

БОМБЫ СБРОШЕНЫ!



Х.-У. РУДЕЛЬ Г.П. ГИБСОН

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62
Б80

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А. Кудрявцева

Перевод с английского А. Больных

Подписано в печать 18.12.01. Формат 84×108 1/16.
Усл. печ. л. 38,64. Тираж 7 000 экз. Заказ № 52.

Бомбы сброшены!: Сб. / Пер. с англ. А. Больных. — М.: ООО Б80 «Издательство АСТ», 2002. — 736 с., [16] л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

Содерж.: Пилот пикировщика / Х.-У. Рудель. Впереди вражеский берег / Г.П. Гибсон.

ISBN 5-17-011552-0

Перед вами мемуары двух летчиков-асов, воевавших по разные стороны фронта во Второй мировой войне: немецкого — Ханса-Ульриха Руделя и английского — Гая Пенроуза Гибсона. Оба были пилотами бомбардировщиков, прошли всю войну.

Первый — Ханс-Ульрих Рудель, единственный летчик Люфтваффе, награжденный Золотыми Дубовыми Листьями с Мечами и Бриллиантами к Рыцарскому Кресту.

Второй — Гай Пенроуз Гибсон, кавалер Креста Виктории, летчик, «утопивший» Германию, командир знаменитой 617-й эскадрильи снайперов Бомбардировочного Командования.

Вы узнаете много нового о жизни и быте пилотов Королевских ВВС и Люфтваффе, о том, как действовали немецкие пикировщики и британские тяжелые бомбардировщики, поймете, почему «страшную войну» называли именно так.

Книга будет интересна как любителям военной истории, так и специалистам.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

© Перевод А. Больных 2002
© ООО «Издательство АСТ», 2002

БОМБЫ СБРОШЕНЫ !

ХАНС-УЛЬРИХ РУДЕЛЬ
ПИЛОТ ПИКИРОВЩИКА

ГАЙ ПЕНРОУЗ ГИБСОН
ВПЕРЕДИ
ВРАЖЕСКИЙ БЕРЕГ

ДВЕ РАЗНЫЕ ВОЙНЫ

(Предисловие переводчика)

Когда пишется история воздушной войны, на первый план всегда выходят герои в сверкающих латах — асы-истребители. Им достается вся слава, они пожинают все лавры. 50, 100, 350 сбитых самолетов — это завораживает. И помогает забыть, что истребители, в общем-то, играли вспомогательную роль в этой войне. Они только оборонялись. Но не будете же вы воспевать цемент марки «700» фортов Вёрдсна... А вот Эриха Хартманна — запросто. Хотя решающую роль в воздушной войне сыграли совсем не «Мессеры», «Спитфайры» и «Лайтнинги», а «Штуки», «Ланкастеры» и «Летающие Крепости». В конце концов, почитайте апостолов воздушной войны Дуэ и Митчелла, говорят они что-нибудь об истребителях? Нет. Вот и в нашей книге речь пойдет о людях, которые не оборонялись, а вели активные наступательные операции. Мы расскажем о двух пилотах бомбардировщиков, кавалерах высших наград за храбрость, участниках множества громких операций. Первый — Ханс-Ульрих Рудель, награжденный Золотыми Дубовыми Листьями с Мечами и Бриллиантами к Рыцарскому Кресту. Второй — кавалер Креста Виктории Гай Пенроуз Гибсон.

Прежде всего следует напомнить, что это мемуары, а потому не нужно требовать от них документальной точности. Сначала я по привычке рьяно взялся править все и вся, ловя авторов на мелких неточностях, забывчивости и так далее. Но потом

подумал: а зачем, собственно? Ведь это не документальное описание боевого пути *Schlachtgeschwader 2 «Immelmann»*, это происходящее глазами очевидца. И если ему эти события казались именно так, то вправе ли переводчик что-то менять и исправлять? Ведь даже в заблуждениях и ошибках можно увидеть для себя кое-что интересное. Ошибки в мемуарах никогда не бывают случайными, они системны. И такая система может рассказать об авторе гораздо больше, чем сухие и абсолютно точные выписки из журналов боевых действий и летных книжек. Поэтому я решил оставить все, как есть, ограничившись минимальным количеством примечаний и сносок. Перед вами не хроника боевых действий Люфтваффе или Королевских ВВС, а повседневная жизнь двух фронтовых летчиков, изнанка войны.

Единственное, на что все-таки хочется обратить внимание, — это некоторая путаница с географическими названиями, особенно в воспоминаниях Руделя. Автор питает явное пристрастие к немецким вариантам названий. Причем речь даже не идет о переименованных после войны Данциге и Кёнигсберге. Тут и там мелькают Лемберг, Кракау и Плесков. Слава богу, хоть Ленинград Ленинградом оставил. Еще больше путает дело разночтение в наших атласах. Вспомним румынский городок, прославленный блестящей победой Суворова. Как писать его название: Фокшаны, Фокшани или, как дает сам Рудель, *Foscani*? Голову свихнуть можно, разбираясь. Кто, например, угадает в городе Штульвейссенбург современный Секешфехервар? Да, черт возьми, как правильно писать: по-немецки «*Stuttgart*» или, как в наших атласах, «Штутгарт»?! Поэтому примите то, что видите, и не пытайтесь поймать переводчика на ошибках. Значит, были основания поставить именно **такое** название.

Еще одно предупреждение — не удивляйтесь сохраненной немецкой системе обозначения советских самолетов, то есть Лаг-5. В конце концов, если считается привычным и нормальным при описании Тихоокеанской войны сохранить американскую систему обозначения японских самолетов, всякие там «Зеро» и «Бетти», так давайте будем последовательны до конца. Книга немецкая — так тому и быть. Немцы, например, дол-

гое время полагали, что двухместный Ил-2 — на самом деле Ил-7. Они представить не могли, что после Як-9 последует Як-3, а не Як-11, как они его называли. Да и наша статистика выглядела не лучше. Например, танк Т-IVH очень долго проходил по бумагам, как «Тигр» тип 4».

Хотя кое-что я все-таки изменил. Заменял привычных англичанам «наци» и «джерри» на знакомых нам фашистов и фрицев. Вот только что делать со «Штукой» — так и осталось непонятным. Не будет полковник Люфтваффе называть свой самолет «Лаптежником», хоть его стреляй...

Самое интересное и загадочное в биографиях двух лучших немецких асов (Руделя и Хартманна): как они из зеленых новичков и неудачников превратились в закаленных бойцов? Ведь и тот, и другой начали совсем не блестяще. Ничем не выделялись и были не то что средними, а откровенно посредственными летчиками. Казалось бы, им была уготована участь пушечного мяса, тех самых безымянных тысяч и тысяч, которые лишь пополняют собой личные счета блестящих асов. Но ведь нет. И тот, и другой сумели вырваться из трясины безвестности. Причем в этом плане карьера Руделя еще более загадочна. Мало того, что он был средним летчиком и начинал как пилот самолета-разведчика, так ему вдобавок пришлось бороться с откровенным недоброжелательством начальства. В совершенно новом свете начинаешь смотреть на рассказ адмирала И. Исакова «Трофей тетушки Пэло» (кстати, очень и очень рекомендую прочитать). Там описано нечто подозрительно похожее — в эскадрилье пикировщиков (!) командир и боевые «товарищи» так загрызли молодого пилота, что ему плен у жутких комиссаров показался избавлением от общества «истинных арийцев».

Когда я переводил воспоминания Руделя, то невольно вспоминал помои, вылитые на мою голову после выхода в свет мемуаров Хартманна. Самым мягким обвинением было «пропаганда фашизма». Что ж, как я и предсказал тогда, эти «критики» ни самой книги, ни моих комментариев к ней не читали, просто единогласно осудили. Меня до сих пор интересует: это сам Хартманн написал довольно уважительную по отно-

шению к Советскому Союзу книгу, или американские журналисты ее пригласили? Вообще-то, полагаю, что немецкий ас оказался довольно умным и наблюдательным человеком, который сразу отделил русский народ от комиссаров и гэбэшных людоедов. А вот вам пример прямо противоположный. «Вы хотите фашистов? Их есть у меня!» Чтобы не осталось недомолвок, сразу прямо заявляю: Ханс-Ульрих Рудель — грязная фашистская сволочь!

Почему столь резкое суждение? Да своей яркой приверженности фашизму не скрывает сам автор мемуаров. Вот характерный эпизод. Германия капитулировала, летчики Руделя поспешно удирают на запад, сдаваться американцам. Приземлились, и что? Рудель демонстративно встречает американских офицеров «немецким приветствием». Неумная и подленькая провокация. А все его отзывы о русских? Между прочим, нужно очень сильно постараться, что в книге найти слово «русский». По мнению Руделя — все русские сплошь монголы. В лучшем случае — «иваны». Бравый полковник считает, что все живущие в России даже не заслуживают определения «люди», это тупые, грязные скоты, хрюкающие в хлеву рядом со свиньями. И это в книге, написанной спустя несколько лет после окончания войны. Вот он, натуральный фашизм!

