

Джон Брехэм

БЫСТРЫЙ ВЗЛЕТ

Королевские ВВС
против люфтваффе



Джон Брехэм

**Быстрый взлет. Королевские
ВВС против люфтваффе**

«Центрполиграф»

Брехэм Д.

Быстрый взлет. Королевские ВВС против люфтваффе /
Д. Брехэм — «Центрполиграф»,

Книга Джона Брехэма, прославленного летчика-истребителя Королевских ВВС Великобритании, погружает читателя в гущу воздушных сражений Второй мировой войны. Брехэм захватывающе воспроизводит многочисленные атаки британских истребителей, описывает конструктивные особенности «бьюфайтеров» и «москито», на которых ему приходилось воевать, дает их подробные технические характеристики, рассказывает о сложных действиях пилота и штурмана, об опасных ночных вылетах, а также о времени, проведенном в немецком плену после того, как его самолет был сбит над Данией.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ПРЕДИСЛОВИЕ	7
БЫСТРЫЙ ВЗЛЕТ	9
Глава 1	9
Глава 2	17
Глава 3	20
Конец ознакомительного фрагмента.	23

Джон Брехэм

БЫСТРЫЙ ВЗЛЕТ

Королевские ВВС против люфтваффе

ПРЕДИСЛОВИЕ

эйр-чиф-маршала¹ Королевских ВВС в отставке сэра Бэзила Эмбри

Боб Брехэм прав, когда говорит, что его нельзя сравнивать с Джонни Джонсоном. Первый сражался главным образом ночью и был ярким индивидуалистом, а второй – только днем и был прирожденным командиром авиакрыла.² Принимая во внимание, что число побед в воздушных боях, несомненно, было мерой личного успеха, они оба согласятся с тем, что именно их личный вклад в войну в воздухе был наиболее важным из всех факторов.

Помимо Брехэма, кому посвящены эти строки, я не встречал никого, кто явно превзошел бы его агрессивный боевой дух и кто больше его был настроен на схватку с врагом в воздухе. Этой цели он посвящал себя душой и телом с первого дня войны и до того момента, когда в июне 1944 г. он был сбит. Ничему не позволялось стоять на пути к выполнению этой задачи. Усталость и напряжение боевых вылетов были отброшены, и даже соблазны семейной жизни подчинены жестокому делу войны.

Неустанное стремление добраться до врага, соединенное с огромной храбростью, живучестью, навыком и боевым опытом, сделало его к концу 1943 г. опасным и грозным соперником в воздушном бою. К счастью для нас, и в частности для бомбардировочной авиации, он родился британцем, а не имел тевтонского происхождения.

К концу 1943 г. у него проявились все признаки усталости от боевых вылетов, и ему нельзя было больше разрешать вылетать против врага. Но его опыт потребовался, чтобы помочь разработать тактику ночных штурмовых ударов в поддержку наземных войск, что влекло за собой некоторое число боевых вылетов. Нужно было взвесить то, что он мог дать союзническим усилиям в этой области. И последствия чрезвычайной измотанности этого волевого и очень храброго молодого офицера. Я должен был взять на себя ответственность за это решение. Следовало также помнить, что начиная с девятнадцатилетнего возраста его занятием были боевые вылеты, и они так много значили для него, что действовали подобно наркотику. Единовременный запрет участвовать в них, когда победа уже была в поле зрения, мог бы безвозвратно повредить его дух. Его естественное стремление состояло в том, чтобы уничтожить противника.

Эта книга – честный, искренний рассказ о ежедневной жизни одного из самых замечательных боевых летчиков нашего времени. Если он и демонстрирует некоторый цинизм по отношению к жизни, заявляя: «веселитесь сегодня, потому что завтра умрете», то кто из подвергавшихся таким же опасностям посмеет его критиковать?

Боб Брехэм стоит на переднем крае той группы летчиков, которая так много сделала, чтобы защитить мировую цивилизацию от сил зла.

¹ *Эйр-чиф-маршал* (Air Chief Marshal) воинское звание в Королевских ВВС, примерно соответствует званию генерал-oberста в люфтваффе и званию генерал-полковника в советских ВВС.

² *Авиакрыло* — авиационное подразделение в Королевских ВВС. В него обычно входили две-три эскадрильи, но к концу Второй мировой войны авиакрыло в отдельных случаях могло иметь до семи эскадрилий.

Эффект, оказанный напряжением войны и рискованных боевых вылетов на его нервную систему, дал себя знать в послевоенных трудностях, с которыми он привыкал к рутине мирной службы. Это – цена войны, которую не может возместить никакое правительство или страна. Пусть те, кто сейчас живут свободными, никогда не забывают, какими эта свобода достигнута жертвами, принесенными Бобом Брехэмом и людьми, подобными ему.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Роберта Шпрекельса, немецкого аса-истребителя времен Второй мировой войны

Тот день, 25 июня 1944 г., когда в воздушном бою над Данией я сбил уинг-коммандэра³ Боба Брехэма, сильно изменил мою жизнь и особенно мое отношение к войне.

Тогда я был энергичным молодым немецким легчиком-истребителем, который, как и Брехэм в то время, имел только одну всепоглощающую цель в жизни – уничтожить врага.

Сегодня я горжусь тем, что могу назвать Боба Брехэма своим другом, и был восхищен и польщен, когда он попросил, чтобы я написал краткое предисловие к его книге.

Этот переход от вражды к дружбе имеет необычную историю. Вечером того июньского дня почти 17 лет назад я праздновал свою победу с моими товарищами. Самолет Брехэма был третьим «москито», сбитым мною, и эта победа далась мне в трудном бою. «Москито» редко уничтожались нашими истребителями из-за их скорости и отличной маневренности. Я был удивлен, когда посреди празднования меня позвали к телефону и сказали, что меня хочет поздравить наш генерал. Мне сообщили, что причиной столь необычного проявления радости от моей победы стало то, что я сбил одного из наиболее известных британских асов среди ночных истребителей. Конечно, все мы слышали о действиях Боба Брехэма. Внезапно я ощутил непреодолимое желание встретиться со своим грозным противником лицом к лицу и спросил, возможно ли это. В результате через несколько дней мы встретились в лагере для допросов в Оберурзеле, около Франкфурта. Смятение чувств охватило меня, – и, без сомнения, его, – когда мы впервые обменялись ру-копожатиями. Жестокость и ужас войны исчезли, и я, казалось, смотрел на старого друга. Я бессознательно восхищался человеком, которого мы, очевидно, должны были звать «приспешником дьявола». Он только что чудом избежал смерти, и я обнаружил, что сам глубоко благодарен ему за то, что он выжил.

В то время мы, конечно, не могли говорить искренне. Но когда сидели друг напротив друга за столом, я чувствовал скорее отношение старого товарища, чем отношение противника. То, что он сказал мне о войне, которая тогда вступала в последнюю и наиболее ужасную для нас стадию, произвело глубокое впечатление на меня.

Я вырос при Гитлере, и, как у всего моего поколения, мой ум полностью находился в плену пропаганды, которой мы подвергались. Брехэм впервые открыл мне глаза на мир, отличный от того, в который я до настоящего времени верил, как в единственно правильный и хороший.

