю, а на земле зияли большие черные шрамы, еще дымящиеся от напалма. Части тел вражеских солдат висели на деревьях и кустах, валялись

в укрытиях и пещерах...» Сражение, по словам *Time*, доказало, что «сочетание точных разведанных, быстрого планирования и грамотного выбора времени и места сражения позволило Соединенным Штатам существенно укрепить свои позиции во Вьетнаме».

Сочетание морпехов США, наземных отрядов солдат Вьетконга, тяжелых штурмовиков и артиллерийской поддержки привело к огромному количеству мертвых вьетнамцев. В *Time* говорили о более чем двух тысячах убитых вьетконговцев, однако никто не знал, какая часть этой цифры имела отношение к безобидным деревенским жителям, попавшим под перекрестный огонь.

– Я скажу так, – произнес Декер, – все, кому хватило мозгов прогуляться под пулями, получили по заслугам.

– Декер, в этих деревнях обнаружили несколько убитых десятилетних детей. Думаешь, они вьетконговцы? – возразил Вендалл.

– Может быть, – ответил Декер, – а может быть, и нет. Но это война. Война никого не щадит. Черт возьми, мы не можем постоянно оплакивать невинных жертв. Они гибнут в битвах еще с незапамятных времен. Если мы хотим выиграть эту заварушку, нам нужно понимать, где мы находимся: на обычной, грязной и беспощадной войне.

– Все так, – поддержал Коннорс, – либо мы сражаемся в этой войне, либо нет. Наши войска здесь, и гуки обосрутся, когда увидят нас в деле. Поздно думать, почему мы здесь.

Мы уже здесь.

Капитан Шерман и Джон Холл, уорент-офицер из нашей передовой группы, притащили сумки с письмами, которые скопились за время плавания. Я потратил много времени на чтение дюжины писем от Пейшнс. У меня сохранились некоторые отрывки:

[25 августа]

Я очень сильно скучаю по тебе, любимый. Сегодня я прилегла на кровать Сьюзи и представила, как ты лежишь рядом и пытаешься меня успокоить (как после одной из наших дурацких ссор). Я сейчас буду писать Луис, спрошу, сможет ли Джейн приехать в Нейплс. Жаль, тебя здесь не будет. Представляю, какое уныние у вас там на корабле. **СО МНОЙ ИНТЕРЕСНЕЙ! ПОЙДЕМ СО МНОЙ В КАСБУ!**

Бобби, я по тебе сильно скучаю. Я пытаюсь занять себя чем-нибудь. Заходил твой отец, мы забрали пленку с Панамским каналом – тебе прислать фотографии или оставить дома? Одно фото получилось смазанным. А на одной ты вылитый красавец. Такой загорелый. Когда твой отец ушел, я прогулялась с коляской (И ДЖЕКОМ!) до «Саншайн», прикупила флакон «Коппертоуна» и дошла до пляжа, чтобы искупаться. Сейчас два часа дня – на улице гроза, и мне лишь остается вспоминать, как мы вместе принимали душ, играли в монополию, целовались, занимались любовью и держали друг друга за руки. Я скучаю так сильно, что готова умереть, но я не буду, потому

что ты вернешься. **ВОЗВРАЩАЙСЯ СКОРЕЕ!** Хочу перенестись в следующий август.

Джек скучает по тебе. Поверь мне, он разглядывает всех мужчин и постоянно говорит: «Па-па», когда радуется или оживляется. Я люблю тебя! Сильно-сильно!

# 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.