Кстати, обратите внимание: вся книга буквально нашпигована признаниями в любви Адольфу Гитлеру, многократными реверансами в адрес гения фюрера. Насчет гения не знаю, но вот обстановку сумасшедшего дома, царившую в ставке Гитлера в последние месяцы войны, Рудель, сам того не желая, показал прекрасно. В марте 1945 года затевать бомбардировку плотины «где-то на Волге», чтобы остановить военное производство СССР... Вдобавок, не имея ни самолетов, ни бомб для этого. Где тут история болезни? Подшить бы документик. То же самое относится и к планам наступления из Шлезвига под прикрытием «несокрушимого» зонтика реактивных истребителей.

Но я твердо убежден, что и такие книги нам нужны, потому что в любом случае Рудель остается незаурядным пилотом. Об этом говорит сухая статистика. 2530 боевых вылетов, 519 уничтоженных танков, более 800 автомобилей различных типов,

потоплены линкор «Марат», лидер «Минск», эсминiec «Стерегущий», сбиты 9 советских самолетов. Ни один из асов бомбардировочной авиации даже близко не подошел к этим достижениям. Вообще, если посмотреть на цифровые показатели немецких летчиков, они выглядят впечатляюще. 1000 боевых вылетов для пилотов пикировщика была, если не дежурной цифрой, то вполне достижимой и реальной. Это при том, что у союзников лучшие асы-истребители имели максимум 500—600 вылетов. У Руделя неоднократно проскакивает упоминание, что в период напряженных боев и 10 вылетов в день не считались подвигом. Может, отсюда пошла басня о колоссальном численном преимуществе немецкой авиации? Когда один и тот же самолет весь день болтается у тебя над головой, то его очень легко припять за 5 или 7 самолетов. Впрочем, давайте поделим 2500 вылетов на 1500 дней войны (на западе Рудель практически не летал), тогда получатся скромные 1,5 вылета в день. И если он в течение недели делал по 8 — 10 вылетов, то сколько месяцев потом мирно спал, чтобы получить упомянутое среднее?

А теперь давайте поговорим немного о должностях в эскадрах Люфтваффе, что поможет нам разобраться, кто и что там делал.

В штабе эскадры, кроме командира, были следующие должности:

1. *Geschwaderadjutant* — адъютант эскадры, а не командира эскадры, хотя в его функции входило помогать именно командиру эскадры выполнять свои обязанности.

2. *Major beim Stabe* (иногда встречается написание *Major im Stabe*) — начальник штаба эскадры, в функции которого входило ведение всей бумажно-административной работы. В подавляющем большинстве случаев это были офицеры резерва (т.е. не кадровые офицеры Люфтваффе), причем именно в звании майора, при этом они никогда не участвовали в боевых вылетах, и вообще, многие из них не были летчиками. И только иногда эту должность занимали бывшие пилоты, списанные по ранению или болезни.

В то же время в организационной структуре Люфтваффе был ряд должностей, которые могли занимать только кадровые

офицеры. В их числе — две штабные должности: адъютанта и офицера по техническому обеспечению.

3. *Technischer Offizier* — офицер по техническому обеспечению (именно обеспечению, а не обслуживанию), в обязанности которого входило следить за подготовкой самолетов к полетам, их ремонтом в случае необходимости и т.п. Эту должность занимали кадровые офицеры Люфтваффе, участвовавшие в боевых вылетах наравне с другими пилотами эскадры. Они не имели специального технического образования, и поэтому не могли быть инженерами, значит называть их должность должностью инженера не корректно. Если же пилот имел высшее техническое образование, а такие случаи были в Люфтваффе, то перед его фамилией всегда указывалось: Dpl.Ing. — дипломированный инженер.

4. *Nachrichtenoﬃz* — офицер связи, или просто начальник связи. В его распоряжении была рота связи общей численностью 150 человек, в задачу которой входило обеспечение радиосвязи как с самолетами, так и с другими частями и их штабами.

5. *Kraftfahrﬃz* — начальник транспортной службы.

На этом список офицерских должностей в штабе эскадры исчерпывается, остальные, более мелкие должности занимали унтер-офицеры в различных званиях.

Что же касается начальника разведки эскадры, то такой специальной должности в эскадрах Люфтваффе не было. Здесь приходится лишь в очередной раз отметить эффект «испорченного телефона» — многократный последовательный перевод. Сведения о противнике, полученные по докладам пилотов или в результате перехвата радиопереговоров (обычно на командном пункте эскадры один радист обеспечивал постоянную связь со своими самолетами в воздухе, а другой, владевший языком, следил за радиопереговорами противника), в случае необходимости просто переправлялись выше. Отделы разведки существовали только в вышестоящих штабах — авиадивизии, корпуса и т.д.

То же самое относится и к английскому термину «*operational officer*». Совершенно неясно, какая же должность имеется в виду. Должности офицера по оперативным вопросам (во всяком слу-

чае, так это словосочетание трактует военный англо-русский словарь) в эскадрах не было. Дежурным офицером, или дежурным по части (аэродрому), его тоже не назовешь, иначе англичане, наверное бы, написали «*officer of the day*». Да, и практики дежурств или нарядов по эскадре и т.п. среди пилотов Люфтваффе никогда не было.

Что же касается конкретно лейтенанта Вейсбаха, то в немецком варианте мемуаров Руделя он упоминается как *Einsatzbearbeiter*, что действительно означает что-то вроде «офицера управления полетами». Наверное, это самый близкий к истине вариант, так как, например, в истребительной авиации действительно были офицеры наземного управления истребителями. Хотя упоминания о них встречаются только в истребительных эскадрах, действовавших в ПВО Германии, и в ночных истребительных эскадрах, поскольку это управление предполагало наличие специальных технических средств, в т.ч. РЛС. Поэтому в контексте SG2 в функции Вейсбаха, вероятно, входило поддержание связи между КП Руделя и группами и эскадрильями эскадры, передача его приказов и затем прием рапортов после вылетов.

Теперь о противнике Руделя, человеке, которому действительно удалась операция по уничтожению плотин, правда, не на Волге, а на германских реках. Когда читаешь воспоминания кавалера Креста Виктории полковника авиации (*group captain*) Гая Гибсона, то создается странное ощущение: противники вели две разные войны, которые просто нельзя сравнивать.

Действительно, я сам долгое время считал, что термин «странная война» — не более чем пропагандистское клише. Но вот читаешь воспоминания человека, которого никак нельзя упрекнуть в предвзятости, и начинаешь понимать, что «странная» — это еще очень мягко сказано. Создается впечатление, что британские пилоты перенесли основную тяжесть боевых действий в бары и постели, а пьянки и девочки интересуют их гораздо больше, чем вражеские самолеты.

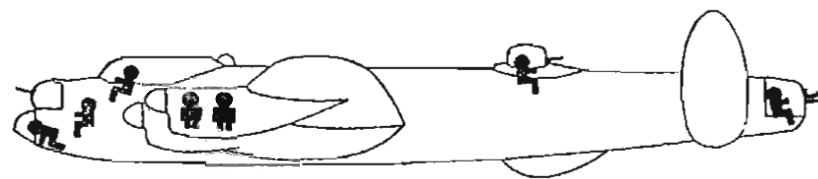
Война началась в сентябре 1939 года, а в апреле следующего года бомбардировочная эскадрилья устраивает праздник. Им,

наконец, позволили совершить налет на территорию Германии. Да еще — вы только подумайте! — с бомбами на борту. С ума сойти. До сих пор туда летали только с листовками. Впрочем, как выясняется, это было хорошо, потому что в эскадрилье Гибсона никто с бомбами до сих пор не летал. Дело в том, что уровень подготовки Королевских ВВС в начале войны не выдерживал никакой критики. Пилоты бомбардировщиков, оказывается, летали только на пустых самолетах. В лучшем случае — с учебными бомбами, которые весили 11,5 фунтов. А тут сразу требуют брать полную нагрузку, все 4000 фунтов. Как-то тихо и незаметно выясняется, что из всего экипажа британского самолета только 3 человека могут считаться профессионалами: пилот, бомбардир, штурман. Зато все остальные — добровольцы из наземного персонала аэродрома, привлеченные «летными» деньгами. Да-да, даже бортинженер — просто один из механиков. А в качестве стрелков вообще летали все кому не лень.

Из той же оперы «Странная война». Май 1940 года, армии союзников на континенте разгромлены и в панике отступают, впереди Дюнкерк, позорное бегство, груды брошенной техники и вооружения. И что? Боевой пилот отправляется в отпуск на морской курорт. Впрочем, даже после возвращения мало что меняется. «Мы со штурманом договорились вечером пойти в кино, а потому боевой вылет отложили». Ни много, ни мало. Хотя, когда читаешь описания первых операций Бомбардировочного Командования, создается впечатление, что англичане просто не знали, что им делать со своими самолетами. Время вылета определяет пилот, маршрут — он же, время вылета — опять он, даже бомбовую нагрузку ему выбирать. Зачем тогда командование нужно?