Брехэм знал, что Германия не могла выиграть войну. Я же только начинал понимать то, что моя страна была в безнадежной ситуации. В конце беседы он сказал мне, что надеется на то, что я выживу, и я был уверен, что эта уверенность исходила из его сердца. Тогда же он пообещал угостить меня стаканчиком виски, когда мы снова встретимся после того, как все это закончится. Ни один из нас не предполагал тогда, что эта встреча произойдет.

Встречи с Брехэмом в 1944 г. заставили меня задуматься о том, что, если чувство товарищества, подобно нашему, могло внезапно возникнуть в военное время, то, возможно, сама война могла бы оказаться навсегда предотвращена, если бы такие человеческие отношения удалось развить между нациями. Я пережил войну лишь благодаря серии почти невероятных удач. Меня сбивали четыре раза, и, если бы последнее падение около Ахена 1 января 1945 г.

³ *Уинг-коммандэр* — воинское звание в Королевских ВВС Великобритании (Royal Air Force), примерно соответствует званиям оберст-лейтенанта в люфтваффе и подполковника в советских ВВС.

не поместило бы меня на длительное время в госпиталь, сомневаюсь, что когда-нибудь я снова увидел Боба Брехэма. Это было наихудшее время для всех наших летчиков-истребителей.

Теперь мы знаем, что война шла до тех пор, пока немецкие города и промышленность не были почти полностью разрушены. Затем наступили ужасно трудные времена перехода от диктатуры к демократии. Мой летная карьера закончилась навсегда, и я вернулся на свою старую судовладельческую фирму в Гамбурге. Из ее флота в 50 морских судов не осталось ни одного.

Я сразу попытался разыскать Боба Брехэма, но не получил ответа на свои письма и прекратил дальнейшие попытки. Лишь в 1956 г., находясь в деловой поездке в Англии, узнал, что он пережил войну. Я возобновил свои усилия по его розыску, и, наконец, наступил замечательный момент, когда я получил из Канады письмо от него. После этого мы регулярно переписывались. Мы вспомнили о стакане виски, который Брехэм мне задолжал, и, наконец, после того, как Канадские королевские военно-воздушные силы направили его в Париж, в штаб Верховного командования союзнических сил в Европе, наша встреча состоялась.

Замечательно и очень трогательно было встретиться снова – на сей раз в гражданской одежде и в кругу родных. Наша встреча состоялась в гостинице на шоссе около Гамбурга. Брехэм изменился не сильно. Он оставался все тем же прекрасным товарищем, с которым я впервые встретился, когда он был военнопленным. Казалось невероятным, что однажды мы могли убить друг друга.

Да, мы тогда наслаждались виски, – и много еще чем затем. Теперь мы знаем, что мы друзья и что наши жены и дети также друзья. Я надеюсь, что эта история товарищеских отношений людей, которые пережили так много опасностей и трудностей, послужит примером молодым людям во всех странах.

БЫСТРЫЙ ВЗЛЕТ

Королевские ВВС против люфтваффе

Посвящается Стиксу, Джеко и другим храбрым людям, которые в ходе войны и затем поручали свои жизни в воздухе моим заботам.

Глава 1

Это рассказ о войне в воздухе, безжалостной схватке один на один человека с человеком, машины с машиной и человека со смертью; о самой захватывающей, опасной и требующей высокой квалификации из всех когда-либо изобретенных форм дуэли.

Это также история целого поколения молодых людей многих национальностей, в своем большинстве только что окончивших школу или университет, которые сражались в небе над Англией и Европой начиная с сентября 1939 г. и до победы союзников в 1945 г. Эта история о храбрости друзей и противников. О многих молодых людях, которые умерли за то, во что безоговорочно верили. Те из нас, кто тогда защищал Англию, вели странную, неестественную жизнь в осажденной крепости. Мы были фронтовыми летчиками-истребителями, день за днем и ночь за ночью уничтожающими врага. И все же, когда разгоряченными возвращались после боя, пробовали в течение нескольких часов отдыха вести почти нормальную, цивилизованную жизнь среди гражданского населения, часто в тихих деревнях и маленьких городках, которые не затронула война и где жизнь оставалась спокойной. Многие из нас возвращались к жене и детям в свой родной дом, как в течение продолжительных периодов делал я. Мы пили с местными жителями в английских пабах, порой всего час спустя после фантастического спасения или рискованной победы. Кто обвинит нас, если мы зачастую пили слишком много, чтобы снять напряжение?

Прежде всего, это история замечательного чувства товарищества, верности и преданности, которые придавали нам уверенность и желание продолжать сражаться до тех пор, пока не победим.

25 июня 1943 г. было прекрасным днем. Вторжение в Европу продолжалось уже в течение почти трех недель. Союзники объединенными усилиями добились первоначального успеха, но продвинулись не слишком далеко вперед из-за ожесточенного сопротивления немцев, особенно на британском и канадском участках, где была сосредоточена большая часть их мощных танковых дивизий. Дон Уолш, мой новый штурман-австралиец, и я будем помнить этот день до конца жизни. Мы намеревались уничтожить мой тридцатый самолет противника, а вместо этого почти на год стали «гостями» немцев.

На истребителе-бомбардировщике «москито», позаимствованном у командира 21-й эскадрильи «Дадди» Дейла, мы вылетели из Грейвсенда⁴ и приземлились в Уэст-Райнхэме,⁵ чтобы дозаправиться перед рейдом в дальний тыл противника, в район города Барт, на Балтийском побережье Германии. Цель этого вылета на свободную охоту состояла в том, чтобы уничтожить немецкие самолеты в воздухе или на земле и расстрелять любые транспортные средства, которые сможем обнаружить на шоссе или железных дорогах.

⁴ Грейвсенд — аэродром около одноименного городка, расположенного в устье Темзы, в 12 км северо-западнее г. Чатем.

⁵ Уэст-Райнхэм — аэродром в графстве Норфолк.

Успех дневных рейдов в глубь вражеской территории основывался на неожиданности. Маршрут заранее планировали, чтобы избежать радаров, зенитной артиллерии и аэродромов противника, с которых нам наперехват могли подняться его одноместные «Мессершмиты-109» и «Фокке-Вульфы-190». Одиночный «москито», несмотря на его превосходные характеристики, не мог противостоять атакующим группам этих высокоманевренных истребителей. Необходимыми условиями для такого полета, как наш, было наличие облачности, закрывающей вражескую территорию, и возможность подхода со стороны моря.

Наземный персонал в Уэст-Райнхэме пополнял запас нашего топлива и проверял установленное в носовой части грозное вооружение – четыре 20-мм пушки и четыре 7,7-мм пулемета. Тем временем мы с Доном пошли в канцелярию офицера разведки⁶ авиабазы Бастера Рейнольдса, моего старого друга, о котором я расскажу в этой книге позднее. Бастер инструктировал нас относительно вражеской радиолокационной сети, расположения зенитной артиллерии и истребителей в Дании и Северной Германии. Мы планировали пересечь побережье Ютландии немного севернее Эсбьерга, где наземным ориентиром служил маяк; затем должны были двигаться к следующей точке, приблизительно в 16 км к югу от Копенгагена, конечно периодически меняя курс, чтобы запутать противника, и оттуда над Балтийским морем – к Барту, в Северной Германии. Наше предприятие требовало полета на предельно малой высоте над морем и землей, чтобы не быть обнаруженными сетью немецких радаров и наблюдательных постов.

