

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Майкл Трипп

**ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА
В НЕБЕ ЗАПАДНОЙ
ЕВРОПЫ**



ВОСПОМИНАНИЯ
ПИЛОТА БОМБАРДИРОВЩИКА

1944—1945

Майлз Трипп

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

«Центрполиграф»

Трипп М.

Воздушная война в небе Западной Европы. Воспоминания пилота бомбардировщика. 1944-1945 / М. Трипп — «Центрполиграф»,

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

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	6
Часть первая	10
Глава 1	10
Глава 2	16
Конец ознакомительного фрагмента.	20

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

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

ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

Несколько секунд спустя Джонс добавил:

– Я надеюсь, что мы не врежемся в нее.

Я не ответил.

– Ты наслаждаешься полетом? – спросил он.

– Несомненно, – ответил я.

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

– Хочешь на некоторое время взять управление?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Когда мы достигли города, он произнес:

– Полетим к морю.

Несколько минут спустя он предложил:

– Снизимся, чтобы было лучше видно.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰ Имеется в виду истребитель Супермарин «Спитфайр».

¹¹ Хендли Пейдж «Галифакс» – четырехмоторный тяжелый бомбардировщик.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Часть первая

ЭТО ПРЕКРАСНАЯ ЖИЗНЬ, ЕСЛИ ТЫ НЕ РАССЛАБИШЬСЯ

Глава 1

БРАЧНЫЙ РЫНОК

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Другой бортстрелок, Пол, родился в Абердине²³ в английской семье, но большую часть своей жизни провел в Ливерпуле и потому имел слегка голодный взгляд типичного ливерпульца. Он был самым маленьким в экипаже, и его иногда называли «юниором». Пол любил риск, и слова, что кто-то был сумасшедшим ублюдком, являлись самой высокой похвалой, которую он мог подарить. Он много смеялся, но говорил скупыми, обычно короткими, рубле-

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

¹⁹ Хвост – прозвище хвостовых бортстрелков бомбардировщиков RAF.

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

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

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

²³ Абердин – город в Шотландии.

ными фразами. Все любили Пола; он всегда во что-нибудь играл, почти никогда не жаловался и не был против ничего и никого, кроме абсурда и власти. Он предпочитал играть в карты на деньги, чем пытаться счастье с женщинами, и пил запоем.

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

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

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

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

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

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

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

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

Последовал жаркий спор между Дигом, который был простым флайт-сержантом, и инструктором, имевшим звание флайт-лейтенанта²⁶. Инструктор хотел задержать Леса для дальнейшего обучения и дать нам другого штурмана, но Диг отказался от этого предложения.

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

²⁵ Лес – сокращенное от Лесли.

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

Нельзя было не восхищаться позицией Дига, но я знал, что если бы был на его месте, то принял бы предложение инструктора. Различие между нами, к моему стыду, состояло в том, что Диг был прирожденным лидером с чувством командного духа и преданности, а я же был человеком, для которого самосохранение было в конечном счете более важным, нежели любая преданность.

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

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

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

Однажды днем произошел другой несчастный случай, менее типичный, чем остальные. Мы возвращались после прерванной тренировки в навигации, и Диг начал поглядывать на свои часы. У него было свидание с одной из служащих WAAF, и он должен был еще побриться и надеть свою лучшую форму. Когда мы были на подходе к аэродрому, времени до его свидания оставалось менее двадцати минут. Я сел около Дига, чтобы выпустить шасси, передвинуть

²⁷ Английский галлон равен 4,546 литра.

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

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

³⁰ Юстон – железнодорожный вокзал в Лондоне.

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

назад рычаги дросселей и выпустить закрылки (на «Стирлинге»³² это было обязанностью бомбардира), но, когда самолет находился на высоте около пятнадцати метров над землей, стало очевидно, что длины взлетно-посадочной полосы уже не хватит, чтобы приземлиться. Я ожидал, что Диг прикажет начать заход на второй круг, но команды не последовало, его челюсти были сжаты, а усики топорщились от твердого намерения вовремя встретиться с подругой.

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

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

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

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

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

– Что он сказал на это? – спрашивали все.

– Он отклонил обвинения, – ответил Гарри.

Диг не запрещал разные вольности, но даже он пресытился повальным помешательством на игре в бридж, которое распространилось среди экипажей и постепенно дошло до того, что партии разыгрывали даже во время дневных тренировочных вылетов. Джордж, Лес, Пол и Гарри втискивались в отсек штурмана, оставляя Рея на его месте в фюзеляже следить за двигателями, а Дига и меня – в пилотской кабине. Однажды Диг подмигнул мне и бросил: «Держись крепче». Он взял штурвал до отказа на себя, и нос «Стирлинга» задрался вверх. Воздушная скорость упала до 145 километров в час, и самолет вздрагивал на грани сваливания; тогда Диг подал штурвал вперед и одновременно выжал правую педаль. «Стирлинг» перешел в пикирование и начал переворачиваться через крыло. Диг ударил по противоположной педали и потянул штурвал обратно так, чтобы самолет вышел из пикирования и начал набирать высоту в противоположном направлении с ужасным торможением. Из штурманской кабинки, словно стая голубей, вылетели карты, и появилось встревоженное лицо Леса. Диг едва не задохнулся от смеха, в то время как «Стирлинг» скакал по всему небу как необъезженная дикая лошадь. Его веселый намек сработал. Больше не было никакой воздушной школы игры в бридж.

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

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

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

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

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

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

Глава 2 ОТ ДЕБЮТА К ЗАБВЕНИЮ

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

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

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

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

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

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

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

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

К началу октября 1944 г. союзническое наступление во Франции остановилось, линия фронта стабилизировалась западнее реки Мез, и Бомбардировочное командование, которое было временно привлечено к поддержке войск, возобновило полномасштабное воздушное наступление на крупные промышленные центры Германии. В течение двух лет сэр Артур Харрис³⁸ (известный общественности под нейтральным прозвищем Харрис-бомбардировщик, а

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

³⁶ Так в RAF называли командиров экипажей тяжелых бомбардировщиков.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁴ Фугас – псевдоним Сирила Кеннета Бирда, известного английского карикатуриста, работавшего с 1937 г. художественным редактором еженедельного сатирико-юмористического журнала «Панч». Он родился 17.12.1887 г., изучал машиностроение, фотографию и литографию. Во время Первой мировой войны Бирд участвовал в боях и был ранен. Находясь в госпитале, он начал рисовать, и его рисунок «Зверское лицо войны» был напечатан в журнале «Панч». После этого его рисунки публиковались во многих британских журналах. В ходе Второй мировой войны Бирд создал множество пропагандистских плакатов и рисунков. С 1949 г. и до своего выхода на пенсию в 1953 г. он был главным редактором «Панча». Бирд умер 11.06.1965 г.

личного дома, и надпись гласила: «Прежде чем отправляться на дело, проверь, не пусты ли карманы».

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁷ Имеется в виду бортовой код бомбардировщика NJ-J.

⁴⁸ Приблизительно равно 5897 кг.

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

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

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

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

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

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

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

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.