Тактика действий Бомбардировочного Командования вообще заслуживает отдельной большой книги. Когда читаешь, как юркий «кукурузник» уворачивается от «Мессера», петляя между дерсвьями, это воспринимается нормально. Но когда читаешь, что огромный четырехмоторный «Ланкастер» прижимается к земле, чтобы скрыться от немецких истребителей, и летит на высоте меньше собственного размаха крыльев, невольно берет оторопь. Мы привыкли по умолчанию подразумевать такти-

ку «Либерейторов» и «Сверхкрепостей»: летим высоко, большой группой, — а тут поодиночке просачиваются в тыл противника. Причем именно просачиваются, стараясь лавировать между выявленными позициями зенитных батарей. А все почему? Есть предположение: от нищеты. Дело в том, что англичанам так и не удалось создать приличные авиационные пушки и пулеметы. И не от хорошей жизни они долго мучились с пулеметами винтовочного калибра. Тяжелых пулеметов, вроде американских «Кольтов», у англичан не было вообще. Можно разве что вспомнить корабельный зенитный пулемет, так и он лишь способствовал дальнейшему развитию боцманского лексикона, но никак не усиливал ПВО кораблей. Та же самая нищета, наверное, и определила минимальные экипажи британских самолетов. 7 человек на стратегическом бомбардировщике! Один пилот! Как он себя будет чувствовать после 10 часов за штурвалом — не берусь описать.



Экипаж «Ланкастера»

Слева направо: бомбардир, он же стрелок в носовой башне; бортинженер; пилот; радист; штурман; стрелок средней башни; хвостовой стрелок.

Напомним, что на «Ланкастере-дамбастере» не было средней башни, поэтому стрелок перешодил в носовую.

Еще рекомендую отметить один нюанс. В разговоре британские пилоты называют переломным моментом всей войны наступление под Сталинградом, а не под Эль-Аламейном, как потом начали твердить историки. Давайте поверим очевидцам, тем более, что книга писалась явно не по заказу СССР.

Одно дополнение. К сожалению, мне не удалось подобрать точный эквивалент названия здания, которое имеется на любой британской авиабазе — «*Officers' Mess*». Практически везде оно прсередено как «столовая», что, разумеется, совершенно неправильно. Однако Гибсон в подавляющем большинстве случаев говорит о событиях именно в обеденном зале *Mess*. На самом деле это помещение, которое в британских вооруженных силах впервые появилось еще в 1783 году, выполняло гораздо более сложные и многообразные функции. Главная идея заключалась в том, чтобы обеспечить офицерам относительный комфорт, не вводя их в чрезмерные расходы, ведь места расквартирования далеко не всегда располагались в больших городах. А в случае авиабаз — так просто обязательно где-то «на селе». В целом это было нечто вроде российского дореволюционного офицерского собрания плюс советское офицерское общежитие. В мирное время — для холостяков, но война перемешала все и вся. Британское министерство авиации занялось этим вопросом в начале 30-х годов и даже создало типовые планы своих собственных *Mess* на различное количество офицеров в зависимости от размера авиабазы. Так что типовая застройка — не советское изобретение. Причем казовая система была соблюдена полностью. Свой *Mess* имели офицеры, свой *Mess* имели сержанты, свой *Mess* — рядовые. Причем для рядовых это была действительно просто столовка, а не общежитие, клуб, бар и так далее.

И еще одна небольшая справка. В Королевских ВВС эскадрилья состояла из 18 самолетов, разделенных на два звена — «А» и «В».

В заключение хочу выразить глубокую признательность М.В. Зефинову (Нижний Новгород) и Г.О. Слуцкому (Москва) за ценные консультации и помощь в подготовке книги.

ХАНС-УЛЬРИХ РУДЕЛЬ ПИЛОТ ПИКИРОВЩИКА

ПРЕДИСЛОВИЕ

Как нередко случается во время войны, особенно в авиации, вы часто слышите имена летчиков противника. Но очень редко выпадает случай встретиться с ними впоследствии. После окончания этой войны кое-кто из нас получил возможность встретиться с несколькими известными немецкими летчиками, которые до этого были для нас просто безликими именами. Сегодня, более 20 лет спустя, какие-то имена стерлись из моей памяти, но я хорошо помню Галланда, Руделя и ночного истребителя по фамилии Майер. Они посетили учебный центр истребительной авиации в Тангмере в июне 1945 года и провели там пару дней. Они обсуждали со своими бывшими противниками из Королевских ВВС вопросы тактики воздушных боев и характеристики самолетов, чем летчики могут заниматься до бесконечности. Когда Майер беседовал с нашим известным асом-истребителем Брансом Бэрбриджем, выяснилась любопытная деталь, которую можно назвать невероятным совпадением. Однажды ночью Бранс сбил Майера над его собственным аэродромом, когда тот кружил, готовясь зайти на посадку.

Проведя большую часть войны в Германии в качестве пленного, я слышал о Хансе-Ульрихе Руделе. Его подвиги на Восточном фронте на своем пикирующем бомбардировщике время от времени широко освещались немецкой прессой. Поэтому мне было очень интересно встретиться с ним, и вот в июне 1945 года такая возможность

представилась. Незадолго до этого Рудель потерял одну ногу до колена, как он и описывает это в своей книге. Во время этого визита комендантом Тангмера был хорошо известный в Королевских ВВС Дик Этчерли. Вместе со мной были Франк Гэри, Боб Так (который вместе со мной находился в плену в Германии), «Разз» Берри, Хок Уэллс и Роланд Бомон. Мы все решили попытаться любым путем достать Руделю хороший протез. К величайшему сожалению, нам не удалось этого сделать. Хотя все было подготовлено для обмера культи, оказалось, что ампутация была проведена совсем недавно, и протез просто нельзя было приспособить к свежей ране. Крайне неохотно мы отказались от своей затеи.

Все мы когда-нибудь читали автобиографию, написанную одним из тех, кого мы хоть раз встречали. Это гораздо интереснее, чем читать автобиографию совершенно неизвестного тебе человека. Эта книга — отчет Руделя о его службе в Люфтваффе в течение всей войны в основном на Восточном фронте, написанный им самим. Я не согласен с некоторыми его выводами и кое-какими мыслями. В конце концов, я воевал по другую сторону линии фронта.

Книга получилась не всеобъемлющей, так как рассказывает всего лишь об одном человеке — пусть даже очень храбром. Поэтому описание войны вышло у него очень односторонним. Но все-таки книга проливает свет на противников Руделя по Восточному фронту — русских летчиков. Вероятно, это самый интересный материал во всей книге.

Я был счастлив написать это короткое предисловие к книге Руделя, хотя и виделся с ним всего два дня. Однако по любым меркам он очень отважный человек, и я желаю ему счастья.

ГЛАВА 1

ОТ ЗОНТИКА ДО ПИКИРУЮЩЕГО БОМБАРДИРОВЩИКА

1924 год. Мой дом — это домик приходского священника в силезской деревушке Зайфердау. Мне 8 лет. В воскресенье мои родители отправляются в соседний городок Швайндниц на «День авиации». Я страшно расстроен, потому что мне не позволено пойти вместе с ними. Но после возвращения родители подробно рассказывают обо всем, что видели там. Именно тогда я услышал о человеке, который спрыгнул с огромной высоты с парашютом и благополучно спустился на землю. Это привело меня в восторг, и я долго выпытывал у сестер точное описание человека и парашюта. Мать сшила мне маленькую модель, я подвесил к нему небольшой камень. К моей огромной гордости камень и парашют плавно опустились на землю. И тогда я подумал, что и сам могу проделать то, что сумел сделать камень. Поэтому, когда в следующее воскресенье я на пару часов остался дома один, то решил, не тратя времени даром, проверить на практике свое открытие.

Лестница на второй этаж! Я влез на подоконник с зонтиком, распахнул окно и быстро глянул вниз. Я прыгнул раньше, чем успел испугаться. Я приземлился на мягкую цветочную клумбу. К своему огромному изумлению, я

подвернул ногу, болели буквально все мышцы. Увы, зонтик меня подвел. Он вывернулся наружу и ничуть не затормозил мое падение. И, тем не менее, я не изменил своего решения: я буду летчиком!