Я не впервые должен был пролететь над Данией с подобной миссией, но получение самой последней информации было обязательным, если мы хотели, чтобы наш рейд прошел успешно. Больше всего нас беспокоили два аэродрома вражеских истребителей, в Ольборге, около северной оконечности Ютландии, и в Хузуме, немного южнее немецко-датской границы. По некоторым признакам, на этих базах находились несколько «мессершмитов» и «фокке-вульфов». Если их приведут в готовность, то наш пролет над Данией будет затруднен. Так что мы слегка изменили маршрут полета к нашей цели и разработали другой обратный маршрут. Офицер-метеоролог не гарантировал нам облачность на протяжении всего маршрута, как мы хотели. Однако мы чувствовали, что шанс есть. Возможно, его неуверенность была нам предостережением, но наше рвение отменяло любые сомнения. Мы не понимали, что неустойчивая погода вкупе со множеством ошибок, которые я умудрюсь сделать, будут стоять нам свободы, едва не жизнью.

Мы бодро позавтракали в офицерской столовой вместе с товарищами из 141-й эскадрильи, которой я командовал годом раньше. Вскоре после полудня мы Доном вскарабкались по лестнице в наш полностью загруженный самолет, заняли расположенные друг рядом с другом места и помахали руками на прощание. Минуту спустя, под ровный рев двигателей, мы начали наш путь к датскому побережью. На скорости 390 км/ч я летел на «москито» на предельно малой высоте над богатой зеленью сельской местностью Норфолка. Менее чем через 15 минут мы пересекли побережье около Кромера и снизились до 7,5 м над Северным морем, время от времени наши винты поднимали легкие брызги. Все это не было бравадой – летя как можно ниже, мы оставляли немецким радарам меньше шансов нас обнаружить. Будь мы столь же удачливы, как в предыдущих полетах, могли бы добиться полной внезапности. Полет такого типа был очень утомительным и требовал полной концентрации. Небольшая ошибка отправила бы нас к Нептуну.

⁶ Офицеры разведки Королевских ВВС имелись при каждой эскадрилье, авиакрыле и т. д. В их обязанности входили сбор, обработка и анализ боевых донесений пилотов и членов экипажей, доведение до летного персонала необходимых сведений о противнике, первоначальные допросы сбитых вражеских летчиков и т. п.

Дон проверял свою аппаратуру и карты, чтобы гарантировать, что мы пролетим над вражеским побережьем в нужном месте. Поскольку нам предстояло преодолеть около 480 км, чтобы пересечь Северное море, это была совсем не легкая задача.

Эта часть полета всегда была самой тягостной. Каждый имел время для размышлений – слишком много времени. Я знал из опыта, что страх не даст мне обрести уверенность до тех пор, пока мы не достигнем вражеской территории. Так было всегда – мои тревоги исчезали, как только мы оказывались над побережьем противника.

Двигатели звучали мелодично, и погода в настоящее время была, как говорится, «то, что доктор прописал», во всяком случае, казалась такой. Облачность закрывала небо на высоте приблизительно от 600 до 900 м, видимость под ней была превосходной. Скоро мы с тревогой стали высматривать впереди проблеск береговой линии и осматривать небо в поисках скрывающихся истребителей. Навигация Дона была совершенной. Мы должны были достичь цели приблизительно через 10 минут. Я напряженно подался вперед, чтобы увидеть отдаленную линию побережья.

– Есть, тонкая карандашная линия на горизонте. Вон та башня, должно быть, маяк. Именно он.

Дон проверил положение наземного ориентира по карте, и мы слегка изменили курс, чтобы выполнить более точный поход к берегу.

До побережья оставалось еще несколько километров, когда я увидел два корабля, немецкие эсминцы или торпедные катера. Проклятье! Они не могли не заметить нас и конечно же передадут предупреждение в части береговой обороны и люфтваффе. Я ушел вправо в надежде остаться незамеченным, но нам не повезло. Оба корабля стали зигзагообразно менять курс и увеличили скорость, что мы заметили по их кильватерному следу. В результате вместо того, чтобы пересечь побережье севернее Эсбьерга, мы пересекли его в нескольких километрах южнее. Мы оба могли слышать в нашем радиоприемнике легкое подвывание, которое, как мы знали, было следствием помех от работы немецкого наземного радара, пытавшегося засечь нас. На мгновение я подумал, не атаковать ли эти два корабля, но, поскольку мы не имели бомб, счел это делом бессмысленным. Так что мы продолжали лететь над побережьем, немного поднимаясь, чтобы пересечь дюны.

Впереди лежала плодородная плоская датская сельская местность, и, продолжая наш путь над полями и живыми изгородями, мы с Доном коротко обсудили, не прекратить ли нам полет. Теперь мы, без сомнения, утратили жизненно важный фактор внезапности, так что карты легли совсем не в нашу пользу. Тогда мы заметили, что подвывание в радиии прекратилось. Они потеряли нас. Все, что они знают, – мы где-то над их территорией, и попытки найти нас теперь будут подобны поиску иголки в стоге сена.

– Что скажете, Дон? Продолжаем полет?

– О'кей, летим вперед.

К сожалению, мы не приняли в расчет эффективную службу наземных наблюдательных постов противника, которая в тот момент по телефону сообщала о нашем продвижении в штаб противовоздушной обороны люфтваффе в Дании.

Мы втянулись в боевые действия, и теперь не было никакой речи о возвращении. Если я тогда испытывал смутное беспокойство, то это чувство вскоре оставило меня. Несмотря на плохие предзнаменования, мы все еще верили в успех. Мы не встревожились даже после того, как в тот момент, когда мы в восточном направлении пересекли Ютландию, нас над ее побережьем, севернее острова Фюн, обстреляли с нескольких маленьких судов. Это лишь показало нам обоим, что враг на чеку. Погода, похоже, улучшалась, и облака, наше убежище, исчезали. Именно тогда Дон заметил радиомачты в Калуннборге, на западном побережье Зеландии, самого большого из островов Дании, на котором лежала ее столица Копенгаген. Задолго до войны, настроив приемник своих родителей на радио Калуннборга, я представил, что однажды

увидю его с самолета во время воинственной миссии. Мы все еще держались на курсе, надеясь, что периодические изменения направления на 30 или около того градусов сбросят немцев с нашего следа.

Наконец, мы увидели вдали зеленые башни собора в Роскилле и повернули на юг, пересекая остров Мён и Балтийское море. К этому времени облаков в небе не было, и мы снова услышали подвывание в нашем радиоприемнике. У нас не осталось сомнений в том, что гунны⁷ снова обнаружили, где мы находимся. Видя грозно вырисовывавшееся вдали немецкое побережье, мы начали разворот, чтобы вернуться домой.

Пока мы скользили над водами Балтики, Дон быстро дал грубый курс, чтобы вывести нас обратно к острову Мён и дальше к дому. На севере и западе были облака, и, хотя их нижняя кромка была значительно выше 600 м, условия оказались значительно более благоприятными. Мы решили, что более мудро будет пролететь над побережьем Ютландии примерно в том же месте, где мы его пересекли. Слабое завывание в нашем приемнике слышалось теперь почти непрерывно, так что я напоминал Дону, чтобы он посматривал назад – следил, не появятся ли немецкие истребители. Я осматривал местность впереди, пролетая низко над живыми изгородями и полями и неумышленно пугая мирных датских жителей и их рогатый скот. Это был единственный способ держаться вне поле зрения или, по крайней мере, затруднить обзор вражеских истребителей. Дон, конечно, постоянно проводил небольшие коррекции курса.