После короткого флирта с современными языками в местной школе я обратился к классическим и занялся изучением греческого и латыни. В Загене, Ниски, Герлице и Лаубане — моего отца переводили из одного местечка в другое в любимой провинции Силезия — завершилась моя школьная учеба. Все выходные я целиком посвящал занятиям спортом, включая мотоцикл. Летом я занимался легкой атлетикой, зимой лыжами, это укрепило мое здоровье и помогло в дальнейшем. Я получал удовольствие от всего, не специализируясь ни на чем конкретно. Наша маленькая деревенька не могла помочь расширить кругозор, и все мои познания о спорте были почерпнуты из журналов. Например, я занимался прыжками с шестом, используя жердь, на которой моя мать сушила белье. Лишь позднее с бамбуковым шестом я сумел взлететь на серьезную высоту. Десятилетним мальчиком я отправился в Эйленбург, до которого было 35 километров, на лыжах, подаренных мне на Рождество. Так я самостоятельно научился ходить на лыжах. Я уложил пару досок на козлы для пилки дров, соорудив подобие трамплина. При этом я все-таки постарался, чтобы сооружение оказалось по возможности надежным. Потом я сел на свой велосипед с мотором и дал полный газ. Я взлетел с трамплина в воздух. Благополучно приземлившись, я тут же круто развернулся, чтобы совершить новый прыжок. Но мне никогда не приходило в голову, что, кроме всего этого, я должен был прилежно учиться, и это сильно огорчало моих родителей. Зато я постоянно испытывал терпение учителей самыми невероятными выходками. Вопрос о моем будущем становился все более острым по мере приближения выпускного вечера. Одна из моих сестер изучала медицину, а потому даже не поднимался вопрос о том, где найти крупную

сумму, которую пришлось бы потратить, чтобы выучиться на гражданского пилота. К сожалению. И потому я решил стать спортивным тренером.

* * *

Совершенно неожиданно были созданы Люфтваффе, что привело к большой нехватке офицеров. Такая паршивая овца как я почти не имела шансов пройти сложные вступительные экзамены. Несколько знакомых парней, которые были старше меня, ранее пытались это сделать, но потерпели неудачу. Судя по всему, проходил лишь один человек из десяти, и я даже не мог вообразить, что окажусь среди этих десяти процентов счастливицов. Однако судьба решила иначе. В августе 1936 года у меня в кармане лежало направление в летную школу, находящуюся в Вильдпарк-Вердере, куда я должен был прибыть в декабре. После этого я провел два месяца в рабочем лагере в Нейссе. А потом молодые рекруты попали в жернова военной школы в Вильдпарк-Вердере. Первые шесть месяцев заняла начальная военная подготовка, превратившая нас в пехотинцев. Самолеты мы видели лишь на земле, когда мы случайно оказывались на аэродроме, что было большим развлечением в унылой жизни. Нам запрещалось курить и пить, свободного времени почти не было. А если учесть, что столица со всеми ее соблазнами находилась совсем недалеко, то можно представить, как нам было нелегко. Я с отвращением вспоминаю этот период вынужденной трезвости, и это еще мягко сказано. Но я не получал плохих отметок ни по военным дисциплинам, ни по физической подготовке, поэтому мой командир лейтенант Фельдманн не имел ко мне претензий. Однако я ухитрился отличиться и кое в чем другом, а потому заработал несколько сомнительную репутацию.

Следующий этап обучения проходил в соседнем городке Вердер, курортном местечке на озере Хафель. Наконец-то нас начали учить летать. Опытные инструкторы

ры посвящали нас в тайны летного искусства. Мы отрабатывали круги над аэродромом и заходы на посадку под руководством обер-фельдфебеля Дизельхорста. После 16 полетов с инструктором я смог совершить первый самостоятельный полет, но это достижение сделало меня всего лишь средним учеником в своем классе. Кроме обучения полетам, продолжалось изучение материальной части и военных дисциплин, и я постепенно выдвинулся в число лучших курсантов. Второй этап обучения завершился вручением удостоверений пилотов. Третий этап обучения снова проходил в Вильдпарке. Там мы летали довольно мало, основной упор был сделан на изучение тактики воздушного боя, бомбометания, оборонительных действий и других специальных предметов, которые имели важнейшее значение для нашей будущей службы. Я закончил курс вторым и был направлен в Гибельштадт возле Вюрцбурга, прелестный старый город на Майне. Там я начал службу в боевой эскадрилье в звании фенриха. Наконец подошло время окончания учебы, и все принялись гадать: куда же именно нас направят? Почти все хотели стать летчиками-истребителями, но всем было ясно, что такое невозможно. Потом пролетел слух, что весь наш класс направят служить в бомбардировочную авиацию. Тот, кто сумеет сдать сложные выпускные экзамены, должен был получить звание обер-фенриха и направление в конкретную боевую часть.

Незадолго до окончания летной школы мы были направлены для ознакомления в зенитное училище на побережье Балтики. Совершенно неожиданно туда прибыл Геринг и обратился к нам. В конце речи он спросил, если ли добровольцы, которые желают стать пилотами пикирующих бомбардировщиков. Он сказал нам, что Люфтваффе требуются молодые офицеры для комплектования формирующихся частей «Штук». Я думал не слишком долго. Я сказал себе: «Ты хотел бы стать летчиком-истребителем, но станешь пилотом бомбардировщика. Поэтому

му лучше добровольно стать пилотом «Штуки» и больше ни о чем не беспокоиться». Все равно меня ничуть не прельщали полеты на тяжелых самолетах. После короткого раздумья мое имя появилось в списке добровольцев. Через несколько дней все мы получили назначения. И почти весь наш класс был направлен в истребительную авиацию! Я пережил страшное разочарование, но изменить что-то уже было невозможно. Я стал пилотом пикировщика. Мне оставалось лишь с завистью смотреть, как уезжают мои счастливые товарищи.

В июне 1938 года я прибыл в Грац, расположенный в живописной провинции Штейермарк. Там я представился командиру соединения «Штук». Прошло всего 3 месяца с того дня, как германские войска вошли в Австрию, и население страны с радостью встречало нас. Эскадрилья располагалась в деревне Талерхоф, она совсем недавно получила пикирующие бомбардировщики Ju-87. Одноместный «Хеншель» больше не использовался в качестве пикировщика. Нас учили бомбометанию с пикирования под любыми углами до 90 градусов включительно, полетам в строю, воздушной стрельбе, что составляло основу подготовки летчиков нового рода авиации. Вскоре мы освоили все это. Нельзя сказать, чтобы я учился быстро, тем более, что остальные летчики эскадрильи уже завершили обучение, когда я прибыл. Мне понадобилось много времени, чтобы постичь тонкости новых предметов, слишком много, по мнению командира эскадрильи. Мое обучение двигалось так медленно, что он вообще перестал в меня верить. Моя привычка проводить свободное время в горах или занимаясь спортом не улучшала отношение ко мне. В офицерском клубе, где моим единственным напитком было молоко, я появлялся крайне редко.

Тем временем я получил удостоверение пилота, но на Рождество 1938 года командир эскадрильи получил предписание направить одного офицера для специального обучения в школе воздушной разведки. Остальные эскадри-

льи дружно вернули предписания не заполненными. Однако мой командир не мог упустить прекрасный случай избавиться от любителя молока. Естественно, он выбрал меня. Я хотел остаться на пикировщике. Но все мои попытки затормозить колеса разогнавшейся военной машины были напрасны.

Поэтому в январе 1939 года я оказался в школе воздушной разведки в Хидельсхайме в состоянии полного отчаяния. Нас обучали теории и практике воздушной фотографии, и уже пополз слухок, что после окончания курсов нас зачислят в специальное подразделение, которое будет выполнять специальные задания командования Люфтваффе. В разведывательном самолете наблюдатель тоже должен быть пилотом, и все мы стали наблюдателями. Но вместо пилотирования самолета мы должны были сидеть смирно, вручив свои жизни пилоту, которого каждый из нас в душе считал тупицей. Однажды он обязательно разобьет самолет — и тебя вместе с ним. Мы обучались ведению аэрофоторазведки и чтению снимков, остальное время было посвящено утомительному изучению теории. По окончании курса мы были направлены в свои подразделения. Я получил назначение в эскадрилью дальней разведки 2F 121, базирующуюся в Пренцлау.

* * *

Через 2 месяца мы были переброшены в район Шнайдемюля. Началась война против Польши! Я никогда не забуду свой первый полет через границу в другую страну. Я сидел в кабине, напряженно ожидая: что же сейчас произойдет? Все мы впервые побывали под огнем зенитных орудий и сразу научились относиться к нему с уважением. Редкие появления польских истребителей всегда становились предметом долгих бесед. То, что раньше было сухими строками учебников, теперь стало волнующей реальностью. Мы провели фотосъемку железнодорожных станций Торуня, Кульма и других городов, чтобы выявить переме-

шения войск противника и места их сосредоточения. Позднее мы начали совершать вылеты все дальше на восток до железнодорожной линии Брест-Литовск — Ковель — Луцк. Верховное командование желало знать, как поляки перегруппировывают свои силы на востоке, и что делают русские. В качестве базы для полетов в южных районах боевых действий мы использовали Бреслау.

Но военные действия в Польше не затянулись, и я вернулся в Пренцлау с Железным Крестом 2 класса на груди. Здесь командир моей эскадрильи угадал, что мое сердце совсем отдано отнюдь не разведывательным полетам. Однако он полагал, что в настоящее время нет особого смысла поддерживать мои рапорты об обратном переводе в подразделение пикировщиков, так как разведчики были загружены до предела. Я сделал одну или две попытки, но успеха не имел.