Мы достигли приблизительно середины острова Фюн, когда увидели большой дом. Над крышей этого прежде, видимо, частного особняка реял большой флаг со свастикой. Как раз в этот момент из ворот на проселочную дорогу выехал автомобиль. Увидев все это, мы неслись со скоростью 390 км/ч. Я был убежден, что это штабной автомобиль, так что потянул «мосси»⁸ вверх и начал разворот, пока мы не набрали высоту приблизительно 460 м. По крайней мере, мы могли остановить тех, кто ехал в этом автомобиле. Возможно, там находилось важное нацистское официальное лицо или, еще лучше, какая-нибудь гестаповская свинья. Быстро включив электрический прицел, я слегка взял штурвал от себя, переводя самолет в пологое пикирование на скорости 420 км/ч. Впереди, приблизительно в 800 м, был автомобиль. Возможно, его пассажиры подумали, что мы немецкие летчики и выполняем приветственный проход на малой высоте. В 500 м от автомобиля, который теперь оказался в моем прицеле, я нажал на кнопку спуска на штурвале. «Мосси» немного вздрогнул, и кабина заполнилась запахом кордита,⁹ в то время как из нашего оружия полился поток снарядов и пуль. Сначала выстрелы взметнули вверх грязь из придорожной канавы, а затем автомобиль был смят бронбойными и разрывными снарядами и пулями. Я едва не врезался в землю, сконцентрировавшись на стрельбе, но Дон по внутренней связи завопил «Вывод!», и я дернул штурвал на себя, как раз вовремя, чтобы проскочить над несколькими небольшими деревьями. Уголком глаза я увидел, что автомобиль опрокинулся в канаву и из него повалил дым. «Мы остановили этого ублюдка», – заметил Дон. От возбуждения мы едва не забыли о нашем собственном положении, но почти сразу же поняли, что эта небольшая доля насилия конечно же обнаружит нас. Так что мы не стали задерживаться, чтобы лучше рассмотреть результаты нашей работы, а продолжили полет с еще большей, чем когда-либо, настороженностью.

– Мы будем над Рингкёбинг-фьордом через двадцать минут.

Информация Дона была ободряющей, поскольку как раз в этом месте мы хотели пересечь западное побережье Ютландии. Только над Северным морем мы могли расслабиться. Радиус действий немецких истребителей не позволял им следовать за нами.

⁷ *Гуины* — одно из презрительных прозвищ, которые во время Второй мировой войны британцы дали немцам.

⁸ Так британские летчики называли самолеты «москито».

⁹ *Кордит* — бездымный порох, использовавшийся в патронах и снарядах.

Возможно, наша малозначимая атака сделала меня самонадеянным. Слой облаков выглядел хорошо, хотя располагался немного выше, чем хотелось бы, однако никто теперь в нас не стрелял, и в поле зрения не попадало никаких недружественных самолетов. Мы почти покинули оккупированную врагом территорию, летели над прекрасной, мирной датской сельской местностью. Показался узкий фьорд с полосой песчаных дюн, отделяющей его от серого Северного моря.

Я обдумывал эту безрезультатную экскурсию. В следующий раз мы планировали совершить подобный рейд к Норвегии, где можно хорошо пожить. Мои размышления прервало тревожное сообщение:

– Два истребителя подходят с задней полусферы.

– Проклятье. Как далеко, Дон?

Прежде чем он ответил, я бросил быстрый взгляд через плечо и увидел их в полутора километрах. Они быстро приближались. Я был так близко к земле, что не мог спикировать, чтобы быстро набрать скорость, поэтому передвинул рычаги секторов газа до отказа вперед. Нам оставалось подождать несколько драгоценных секунд, пока самолет не ускорится. Почему я выполнял полет на скорости 390 км/ч, не знаю. Мы должны были покинуть вражескую территорию со скоростью 480 км/ч, и, поскольку наша максимальная скорость была почти такой же, как у «Фокке-Вульфа-190» и «Мессершмита-109», сомнительно, чтобы кто-то из них перехватил нас. Отстегнув привязные ремни, Дон теперь стоял на коленях, глядя назад. Так он мог сообщать мне точную информацию о дистанции и положении противника, которого мы идентифицировали как два «Фокке-Вульфа-190». Как только мы набрали скорость 450 км/ч, я резко взял штурвал на себя, направляя «мossi» почти вертикально к облакам, хорошо зная, что, если не смогу уйти в их тонкий слой, наши шансы на спасение будут невелики. Преследуй нас только один истребитель, мы, вероятно, смогли бы обороняться, как делали в прошлом. Два же самолета меняли дело. Было лишь вопросом времени, когда один из них загонит нас в позицию, в которой второй истребитель выпустит убийственную очередь.

Пара «фокке-вульфов» теперь разошлась, один находился приблизительно в 400 м перед другим.

– Внимание, Боб, этот убудок примерно на дальности огня.

В ходе почти вертикального набора высоты «мossi» постепенно терял скорость, тем не менее, спасительные облака все еще в 600 м выше нас, намного выше, чем я думал. Я прекратил подъем и в тот же самый момент начал крутой левый вираж, оперев штурвал в живот. В глазах все потемнело, так как под действием перегрузки кровь отлила от головы к ногам. Это мгновение спасло нас, поскольку гунн не мог следовать за нами на крутом вираже. Как только он оторвался, я перешел в вираж в противоположном направлении, тем временем этот «фокке-вульф» ушел вверх, и, сделав разворот на горке, зашел ко мне спереди. Мы теперь были на высоте 600 м над Ютландией, но, сконцентрировавшись на одном, я совсем забыл о втором истребителе. Это была ошибка, о которой всегда предупреждают молодых пилотов, и теперь, имея четырехлетний боевой опыт, я все же сделал ее. Первый «фокке-вульф» быстро приблизился, и внезапно я увидел зловещие мерцающие вспышки в его носовой части и на крыльях, когда он открыл огонь из пушек и пулеметов. Казалось, он не мог промахнуться, но, к моему изумлению, попаданий не было, и я даже забыл нажать на спуск своего собственного оружия, когда он на мгновение заполнил мой прицел. Но теперь уже было поздно. Я это понял, услышав тревожный голос Дона и уголком глаза увидев второй «фокке-вульф», стремительно приближавшийся справа снизу. Я начал отчаянный разворот в его сторону, одновременно набирая высоту, чтобы как можно сильнее затруднить ему прицеливание, но было слишком поздно. Во время моего энергичного маневра «мossi» потерял скорость, и, когда моя правая плоскость опустилась, самолет задрожал от попаданий 30-мм снарядов и пуль. «Фокке-вульф» был так близко, что вся его носовая часть, казалось, утопала в огне, когда стреляли пушки. У меня

во рту пересохло. Левый двигатель и крыло загорелись, и я в любую минуту ожидал взрыва, который предаст нас забвению. Опустив нос, мы, казалось, вертикально пикировали в Северное море. В этот момент другая очередь разнесла на части приборную доску и боковые панели фонаря. Я так никогда и не понял, почему пули не нашли Дона или меня.