Мы провели зиму во Фрицларе возле Касселя в провинции Гессен. Отсюда наша эскадрилья совершала разведывательные полеты на север и северо-запад, используя аэродромы подскока. Мы совершали полеты на больших высотах, и потому каждый экипаж должен был пройти специальное обследование на пригодность к таким полетам. В Берлине вынесли вердикт, что я к полетам на больших высотах не пригоден. Так как «Штуки» действовали на малых высотах, командование эскадрильи больше не противилось моему переводу на пикирующий бомбардировщик. Наконец я вернулся к своей «первой любви». Однако тут один за другим пропали без вести два экипажа разведчиков, и меня отправили на повторное обследование. На сей раз медики заявили, что я «исключительно пригоден для полетов на больших высотах», признав, что в первый раз они, судя по всему, ошиблись. Но хотя министерство авиации и не отдало определенного приказа о месте моей дальнейшей службы, я все-таки был переведен в учебный авиаполк, базирующийся в Штаммерсдорфе недалеко от Вены. Позднее он был переброшен в Грайльсхайм.

Я служил адъютантом командира полка, когда началась кампания во Франции. Все мои попытки изменить судьбу ни к чему не приводили, хотя я несколько раз звонил в управление личного состава Люфтваффе — это не помогло. Я мог узнать о войне лишь из газет и радиопередач. Никогда больше я не падал духом так, как в этот период. Мне казалось, что меня совершенно незаслуженно подвергли тяжкому наказанию. Только спорт, которому я отдавал все свои силы и все свободное время, приносил мне некоторое облегчение. В этот период мне редко выпадала возможность совершить полет, и делать это приходилось лишь на маленьких спортивных самолетах. Моей основной обязанностью было обучение курсантов. В выходные в отвратительную погоду на He-70 с командиром полка в качестве пассажира я едва не разбился в Швабских Альпах. Однако мне повезло, и я благополучно вернулся в Грайльсхайм.

Наконец мои многочисленные письма и телефонные звонки принесли результат. Вероятно, штабисты сочли меня занудой, от которого лучше отделаться поскорее. Меня отправили в эскадрилью Ju-87, которая в это время базировалась в Кане на побережье Ла-Манша. Но к этому времени боевые операции практически закончились, и товарищ по эскадрилье, который служил вместе со мной в Граце, охотно поделился опытом боевых вылетов во Франции и Польше. Я никогда не страдал от нехватки сообразительности и постарался наверстать упущенное за 2 года отсутствия. Но никто не может восполнить столь серьезные пробелы за пару дней. Мне не хватало практики. В полной соблазнов атмосфере Франции мои занятия спортом и привычка пить только молоко выглядели особенно подозрительными. Поэтому, когда эскадрилья была отправлена в юго-западную Европу, я был направлен в Грац в резервную эскадрилью для дальнейшего обучения. Закончится ли когда-нибудь эта бесконечная учеба?

* * *

Началась Балканская кампания, и снова я оказался не у дел. Грац временно использовался в качестве базы для нескольких эскадрилий «Штук». Было очень тяжело следить за ними. Наши солдаты наступали в Югославии и Греции, а я торчал дома, обучаясь полетам в строю, бомбометанию, стрельбе. Я мучился целых 3 недели, после чего сказал себе: «Ты наконец достиг вершины и можешь заставить самолет делать все, что пожелаешь». И это было действительно так. Мои инструкторы были поражены. Диль и Иоахим могли применять любые уловки, когда шли ведущими в нашем так называемом цирке, но моя машина всегда твердо удерживалась за ними, словно нас связывал невидимый канат, независимо от того, бросал ведущий свой самолет в пике или вообще летел колесами вверх. Во время учебного бомбометания я всегда сбрасывал бомбы в круг диаметром 10 метров. Во время воздушных стрельб я выбивал 90 очков из 100. Другими словами, я стал настоящим мастером. И когда пришел приказ отправить на фронт несколько летчиков для восполнения потерь, я был одним из этих счастливицков.

Вскоре после пасхальных каникул, которые я провел вместе с товарищами, катаясь на лыжах возле Пребихля, настал долгожданный момент. Пришел приказ перегнать самолет для эскадрильи «Штук», базирующейся на юге Греции. Вместе с ним пришел и приказ о моем переводе в эту эскадрилью. Я полетел через Аграм¹ — Скопье в Аргос. Там я узнал, что должен лететь еще дальше на юг. Группа I./St2 базировалась в Молае на самой южной оконечности Пелопонесса. На выпускника классической гимназии такой полет произвел особенно сильное впечатление, вызывая в памяти казалось бы давно забытые уроки. Прилетев, я, не теряя времени, сразу отправился докладывать командиру моей новой части. Естественно, что я

¹Немецкое название Загреба.

был взволнован, так как наступил решающий для меня момент, и я был готов принять участие в настоящих боевых операциях. Первым, кого я встретил, был адъютант группы. Оказалось, что мы с ним давно знакомы... Именно он был моим инструктором в Кане.

«Что ты здесь делаешь?» — спросил он. Его тон сразу заставил меня несколько убавить прыти.

«Рапортую о прибытии к новому месту службы».

«Для тебя не будет боевых вылетов, пока ты наконец не научишься управлять «Штукой».

Я с трудом сдержал гнев и даже сохранил самообладание, когда он с издевательской улыбкой добавил: «А вообще, ты еще чему-нибудь научился?»

После долгой неприятной паузы я холодно ответил: «Теперь я в совершенстве владею самолетом».

С нескрываемым презрением — или мне это лишь показалось? — он многозначительно произнес: «Я доложу о тебе командиру, и будем надеяться на лучшее. Решать будет он. Это все. Можешь идти и устраиваться».

Но все это было сказано таким тоном, что у меня холодок пробежал по спине.

Когда я вышел из палатки под палящие лучи солнца, то на мгновение ослеп и судорожно заморгал. И причиной тому был не только яркий свет. На меня снова накатил волна отчаяния. Здравый смысл подсказывал, что надеяться мне не на что. Адъютант настроен против меня, но его мнение не является решающим. Все в руках командира эскадрильи. Но если предположить, что адъютант имеет особое влияние на командира... Разве такое возможно? Нет, вряд ли командира можно так легко убедить, ведь он меня совершенно не знает и должен сам составить свое мнение. Мои размышления прервал приказ немедленно идти к командиру эскадрильи. Я был уверен, что он сам решит, на что я способен. Я представился. Он небрежно козырнул в ответ, а потом долго меня разглядывал. Пауза затянулась, и командир медленно процедил: «Мы уже знаем друг друга». Вероятно, он уло-

вил удивление, промелькнувшее на моем лице, так как небрежным взмахом руки отмел невысказанные возражения. «Да, это так, потому что мой адъютант знает о вас все. Я знаю вас настолько хорошо, что без особого приказа не позволю вам летать в моей эскадрилье. Может быть, когда-нибудь в будущем меня и вынудят...»

Я уже не слышал, что он мне говорит. Первое, что я осознал, было чувство беспросветного отчаяния. Нечто подобное я испытал лишь много лет спустя, когда дотянул до аэродрома на изрешеченном вражескими пулями самолете полумертвый от потери крови. Но во мраке отчаяния я вдруг понял, что человеческий фактор остается одним из самых важных на войне. Секрет победы кроется в железной воле бойца.

Я совершенно не представляю, сколько времени говорил командир. Что именно он говорил, я тоже не запомнил. У меня внутри все горело от негодования, а в голове молотом стучала одна мысль: «Не смей... Не смей... Не смей...»

Потом голос адъютанта вернул меня к действительности: «Вы свободны».

Теперь я впервые взглянул на него. До этого я даже не представлял, как он выглядит. Он ответил мне ледяным взглядом. Но я уже полностью овладел собой.

Через несколько дней началась операция по захвату Крита. На аэродроме ревели моторы, а я сидел в своей палатке. Битва за Крит превратилась в ожесточенную схватку между «Штуками» и британским флотом. Крит был островом. Военная наука и весь опыт войны говорили, что отбить остров у англичан может лишь более сильный флот. Но Англия была морской державой, а Германия — нет. И уж, конечно, не малая ширина Гибралтарского пролива мешала нам перебросить к Криту свой флот. Но все-таки мы опрокинули считавшуюся до сих пор незыблемой военную аксиому, вырвав у англичан господство на море. Их флот был сметен бомбами наших пикировщиков. А я сидел в своей палатке.

«...до получения новых приказов вы не будете летать в

моей эскадрилье!» Тысячи раз на дню эта фраза жалила меня, язвительная, презрительная, насмешливая. Я слышал за стенами палатки, как вернувшиеся из вылета экипажи обсуждают свои атаки, а также действия высаженных на остров парашютистов. Иногда я пытался убедить кого-нибудь из пилотов разрешить мне слетать вместо него, но все было бесполезно. Даже мои друзья не могли для меня ничего сделать. Как ни странно, я начал замечать что-то вроде сочувствия на лицах моих товарищей, и мне с трудом удавалось заглушить растущие вспышки гнева. Когда самолеты разбегались по аэродрому, чтобы взлететь, я зажимал ладонями уши, чтобы не слышать музыку моторов. Но я не мог ее не слышать. Мне приходилось ее слушать. Но я был бессилен! «Штуки» совершали один вылет за другим. В ходе битвы за Крит они творили историю. А я сидел в своей палатке, сжигаемый яростью.

«Мы уже знаем друг друга!» Но ведь это совершенно не так. Мы вообще не знаем друг друга. Я был уверен, что уже сейчас могу стать полезным эскадрилье. Я уверенно управлял самолетом. Я желал участвовать в боях. Но предвзятость стояла между мной и моим лавровым венком. Именно предвзятое мнение моих начальников лишало меня шанса доказать ошибочность их так называемого «суждения».

Я знал, что должен доказать им, что ко мне относятся крайне несправедливо. Я не позволю их предвзятости помешать мне сражаться с врагом. Но это не значило, что я должен нарушать дисциплину, я понял это лишь сейчас. Снова и снова желание взбунтоваться вспыхивало во мне. Дисциплина! Дисциплина! Держи себя в руках, только полное самообладание позволит тебе добиться чего-либо. Ты должен понимать других, даже их ошибки, серьезнейшие ляпы старших офицеров. Нет другого пути научиться командовать подразделением лучше, чем они. И точно так же ты должен понимать ошибки своих подчиненных. Сиди спокойно в палатке и зажми в кулак свое негодование. Твое время еще придет, и ты еще покажешь, на что способен. Никогда не теряй уверенности в себе!

ГЛАВА 2

ВОЙНА ПРОТИВ СОВЕТОВ

Бои на Крите медленно шли к завершению. Я получил приказ перегнать поврежденный самолет для ремонта на завод в Котбусе и там ждать дальнейших приказаний. В Германию я возвращался через Белград и Софию.

Я торчал в Котбусе, не имея никаких сведений о своей группе и совершенно не представляя, что будет со мной. В последние несколько дней начали упорно циркулировать слухи о новой кампании. Их подтверждало то, что наземный персонал и летные части начали массовое перебазирование на восток. Большинство людей, с которыми я обсуждал эти слухи, были уверены, что русские пропустят нас через свою территорию для нанесения удара по Ближнему Востоку, чтобы мы могли захватить нефтяные месторождения и другое сырье, которое питало военную промышленность союзников. Мы нанесли бы удар с совершенно неожиданного направления. Но все это оказалось досужей болтовней.

22 июня в 4.00 я услышал по радио, что сегодня объявлена война России. Как только занялся рассвет, я помчался в ангар, где ремонтировались самолеты эскадры «Иммельман», и попросил предоставить мне любую исправную машину. Незадолго до полудня я добился желаемого, и больше ничто не удерживало меня в Котбусе.

Считалось, что моя группа находится где-то в районе границы Восточной Пруссии и Польши. Сначала я приземлился в Инстербурге, чтобы навести справки. Там я получил информацию из штаба Люфтваффе. Место, которое мне было нужно, называлось Рачи. Я приземлился там через полтора часа среди массы самолетов, которые только вернулись из боевых вылетов и сейчас готовились снова взлететь, как только их заправят и перевооружат. Аэродром буквально кишел самолетами. Мне потребовалось довольно много времени, чтобы найти свою эскадрилью, которая раньше встретила меня довольно холодно, и которую я не видел после Греции. В штабе группы на меня не обратили внимания, так как были по горло заняты подготовкой нового вылета.

Командир через адъютанта приказал мне отправляться в первую эскадрилью. Там я представился обер-лейтенанту, командовавшему эскадрильей. Он пребывал в мрачном настроении и без энтузиазма приветствовал меня, так как штаб эскадры поставил на мне клеймо паршивой овцы. Однако он скептически относился ко всему, что говорили сослуживцы, и в этом мне крупно повезло, так как он не был заранее настроен против меня. Мне пришлось передать самолет, который я пригнал из Котбуса, и в следующий вылет я должен был отправиться на какой-то совсем древней машине. С этого момента лишь одна мысль крутилась у меня в голове: «Я должен показать все, чему научился, чтобы доказать, что прежнее отношение ко мне было несправедливым». Я летал ведомым у командира эскадрильи, который приказал мне следить за техническим состоянием самолетов эскадрильи в промежутках между вылетами. С помощью старшего механика я должен был добиться, чтобы как можно больше самолетов находилось в исправном состоянии. Для этого приходилось постоянно держать связь с инженером группы.

Во время полетов я держался на хвосте самолета командира словно репей, поэтому он вполне серьезно боялся, как бы я его не протаранил. Однако потом он уви-

дел, что я полностью контролирую ситуацию, и успокоился. К вечеру первого дня я совершил 4 вылета за линию фронта в район между Гродно и Волковысском. Мы обнаружили огромные массы русских танков вместе с длиннейшими обозами. В основном это были танки типов КВ-1, КВ-2 и Т-34. Мы бомбили танки и зенитные батареи, обстреливали из пулеметов автомобили и повозки со снабжением для танков и пехоты. На следующий день первый вылет мы совершили в 3 часа утра, а последний — в 10 часов вечера. О нормальном ночном отдыхе пришлось забыть, поэтому мы использовали каждую свободную минуту, чтобы рухнуть в траву под самолетом и немедленно уснуть. Если кто-то вызывал нас, мы шли на голос как сомнамбулы, даже не сознавая, что делаем. Вообще мы жили, словно во сне.

Еще во время самого первого вылета я заметил многочисленные укрепления, расположенные вдоль границы. Полевые укрепления тянулись вглубь территории России на сотни километров, хотя часть из них еще не была достроена. Мы пролетали над незаконченными аэродромами, на которых бетонные взлетные полосы только строились. Хотя даже на таких аэродромах можно было заметить несколько самолетов. Например, возле дороги на Витебск, по которой наступали наши войска, мы видели один из таких полузаконченных аэродромов, забитый бомбардировщиками «Мартин». Им не хватало то ли топлива, то ли экипажей. Пролетая над многочисленными аэродромами, над разветвленной сетью укреплений, все мы думали: «Как хорошо, что мы ударили первыми»... Было похоже, что Советы лихорадочно готовили базу для нападения на нас. А какую еще из западных стран Россия могла атаковать? Если бы русские завершили свои приготовления, у нас не было бы ни малейшего шанса остановить их.

Мы сражались во главе наших наступающих армий, именно это было нашей главной задачей.

Мы ненадолго останавливались в Улле, Лепеле и Яновичах. Наши цели оставались прежними: танки, автомо-

били, мосты, полевые укрепления и зенитные батареи. Кроме того, мы должны были бомбить вражеские железнодорожные линии или бронепоезда, которые Советы перебрасывали, чтобы помочь своей артиллерии. Любое сопротивление противнику наступлению наших авангардов следовало сломить, чтобы увеличить скорость продвижения наших частей. Противник пытался отстреливаться, используя любое пригодное для этого оружие — от винтовок до тяжелых зенитных орудий. Иногда появлялись и вражеские истребители. Впрочем, единственный самолет, который русские имели в это время — И-16 «Рата», — значительно уступал Ме-109. Если появлялись «Рата», наши истребители тут же их сбивали. Хотя они совершенно не могли соперничать с Ме-109, все-таки эти истребители были довольно маневренными и во всяком случае значительно превосходили по скорости наши «Штуки». Поэтому мы не могли полностью игнорировать их. Но советская авиация, как истребительная, так и бомбардировочная, безжалостно истреблялась самолетами Люфтваффе в воздухе и на земле. Боевая мощь советской авиации была ничтожной, а бомбардировщики, такие как «Мартин» и ДБ-3, серьезно устарели. Очень редко мы встречали самолеты новых типов вроде Пе-2. Лишь много позднее на фронте появились поставленные американцами двухмоторные бомбардировщики «Бостон». По ночам мы часто подвергались беспокоящим налетам легких самолетов, которые пытались сорвать доставку снабжения на аэродромы. Однако они очень редко добивались заметных успехов. Впервые мы попробовали, что это такое, в Лепеле. Некоторые из моих товарищей, спавших под тентами в роще, погибли. Как только эти «авоськи» — так мы называли маленькие полотняные бипланы со множеством проволочных растяжек — замечали свет, они тут же сбрасывали небольшие осколочные бомбы. Очень часто они выключали моторы, чтобы затруднить обнаружение, и скользили в пологом пике. В лучшем случае мы с трудом могли услышать свист ветра в растяжках. Они

сбрасывали свои бомбочки в полной тишине, а потом включали моторы, чтобы удрать прочь. Вообще-то это была неплохая попытка потрепать нам нервы, но не более того.

Вскоре эскадрилья получила нового командира — капитана Штеена. Он пришел к нам из того подразделения, где меня учили летать на «Штуке». Штеен привык к моей манере во время полета следовать за ним как тень и держаться всего в нескольких метрах от самолета ведущего даже во время пикирования. Его меткость была просто исключительной — если он все-таки промахивался по мосту, то я обязательно попадал. Остальные самолеты группы, следовавшие за нами, могли спокойно сбрасывать свои бомбы на зенитные батареи и другие цели. Он пришел в восторг, когда однажды летчики группы высказали ему свое мнение о командирских любимчиках, в число которых вошел и я. Он с нами не церемонился. Однажды кто-то спросил Штеена: «А как там Рудель?» И командир ответил: «Он самый лучший пилот, с которым я когда-либо летал». Новых вопросов не последовало. Он признал мое умение, однако в то же время Штеен был уверен, что я не заживусь на этом свете, потому что считал меня «сумасшедшим». Впрочем, это определение он использовал наполовину в шутку, таким образом один летчик выражает свое восхищение мастерством другого. Он знал, что я пикирую почти к самой земле, чтобы наверняка поразить цель и не выбрасывать бомбы на ветер.