Я не забыл сказать Дону: «Отлично, нас достали». Я не знал, как выйти из пикирования прежде, чем мы разобьемся. Даже понимая, что мы погибнем, я больше не испытывал страха. Лишь испытал беспокойство о своей семье, поскольку в это мимолетное мгновение она занимала все мои мысли. Возможно, это побудило меня предпринять энергичную попытку спасти нас. Я изо всех сил потянул штурвал на себя, каким-то чудом самолет отреагировал и начал выходить из смертельного пике. Мы выровнялись уже над самой водой, летя параллельно побережью приблизительно в 200 м от берега. Выключив левый двигатель, я велел Дону зафлюгировать винт, чтобы уменьшить тормозящий эффект от его медленно вращавшихся лопастей. От волнения он нажал не на тот тумблер и едва не остановил наш исправный двигатель. К счастью, я вовремя увидел это и, отбросив его руку, исправил ошибку. Одновременно я включил встроенный огнетушитель левого двигателя, надеясь сбить пламя. Но оно уже стало слишком сильным и продолжало держаться. В эти короткие секунды я обнаружил, что мы еще частично сохранили управление и можем держаться в 100 м над берегом. В этот момент Дон сообщил:

– Они снова появились.

Взглянув через плечо, я увидел противника, приближающегося сверху сзади, чтобы добить нас. Снова раздался шум, когда снаряды врезались в мой добрый старый «мосси».

– Сбрось верхний люк! Сажусь на вынужденную на пляже! – закричал я.

Я знал, что в воздухе нет спасения и наш единственный шанс на выживание – посадка парашютированием на песчаном берегу, при том условии, что наш изрядно поврежденный самолет не взорвется при ударе.

Я убрал газ исправного двигателя, когда Дон сбросил верхний люк, пролетевший в воздушном потоке над нашим хвостом. Я даже не без энтузиазма подумал, что он попадет в одного из наших преследователей, но такого чуда не произошло. Наша скорость постепенно падала, и, когда мы готовились сесть «на живот», оба истребителя пролетели приблизительно в 8 м над нами. На секунду я получил шанс на одну быструю победу, чтобы отомстить за себя. Мне нужно было только слегка потянуть на себя штурвал и нажать на спуск оружия, но я был настолько поглощен посадкой на неровном песчаном берегу, что эта мысль лишь промелькнула у меня в голове. Так или иначе, это было безнадежное дело. Удар о землю яростно вдавил нам в плечи привязные ремни. Подскок в воздух, затем снова удар на скорости 240 км/ч. Я не мог выпустить шасси, поскольку самолет конечно же сразу перевернулся бы на спину, когда его колеса увязли в мягком песке. А с убранными шасси мы проскользили по песку и быстро остановились. В воде было только одно крыло, остальная часть самолета находилась на берегу. Невзирая на полученные порезы и ушибы, Дон выбил ногой боковую дверцу кабины, в то время как я выбрался через верхний люк.

Я думаю, что мы побили все рекорды, выбираясь из нашего полыхающего самолета. Он мог взорваться в любой момент, так что мы бросились бежать по пляжу под защиту дюн. Ноги вязли в песке, и приблизительно через двадцать шагов мы выдохлись и остановились передохнуть. Посмотрев вверх, мы увидели, что оба «фокке-вульфы» заходят для атаки и начинают пикировать на нас. Это был конец. Я не сомневался, что они собираются расстрелять нас. Поблизости не было никакого укрытия, а убежать мы не могли. Лишь стояли и молились. Когда они проревели над нами примерно в 6 м, ведущий, чью защищенную шлемом голову я смог четко разглядеть, помахал нам. Я помахал в ответ, и, когда они крыло к крылу отправились на свою базу, подумал, какими по-рыцарски честными противниками они были. Гул их двигателей стихал и постепенно наступила бы тишина, если бы не треск огня, пожиравшего обломки нашего самолета.

– Господи, какой чертовски длинный путь домой, – произнес я.

Не знаю, чего ждал в ответ от Дона на это очевидное заявление, но внезапно, словно в шоке, почувствовал себя невероятно одиноким. Независимо от того, что случится, похоже, пройдет много времени, прежде чем я смогу снова увидеть семью, и, конечно, существовала мрачная перспектива того, что я никогда больше не увижу ее. Дон молчал так же, как и я, ошеломленный нашим крушением и спасением от смерти, но я был уверен, что подобные мысли пробегали и в его уме. Это был лишь его второй вылет со мной, хотя до этого он провел успешный тур¹⁰ штурманом на «митчелле». Он был женат всего несколько месяцев, и, поскольку был старше меня – ему исполнилось тридцать восемь, – это, вероятно, действовало на него гораздо тяжелее.

Мы видели, что приземлились на песчаную косу, отделявшую Рингкёбинг-фьорд от Северного моря. Нашей неотложной задачей было попытаться спрятаться до темноты. Мы пробыли в воздухе почти четыре часа, день уже близился к концу. Когда мы поднимались по песчаным дюнам, я неотступно думал о том, что дома сейчас наступило время вечернего чая.

Сумей мы продержаться до темноты, возможно, могли рассчитывать на помощь со стороны дружественно настроенных датчан и перебраться в Швецию, а затем домой. Мы достигли достаточно высокой точки в дюнах, которая давала хороший обзор и служила каким-никаким укрытием. Мы захватили с собой из самолета карты и, поскольку они не должны были попасть к немцам в руки, закопали их. Так же мы «похоронили» наши спасательные жилеты, но я решил оставить свой пистолет «люгер», это был трофей, офицер разведки взял его для меня у немецкого военнопленного, сбитого над Англией. Я считал, что он может быть полезен как средство убеждения, на случай, если какие-нибудь датчане решат быть нелюбезными.

Обсудив наше положение, мы успокоились и даже поверили в возможность избежать плена. На узкой дороге ближе к внутреннему краю фьорда мы заметили дом. Он казался пустым. Возможно, там можно укрыться до сумерек. Неожиданно километрах в полутора я обнаружил большое замаскированное сооружение, в котором мы сразу признали немецкий радиолокатор. Прежде я несколько раз пролетал над этим районом, но из-за превосходного камуфляжа никогда его не замечал. Я подумал, что солдаты оттуда, вероятно, уже в пути, чтобы арестовать нас. И вскоре увидел, что они действительно направляются к нам беспорядочной, разрозненной группой. Сейчас они были на расстоянии не более 400 м или немного больше. Мы слышали их гортанные команды. Наверняка они заметили нас. Прежде чем мы успели припасть к земле, чтобы оказаться вне поля их зрения, они открыли огонь из автоматов, и впервые в жизни я услышал свист пуль, пролетающих поблизости. Мы с Доном скатились на обратный склон дюны. Не было никакого смысла с одним пистолетом пытаться воевать против превосходящих сил, так что мы, съжившись и выглядя довольно недостойно, сидели и ждали, когда они наткнутся на нас. Первыми появились два или три солдата во главе с унтер-офицером. Они были из наземного персонала люфтваффе. Ни Дон, ни я не говорили по-немецки. Унтер-офицер стал обыскивать нас. Он быстро нашел мой пистолет и, было очевидно, не обрадовался этому. Толкая, они повели нас обратно к нашему все еще горевшему самолету. Сначала я был убежден в том, что они собираются расстрелять нас и бросить в огонь. Но унтер-офицер спросил:

– Bomben?

Я абсолютно ничего не понял, но кивнул. Полагаю, он хотел узнать, есть ли на борту какие-нибудь бомбы. Он хмыкнул и поспешно отправился с нами и остальной частью своего отряда к наблюдательному посту поблизости от радара. Там он втолкнул нас в небольшую ком-

¹⁰ В Королевских ВВС 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. За свои действия в качестве штурмана среднего бомбардировщика «Б-25» «митчелл» флайт-лейтенант Дон Уолш был награжден крестом «За летные боевые заслуги».

нату. Один из немцев вышел и вернулся с двумя чашками эрзац-кофе. Независимо от качества напитка, мы были благодарны – во рту у меня пересохло. Пока я медленно потягивал горячий напиток, мой ум постепенно осознавал тот факт, что война для нас обоих окончена. Я оцепенел от потрясения и едва мог смотреть в суровое лицо Дона, потому что знал – все произошло не случайно. Опыт должен был приказать мне повернуть обратно в самом начале, когда нас заметили с немецких кораблей. Решив продолжать полет, я допустил много еще и других ошибок; я не встревожился, когда было очевидно, что вся немецкая противовоздушная оборона в Дании узнала о нашем присутствии; не летел на максимальной скорости на обратном пути; и, наконец, совершил основной промах – сконцентрировавшись в бою на первом немецком самолете, упустил второй, смертоносный для нас истребитель. Это были главные ошибки, имелись и другие, незначительные.

Глава 2

Мои родители, израсходовав большую сумму денег на мое образование, надеялись, что я выберу одну из серьезных профессий. Пойду по стопам отца, викария англиканской церкви, или, возможно, остановлюсь на медицине. Но ни один из этих предметов не интересовал меня, и вскоре после получения школьного сертификата в Тонтоне, в конце 1936 г. я оставил школу и поступил на работу помощником клерка в полицейское управление графства Ланкашир в Уигане.¹¹

Моя цель на этом этапе состояла в том, чтобы изучить основы полицейской работы и позднее обратиться с просьбой о приеме на службу в колониальные полицейские силы.

Спустя год или около того работа полицейским клерком мне надоела, и друзья убедили меня поступить в торговый флот. Мой отец был настроен категорически против этого, и я полагаю, что результатом этого конфликта стало то, что в декабре 1937 г., решив «послать все к чертям», я обратился в Королевские ВВС с просьбой о приеме на краткосрочную службу¹² в качестве офицера.

Записавшись вместе с большим числом страстно желавших поступления и более подходящих претендентов, я, к своему изумлению, узнал, что оказался среди относительно немногих принятых. Несколькими неделями позже я отправился в школу первоначальной летной подготовки в Десфорде, около Лестера.¹³ Это была одна из нескольких таких школ, укомплектованных гражданскими инструкторами, но финансируемых министерством авиации.¹⁴

Это был типичный для большинства авиаклубов, возникавших в то время, маленький аэродром с травяным покрытием с двумя или тремя ангарами, несколькими административно-служебными постройками, клубом, служившим в качестве столовой для курсантов и штаба, и рядом зданий с холостяцкими квартирами для нас, курсантов.

Мои товарищи на этом курсе начальной летной подготовки происходили из всех частей Содружества наций¹⁵, мы были счастливой и беззаботной группой. Я подружился с парнем по имени Дэвид Бломли, с которым меня поместили в одной комнате. 9 марта нас привели на стоянку и познакомили с нашими самолетами, восхитительными небольшими «тайгер мотами». ¹⁶ Они были выстроены рядами, готовые подняться в воздух с инструкторами и курсантами. В

¹¹ *Wigan* — город в 23 км северо-восточнее Ливерпуля.

¹² Еще в 1935 г. правительство Великобритании, осознав растущую опасность со стороны быстро набиравших силы нацистской Германии и фашистской Италии, приняло долгосрочную программу усиления своих вооруженных сил, включая Королевские ВВС. Согласно ей, в ближайшие три года предполагалось вдвое увеличить численность авиации. Объявления, призывающие поступать на службу в Королевские ВВС, публиковались во всех британских газетах. После завершения летной подготовки молодые люди были обязаны прослужить четыре года, после чего могли оставить службу или же служить в авиации уже на постоянной основе.

¹³ Имеется в виду 7-я авиашкола в городке Десфорд, в 10 км восточнее г. Лестера.

¹⁴ Королевские ВВС не имели достаточного количества собственных авиашкол, чтобы справиться с резко возросшим числом курсантов, и министерство авиации Великобритании было вынуждено прибегнуть к помощи гражданских авиашкол. Все инструкторы в них были гражданскими пилотами, специально нанятыми в Королевские ВВС для начальной летной подготовки своих пилотов.

¹⁵ *Британское Содружество наций* — современное название федерации доминионов Британской империи с метрополией Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии. В 30-х годах XX в. в Содружество наций, помимо Великобритании, входили шесть доминионов: Австралийская федерация, Канада, Новая Зеландия, Ньюфаундленд и Лабрадор, Свободное Ирландское государство и Южноафриканский союз. Доминионы представляли собой бывшие колонии, которые добились практически полного самоуправления. Они имели собственные парламенты, правительства и вооруженные силы, могли вести самостоятельную внешнюю политику и назначать собственных дипломатических представителей, устанавливать таможенные тарифы не только с другими странами, но и с самой метрополией. Британская корона была представлена в доминионах генерал-губернаторами, которые фактически играли роль связующего звена между местной властью и правительством Великобритании.

¹⁶ «*Тайгермот*» — двухместный биплан, использовавшийся для начальной летной подготовки, в качестве спортивного или связного самолета.

этот момент я был возбужден и с нетерпением ждал полета. Тридцать минут спустя, когда мы приземлились, была совсем другая история. Будучи подвергнутым всем видам воздушных акробатических маневров из учебника, очень зеленый Брехэм, шатаясь, едва выбрался из «тайгер мота» с бортовым обозначением «G-ADPH». Но восстановление прошло быстро, и в пределах нескольких часов мы снова были в синеве неба. На сей раз все прошло гораздо спокойнее и мягче. Брехэм познавал азы полета.

Когда я думал, что готов к самостоятельному полету, моего инструктора заменили, вероятно, из-за моего довольно медленного прогресса, который, должен признать, начал волновать и меня. Большинство курсантов самостоятельно поднимались в воздух после приблизительно восьми часов полетов с инструктором. Мы знали, что если не выполним самостоятельный полет в пределах 15 часов, то наше обучение на этом закончится. Меня утешал лишь тот факт, что Бломли имел те же самые проблемы. Он налетал с инструктором 15 часов прежде, чем был признан готовым к самостоятельному вылету, и успешно его выполнил.

Наконец, после получасового полета мой инструктор покинул свое место позади и сказал:

– Вы готовы. Я хочу, чтобы вы взлетели, сделали круг и сели, – вопросы есть?

– Нет, сэр.