«В конце концов это доведет тебя до несчастья», — однажды предсказал он. Наверное, Штеен был прав, но в то время я еще не исчерпал свой запас везения. С каждым вылетом я набирался опыта. Очень многим я обязан Штеену, и мне крупно повезло, что я летал с ним.

Однако в первые недели было несколько случаев, когда начинало казаться, что его мрачные пророчества вот-вот сбудутся. Во время атаки с бреющего полета дороги, по которой двигались русские, зенитным огнем был повреж-

ден один из наших самолетов. Он был вынужден совершить посадку. Пикировщик нашего товарища сел на небольшую полянку, с трех сторон окруженную кустарником и русскими солдатами. Экипаж укрылся за самолетом. Я мог видеть, как очереди русских пулеметов поднимают фонтанчики песка. Если не подобрать летчиков, они наверняка погибнут. Но красные уже совсем рядом с ними. Какого черта! Я должен их забрать. Я выпустил закрылки и уже начал заходить на посадку. В кустарнике мелькали светло-серые гимнастерки Иванов. Банг! Пулеметная очередь попала в мой мотор! Теперь не было смысла садиться на поврежденном самолете; если мы сделаем это, то уже не сможем взлететь. Мои товарищи поняли это. Когда я улетаю, они махали мне руками. Мотор грохнул, как сумасшедший, но все-таки заработал, и самолет начал медленно набирать высоту. Масло залило лобовое стекло кабины, и я ждал, что в любой момент заклинит один из цилиндров. Если это случится, мотор встанет окончательно. Подо мной были красные. Солдаты бросились на землю, когда мой самолет пролетал над ними, но некоторые все-таки стреляли по мне. Наша эскадрилья поднялась уже метров на 300 и оказалась вне досягаемости для винтовок. Мотор моего самолета отказал, как только я подлетел к линии фронта, там я и совершил посадку. На аэродром я добрался на грузовике.

Как раз в этот день к нам прибыл Фенрих Бауэр. Я знал его со времен моей службы в резервной эскадрилье в Граце. Позднее он отличился в боях и оказался одним из немногих, кто пережил эту ужасную войну. Но день его прибытия оказался для нас несчастлив. Я повредил правое крыло своего самолета, когда выруливал на взлет в густых клубах пыли. Не было видно решительно ничего, и я столкнулся с другим самолетом. Это означало, что я должен поменять самолет, но на аэродроме больше не было ни одной машины. Механики сказали мне, что на нашем старом аэродроме в Улле стоит поврежденный самолет, с которого можно снять

Бомбы сброшены!

исправное правое крыло. Взбешенный Штеен обрушился на меня: «Ты можешь лететь, лишь когда отремонтируют твой самолет, и не раньше!» Сидеть на земле было тяжелым наказанием. Каким-то образом я все-таки принял участие в последнем дневном вылете, а потом сразу полетел в Уллу. 2 механика другой эскадрильи, базировавшейся там, помогли мне. В течение ночи с помощью пехотинцев мы сняли с поврежденного самолета крылья. На свой аэродром мы вернулись в 3 часа утра. Всем нам требовался отдых. Я сообщил, что вернулся на исправном самолете вовремя, чтобы участвовать в первом вылете, назначенном на 3.30. Командир поморщился, покачал головой, но возражать не стал.

Через несколько дней я был переведен на должность инженера 3-й группы, и мне пришлось попрощаться с 1-й эскадрильей. Штеен ничего не мог сделать, чтобы помешать моему переводу в другое подразделение, и я стал ответственным за техническое обслуживание самолетов III./StG2. Едва я прибыл к новому месту службы, как командир группы покинул часть, и на его место прибыл новый. И кто это был, как вы думаете? Капитан Штеен! Удача не оставляла меня.

«Как вы теперь видите, ваш перевод — не настолько большое несчастье, как могло показаться сначала. Да, рискованно слишком легкомысленно относиться к воле providения», — сказал Штеен, приветствуя меня. Когда он впервые присоединился к нам в офицерской столовой в Яновичах (громкое название для простой палатки), имел место небольшой переполох. Прямо на наших глазах старший унтер-фельдфебель попытался заправить свою зажигалку из большой канистры с бензином. Он пытался сделать это, наливая бензин из горлышка канистры прямо в зажигалку. Разумеется, он облил бензином все вокруг, а потом щелкнул зажигалкой, чтобы проверить, как она работает. Последовал ужасный взрыв, пламя ударило фельдфебеля прямо в лицо. Наказание за проступок оказалось немедленным. Ведь это был пустой расход драго-

ценного бензина. Многие местные старухи с радостью меняли пяток яиц на небольшое количество бензина. Разумеется, это было строжайше запрещено, так как у бензина было много иных полезных применений, кроме перегонки самогона, которой занимались эти старухи. Даже одна капля зелья, которое они готовили, обжигала горло как огнем. Вопрос привычки. Алтарь деревенской церкви был превращен Советами в кинотеатр, а притвор — в конюшню. «Разные люди — разные нравы», — сказал капитан Штеен с усмешкой.

Мы совершили множество вылетов для ударов по русским войскам на большом шоссе, ведущем из Смоленска в Москву. Оно было буквально забито бесчисленными русскими машинами. Танки и грузовики стояли бок о бок практически вплотную, часто тремя параллельными колоннами. «Эта масса техники обрушится на нас...» Атака этой соблазнительной цели не представляла никаких сложностей. Через несколько дней шоссе оказалось забито горами обломков. Наши армии продолжали неотвратимо наступать. Вскоре мы уже взлетали из Духовщины. Этот городок чуть севернее железнодорожной станции Ярцево позднее стал местом ожесточенных боев.

Несколько дней спустя «Рата» спикировал сверху на наш строй и протаранил Бауэра. Русский истребитель разбился, но Бауэр сумел долететь до своего аэродрома на тяжело поврежденном самолете. В тот же вечер московское радио разразилось панегириком в честь какого-то старшего лейтенанта, который «протаранил и сбил свинского «Лаптежника». Радиопередача была отчасти правдивой, и все мы еще с детства любили слушать сказки.

Примерно в 3 километрах от нас армия готовилась начать новое наступление. Поэтому приказ перебазироваться в другое место оказался совершенно неожиданным. Наш новый аэродром назывался Режицы и находился примерно в 150 километрах на запад от озера Ильмень. С рассвета и до заката мы поддерживали наступление пехоты на востоке и севере.

ГЛАВА 3

ПОЛЕТ СКВОЗЬ ГРОЗУ

Летом в Режице слишком жарко. В промежутках между полетами мы валялись в своих кроватях в прохладных палатках. Наш командир тоже жил вместе с нами. Мы почти не разговаривали, однако все чувствовали, что между нами установилось некое внутреннее взаимопонимание. Наши характеры были очень схожими. Вечером, после окончания полетов, он уходил в лес или в степь. Если я не сопровождал его, то обычно занимался спортом. Я либо поднимал штангу, либо совершал длинные забеги вокруг аэродрома. Каждый находил свой собственный способ отдохнуть и расслабиться после тяжелых полетов, чтобы быть свежим и бодрым на следующее утро. После этого мы устраивали небольшие посиделки в нашей палатке. Он не слишком любил выпивку и не пытался напоить меня, так как я не пил вообще. Немного почитав, он останавливал взгляд на ком-нибудь из пилотов и спрашивал: «Ну что, Вейнике, похоже, что ты слишком устал». И прежде чем кто-либо успевал возразить, он добавлял: «Хорошо, давайте спать».

Поэтому мы ложились спать довольно рано, что меня вполне устраивало. «Живи и позволяй жить другим» — было его девизом. Предыдущий опыт Штеена походил на мой собственный. Он хорошо использовал этот опыт

и решил стать для своих летчиков более хорошим командиром, чем те, у которых он сам служил. Одно его присутствие во время боевых вылетов оказывало на нас исключительно благотворное влияние. Он так же не любил плотный зенитный огонь, как и все мы, но какой бы сильной ни была ПВО объекта, это не могло заставить Штеена сбросить бомбы с большой высоты. Он был прекрасным товарищем и исключительно хорошим офицером и первоклассным пилотом. Такое сочетание превосходных качеств можно было встретить крайне редко. Со Штееном летал самый старый из стрелков группы — обер-фельдфебель Леманн. Зато со мной летал самый молодой — ефрейтор Альфред Шарновский. Альфред был тринадцатым ребенком в крестьянской семье из Восточной Пруссии. Он был очень молчалив, и, вероятно, поэтому ничто не могло вывести его из равновесия. Когда он сидел в кабине позади меня, я никогда не думал о вражеских истребителях. Ни один Иван не мог состязаться в меткости с Альфредом.