Наконец после 14 часов с инструктором я выполнял самостоятельный полет. Это был прекрасный день, и мне хотелось летать по кругу как можно дольше, но на этом этапе я не должен был запятнать свою репутацию, так что, закончив круг, я начал плавный планирующий разворот для своей первой посадки. Это было сложным испытанием. Земля быстро приближалась. Моя скорость и мой хвост были немного выше, чем нужно, и, коснувшись земли, мой самолет подпрыгнул пугающим образом. Вспомнив о том, что говорили мои инструкторы, я дал полный газ и ушел с набором высоты для повторной посадки. Я снова сделал круг, повторяя сам себе вслух вещи, которые не должен был забыть сделать. Таким образом я приобрел уверенность и со второй попытки выполнил безупречную посадку. Я медленно рулил к тому месту, где стоял мой инструктор, ожидая взрыва ругательств в свой адрес. Вместо этого он поздравил меня и вообще был очень мил.

Теперь время в Десфорде пошло очень быстро. Вечерами наша молодая кровь несла погибель пабам в Десфорде с нашими непристойными песнями и дикими забавами. Мы еще не были служащими Королевских ВВС. Мы не носили никакой формы и не имели никаких званий. Однако наше денежное содержание было наравне с содержанием пайлэт-офицера¹⁷ Королевских ВВС, – 11 шиллингов 10 пенсов в день. Мы умели избавляться от него за пугающе короткое время.

На этой стадии Гитлер уже начинал оказывать давление, и все мы чувствовали, что если нам не повезет, то война начнется до того, как мы будем готовы присоединиться к эскадрильям, поскольку пройдет много месяцев прежде, чем мы сможем закончить наше обучение.

Наконец, в Десфорде наступил день заключительной проверки в воздухе. Для этого тяжелого испытания я был представлен инструктору, флайт-лейтенанту Уитли. Он объяснил, что я должен выполнить, и мы вместе взлетели. Я был достаточно уверен во всем, кроме полета по приборам, так что, когда он велел мне поднять над кабиной колпак,¹⁸ я не был счастлив. Я сообразил, что дела идут не слишком хорошо. Затем, занервничав, стал допускать серьезные ошибки. Наконец Уитли сказал:

– Хорошо, Брехэм, можете убрать колпак.

¹⁷ *Пайлэт-офицер* — воинское звание в Королевских ВВС, примерно соответствует званию лейтенанта в люфтваффе и в советских ВВС.

¹⁸ Биплан «тайгер мот» имел открытые кабины, и потому для обучения слепым полетам по приборам над кабиной курсанта поднимался специальный брезентовый колпак на металлическом каркасе.

Я был уверен в том, что потерпел неудачу, так как он больше ничего не произнес, пока мы не приземлились. Потом он отвел меня в сторону и перечислил ошибки, которые я совершил. Наконец, он сказал:

– Хорошо, это все, но обратите внимание на ваш полет по приборам. Удачи.

Так я преодолел первую ступеньку. Затем, после короткого отпуска, мы должны были явиться в центр Королевских ВВС в Аксбридж,¹⁹ для прохождения двухнедельной «муштры». В Аксбридже Бломли и меня снова определили на квартиру вместе. Интересно, почему летчикам было необходимо беспокоиться о таких вещах, как строевая подготовка. Однако теперь мы служили в Королевских ВВС, и это было нашей обязанностью в течение двух недель, необходимых для того, чтобы снабдить нас формой. Строевые упражнения и штудирование уставов подтянули нас, и в конце концов мы получили форму и выстроились для заключительного смотра. Мы ощущали гордость за принадлежность к Королевским ВВС, но ни один из нас все еще не имел желанных «крыльев».²⁰ К концу мая 1938 г. нам сообщили, что мы направляемся в авиашколу Королевских ВВС. Дэйв Бломли и я должны были прибыть в 11-ю авиашколу Королевских ВВС, которая только что открылась в Шоубери,²¹ около Шрусбери.

¹⁹ *Аксбридж* — поселок, расположенный недалеко от западной окраины Лондона.

²⁰ Речь идет о нагрудном знаке, выдаваемом летно-подъемному составу Королевских ВВС.

²¹ *Шоубери* — поселок в 10 км северо-восточнее г. Шрусбери.

Глава 3

Во время короткого отпуска я отправился домой и взял с собой Дэйва. Мои родители, казалось, привыкли к мысли о том, что свою карьеру я буду делать в авиации, так что отпуск прошел приятно. Дэйв проявлял большой интерес к моей сестре, предоставляя мне свободно заниматься собственными делами.

В течение трех следующих месяцев мы летали на двухместных, одномоторных бипланах «хаукер харт» и «одэкс».²² Инструкторы должны были оценить нашу пригодность для полетов на истребителях, бомбардировщиках, а также для других типов воздушных операций. Пройдя этот курс, мы могли получить наши «крылья». Нам всем было очевидно, что впереди у нас военная карьера, что придется приложить много усилий в воздухе и на земле, если мы хотим преуспеть.

За исключением командиров звеньев, большинство наших инструкторов были сержантами. Прекрасные парни, большинство из них служили много лет, начав в качестве техников и позднее переквалифицировавшись в пилоты. Мне многое пришлось осваивать заново. После «тайгер мота» эти самолеты казались более трудными в управлении. У Дэйва возникли те же проблемы, но мы быстро прогрессировали. Одно из эффективных наказаний за плохой вылет состояло в том, чтобы вымыть с мылом и водой один из самолетов – занятие долгое и утомительное. Я выполнил немало такой работы.

Однажды командир звена флайт-лейтенант Бакс вызвал всех нас и сказал, что мы можем выбрать, в каком виде авиации предпочтем служить. Он заметил, что гарантировать не может, но наш выбор по возможности учтут. Большинство курсантов, включая Дэвида, выбрали тяжелые самолеты – бомбардировочную или береговую авиацию. Ими двигало желание получить в течение короткого срока службы в Королевских ВВС возможно больше опыта полетов на многомоторных самолетах. Такой опыт пригодился бы им, если после окончания службы они захотели бы поступить на работу в одну из пассажирских или чартерных авиакомпаний. Истребители же казались парням слишком «мелкими» для гражданской пассажирской авиации. Я же не имел ни малейшего желания становиться гражданским пилотом и все еще вынашивал мечты относительно поступления в колониальную полицию после окончания службы в Королевских ВВС. Кроме того, я любил высший пилотаж, и элегантные одноместные истребители привлекали меня, так что я выбрал истребители.

К концу срока обучения на младшем курсе²³ курсанты должны были отработать ночные полеты. Все мы думали, что это довольно опасное и не слишком нужное дело из-за весьма ограниченных средств навигации, которые в те дни имелись для полетов ночью. Перед ночными вылетами в точку взлета вместе с «огнем удачи» (маломощным прожектором для освещения района посадки) буксировался фургон, в котором всю ночь располагался дежурный инструктор. Кроме того, чтобы указать пилоту направление взлета и посадки, вдоль траектории были размещены осветительные ракеты. Вскоре я обнаружил, что могу в полной мере наслаждаться ночными полетами.

Поскольку первоначальная подготовка приближалась к концу, темп занятий нарастал. Подготовка к предстоящим экзаменам на «крылья» ограничила наши посещения Шрусбери. Я рассчитывал удовлетворительно справиться с большинством дисциплин, но не смел надеяться, что и с оставшимися все пройдет гладко. Зачетное испытание по строевой подготовке врезалось мне в память. Я получил под команду отделение курсантов и должен был руководить им во

²² По своему предназначению это были легкие бомбардировщики и самолеты воздушной поддержки наземных войск.

²³ Авиашколы имели два курса: эскадрильи начальной подготовки и эскадрильи углубленной подготовки, каждая из которых включала в себя по два звена из тридцати курсантов. Общий срок обучения составлял шесть месяцев.

время упражнений с оружием и прохождения перед главным инструктором по строевой подготовке. К сожалению, из-за сырой погоды на улице испытания перенесли в один из больших ангаров. Когда мое отделение маршировало на позицию, я от волнения будто утратил дар речи и не дал вовремя команду на остановку. Мои товарищи спокойно промаршировали прямо в стену ангара. Преданные до смерти! Сомневаюсь, что инструктор по строевой подготовке был впечатлен представлением Брехэма.

Летный тест я выполнил удовлетворительно и на сей раз летал по приборам лучше. Тест был коротким, и офицер, принимавший его, не сделал никаких особых замечаний. Большинство из нас успешно сдали все экзамены, и 20 августа 1938 г., четыре месяца спустя после моего восемнадцатого дня рождения, я получил «крылья» Королевских ВВС. Несколько днями позже мы были выстроены в полной парадной форме, и командир авиастанции²⁴ группкаптэн²⁵ Лал официально вручил нам наши «крылья». Для меня это был поворотный момент. Я почувствовал, что теперь я по-настоящему в Королевских ВВС, но вскоре обнаружил, что должен еще многому научиться.

В конце августа, после возвращения из отпуска, нас собрали и проинформировали относительно будущего. Хотя большинство из нас выбрали бомбардировщики или другие тяжелые самолеты и только четверо предпочли истребители, было решено, что наш курс должен выпустить пятнадцать летчиков-истребителей. Это было следствием растущей напряженности в Европе и приближавшегося мюнхенского кризиса. Командование Королевских ВВС хотело нарастить истребительную авиацию ПВО насколько возможно быстро, и я был доволен, что мой выбор станет реальностью. Некоторые же другие, кто хотел пройти обучение на тяжелых самолетах, испытали разочарование. Каждому из нас предоставили возможность совершить повторный полет с инструктором на «хаукер харте», а затем, после устного инструктажа о топливной системе и общих характеристиках одноместного истребителя-биплана «хаукер фьюри», посадили в кабину этого восхитительного небольшого самолета и, прежде чем мы пришли в себя, предложили проверить его в небе. К этому времени «фьюри» уже почти прекратили использовать в истребительных эскадрильях в Великобритании, к большому разочарованию тех пилотов, которые летали на нем и полюбили его. «Фьюри» с почетом передали в эскадрильи углубленной подготовки авиашкол, а их место в эскадрильях первой линии Истребительного командования²⁶ заняли «гладиаторы», новые «харрикейны» и первые «спитфайры». После «харта» и «одэкса» я обнаружил, что летать на «фьюри» просто, его горизонтальная скорость по прямой от 290 до 320 км/ч действительно кое-что значила после лишь 145 км/ч у «тайгер мота» или 225 км/ч у «харта» и «одэкса». По мне, это уже был настоящий полет.

Мой энтузиазм и недостаток опыта стали причиной неприятностей. Я любил высший пилотаж, и, услышав о быстрых бочках,²⁷ решил поэкспериментировать в ходе следующего вылета на «фьюри». К сожалению, никто не рассказал мне о том, как исполнить этот маневр. Быстрые бочки не поощрялись, потому что, выполняя их на слишком большой скорости, можно было превысить допустимые перегрузки для самолета. Взлетев в тот раз, я стал подниматься, чтобы набрать безопасную высоту приблизительно 2450 м. Я совершенно забыл о значительном уменьшении скорости до значения немного больше критической и на 260 км/

²⁴ В Королевских ВВС авиабазы назывались авиационными станциями, а их командиры командирами авиастанций.

²⁵ *Группкаптэн* (Group Captain) – воинское звание в Королевских ВВС, примерно соответствует званию оберста в люфтваффе и полковника в советских ВВС.

²⁶ Королевские ВВС включали в себя 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 и просуществовали более тридцати лет: Истребительное и Бомбардировочное командования были расформированы 30.04.1968 г., а Командование береговой авиации 28.11.1969 г.

²⁷ *Быстрая бочка* — фигура сложного пилотажа, которую также называют винтообразной бочкой.

ч резко потянул ручку управления к своему животу и одновременно резко ударил по правой педали руля. Результат был чрезвычайно эффектный. Как это получилось, не знаю, однако в конечном счете «фьюри» выровнялся сам собой и очень испуганный пилот попытался оценить ситуацию. Крылья и хвостовое оперение все еще были на месте, но боковые движения ручки управления не вызвали никакого крена. Решив, что угодил в ловушку, я принялся расстегивать привязные ремни, готовясь выпрыгнуть с парашютом, но после окончательной проверки управления обнаружил, что у меня достаточно возможностей, чтобы плавно маневрировать на «фьюри». Я снова пристегнулся и стал осторожно снижаться в направлении аэродрома. Наконец, аэродром появился в поле зрения, и я с очень плохими предчувствиями сделал широкий круг и приземлился без каких-либо дальнейших инцидентов. Что я должен был сказать командиру своего звена? Я решил, что лучше сказать правду. Наказанием стала основательная взбучка плюс самолет, который пришлось вымыть и вычистить с мылом.

В другой раз я в очень ветреный день довольно небрежно приземлился поперек ветра, в результате чего «фьюри» чиркнул по земле законцовкой одного крыла. Самолет не получил больших повреждений, но, к сожалению, эту оплошность видел старший инструктор по летной подготовке сквадран-лидер²⁸ Джонсон, и, когда я выбрался из самолета, он встретил меня словами: «Черт возьми, вы соображаете, что делаете?» Я не знал, что ответить, так что мной был вычищен еще один самолет.

Октябрь 1938 г. мы в основном потратили на шлифовку навыков воздушной стрельбы перед месячной командировкой на полигон в Пенросе, на побережье Северного Уэльса. Все курсанты с нетерпением ждали ее. Это была высшая и максимально приближенная к воздушному бою точка нашего обучения. Мы прибыли в Пенрос в конце месяца и обнаружили, что нас ждет очень плотный график учебных вылетов, которые начинались на рассвете и заканчивались в сумерках. Звенья истребителей атаковали наземные цели, в то время как парни с бомбардировщиков сбрасывали учебные бомбы со своих новых двухмоторных учебных «оксфордов». «Фьюри» был оснащен двумя пулеметами «виккерс», стрелявшими через втулку винта, которые использовали механизм, разработанный Константиеску, чтобы не попасть в лопасти. Атаки наземных целей сопровождалась стрельбой по полотнищу, буксируемому «хартом» или «одэксом». Это мне нравилось больше всего. Я мог представить, что чувствовали летчики, подобные Боллу, Мэнноку, Бишопу и Рихтгофену,²⁹

²⁸ *Сквадран-лидер* (Squadron Leader) – воинское звание в Королевских ВВС, примерно соответствует званию майора в люфтваффе и в советских ВВС.

²⁹ Имеются в виду известные асы Первой мировой войны: англичане Альберт Болл и Эдвард Мэннок, на счету которых было соответственно по 44 и 68 воздушных побед, канадец Уильям Бишоп, одержавший 72 победы, и немец Манфред фон Рихтгофен, сбивший 80 самолетов.

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.