Пока мы находились в Режице, на аэродром обрушилось несколько гроз ужасной силы. Над широкими просторами России царил резко континентальный климат, и в случае похолодания налетали такие грозы, ярость которых трудно описать. Среди ясного дня вдруг собирались густые черные тучи, и на землю обрушивалась стена ливня. Даже на земле видимость падала до нескольких метров. В воздухе мы как правило старались подальше обойти центр грозы. Однако я понимал, что рано или поздно обязательно попаду в неприятную переделку.

Мы поддерживали нашу пехоту, как в наступлении, так и в обороне, в Лужском секторе фронта. Иногда нас отправляли бомбить цели, расположенные глубоко на вражеской территории. Одной из этих целей была железнодорожная станция Чудово, важный узел на линии Москва — Ленинград. Уже во время первых вылетов в этот район мы выяснили детали системы ПВО станции. Там было расположено множество зенитных орудий, но, если

противник не перебросил туда свежие истребительные части, мы не должны были встретить никаких особенных сюрпризов.

За несколько минут до взлета соединение русских штурмовиков атаковало наш аэродром. Мы называли этот самолет «Железный Густав». Нам пришлось прятаться в окопы и щели, вырытые рядом с летным полем. Последним в укрытие прыгнул капитан Штеен и приземлился мне прямо на спину. Это было гораздо неприятнее, чем налет русских самолетов. Наши зенитки открыли по ним огонь, «Железные Густавы» сбросили бомбы и ушли на бреющем полете. Только после этого мы взлетели и взяли курс на юго-восток, держась на высоте 2700 метров. В небе не было ни облачка. Я шел ведомым у командира. Во время полета я догнал его самолет и какое-то время мы шли крыло к крылу. Когда я украдкой глянул на Штеена, он был воплощением непоколебимой уверенности.

Вскоре перед нами заблестело темно-синее зеркало озера Ильмень. Мы много раз летали этим маршрутом к Новгороду, который находился на северном берегу озера, или Старой Руссе на южном. Оба города являлись ключевыми пунктами и были нам прекрасно знакомы. Когда мы подходили к цели, на горизонте показалась мрачная черная стена грозового фронта. Перед целью или все-таки позади нее? Я увидел, как Штеен смотрит на карту, и мы полетели прямо сквозь сгущающиеся тучи навстречу надвигающейся грозе.

Я не мог обнаружить цель. Она находилась где-то внизу, но тучи скрывали ее. Мы находились совсем рядом с целью. Рваные облака делали еще более сложным определение направления над густыми лесами, где все было таким одинаковым. На несколько секунд мы попали в непроглядную темень, потом снова вспыхнуло солнце. Я подошел на расстояние 1,5 метра к своему ведущему, чтобы не потерять его в тучах. Но при этом над нами нависла реальная угроза столкновения. Почему Штеен

не поворачивает назад? Неужели мы попытаемся атаковать цель в такую грозу? Эскадрильи позади нас строились в боевой порядок, очевидно, пилоты тоже готовились к этому. Или командир ищет на карте линию фронта, чтобы атаковать какую-нибудь другую цель? Он немного снизился, но черные клочья туч летели и здесь. Штеен оторвался от карты и внезапно крутым виражом лег на обратный курс. Судя по всему, он учел скверные погодные условия, но не принял во внимание, что я иду совсем рядом. Моя реакция была мгновенной. Я резко повернул, еще более резко, чем Штеен, чтобы избежать столкновения. Я положил «Штуку» на крыло так круто, что едва не перевернул самолет брюхом вверх. Однако мой самолет нес 700 кг бомб и потому немедленно свалился на нос. Набирая скорость, я нырнул в мутную пелену туч.

Теперь меня окружал непроглядный мрак. Я слышал только свист ветра. По стеклу кабины забарабанил дождь. Иногда совсем рядом вспыхивали молнии, заливая все мерцающим синеватым светом. Яростные порывы ветра встряхивали самолет, и набор начинал угрожающе потрескивать. Земли не было видно совершенно. Не видя горизонта, я не мог выровнять самолет. Стрелка указателя вертикальной скорости перестала колебаться. У меня имелся авиагоризонт, который указывает положение самолета относительно земной поверхности. Его стрелка должна располагаться прямо над бегающим пузырьком, но теперь они убежали в угол шкалы. Моя вертикальная скорость была максимально возможной. Но зато скорость полета росла с каждой секундой. Мне следовало что-то предпринять, чтобы вернуть указатели приборов в нормальное состояние. Причем делать это следовало побыстрее, так как альтиметр показывал, что мы с бешеной скоростью несемся к земле.

Вскоре спидометр показал уже 600 км/час! Было ясно, что я пикирую почти под прямым углом. Светящиеся цифры на альтиметре мелькали с угрожающей скорос-

тью. 2100 метров... 2000 метров... 1800 метров... 1600 метров... 1500 метров... 1400 метров... 1300 метров... При такой скорости через несколько секунд мы врежемся в землю, и все будет кончено. Я весь взмок, влага ручьями бежала по спине. Это дождь или слишком жарко? 1200 метров... 1000 метров... 750 метров... 550 метров... 450 метров... Стрелка альтиметра летела вниз, как топор палача. Наконец мне удалось как-то успокоить большинство приборов, хотя ручка управления подавалась слишком туго.

Это значило, что я продолжаю лететь к земле. Стрелка указателя вертикальной скорости по-прежнему упиралась в ограничитель. Все это время мы летели в полной темноте. Лишь призрачные отблески молний мелькали во мраке, что делало полет по приборам еще более трудным. Я рвал ручку обеими руками, чтобы заставить самолет выйти из пике и перейти в горизонтальный полет. 450 метров... 350 метров!.. Кровь бухала в висках, у меня даже перехватило дыхание. Что-то внутри нашептывало: лучше прекратить борьбу с неодолимой силой стихии. Зачем мучиться? Все мои усилия напрасны. Но тут меня словно током ударило. Альтиметр остановился на цифре 200! Стрелка слегка покачивалась, словно тоже была измучена до предела. Но это означало, что мы в любой момент можем врезаться в землю, так как высота была слишком мала. Нет, снова медленно поползла вниз... Жуткий удар. Все, кончено. Я мертв... По крайней мере, я так подумал. Мертв? Но тогда я не смог бы думать! Кроме того, я продолжал слышать шум мотора. А вокруг стояла та же самая темнота, что и раньше. Внезапно в наушниках возник невозмутимый голос Шарновского. Он спокойно сообщил:

«Похоже, что мы во что-то врезались, герр обер-лейтенант».

Ледяное спокойствие, с которым Шарновский это произнес, лишило меня дара речи. Но одно я теперь знал точно: мы все еще в воздухе. И когда я это понял, я снова сосредоточился. Хотя я дал полный газ, скорость ничуть

не увеличилась, но зато альтиметр показал, что я начал набирать высоту. Пока этого было достаточно. Компас показывал точно на запад, не так уж плохо. Оставалось только надеяться, что он все еще работает. Я пристально уставился на приборы и напряг всю силу воли, стараясь загнипотизировать их. Ведь от них зависело наше спасение! Мне приходилось давить на ручку управления изо всех сил, иначе шарик авиагоризонта норовил удрать куда-то в сторону. Самолетом надо было управлять крайне осторожно, словно он был живым существом. Я должен был брать его лаской, словно заартачившуюся лошадь. Совершенно некстати вдруг вспомнился герой Карла Мая — Верная Рука, со своей старой клячей.

Шарновский прервал мои размышления:

«У нас в крыльях две дыры, а из них торчат ветки дерева. Мы также потеряли большой кусок одного элерона и посадочный закрылок».

Я осмотрелся и увидел, что мы пробили нижний слой туч и теперь летим над ними. Мы снова видели солнце! Я обнаружил, что Шарновский был совершенно прав. В обоих крыльях зияли огромные дыры, из которых высовывались какие-то зеленые веники. Про элерон и посадочный закрылок лучше было не говорить. Теперь я начал понимать, что происходит. Огромные пробойны вызвали потерю скорости, это же объясняет и потерю управляемости. Сколько еще сможет протянуть отважный Ju-87? По моим расчетам, мы находились над русской территорией примерно в 30 милях от линии фронта. Теперь и только теперь я вспомнил о своих бомбах. Я сбросил их, и лететь сразу стало легче. Обычно во время каждого вылета мы сталкивались с вражескими истребителями. Сегодня меня может сбить любой из них. Но меня спасли густые тучи, я никого не встретил. Наконец я пересек линию фронта и оказался неподалеку от нашего аэродрома.

Тут я предупредил Шарновского, чтобы он был готов выпрыгнуть с парашютом сразу, как только я обнаружу,

что самолет полностью потерял управление. Я попытался восстановить в памяти те чудеса, которые продлили мне жизнь: началась буря; я сумел восстановить управление самолетом, находясь у самой земли. Именно в этот момент я пролетел над березовой рощей или между двумя отдельными березами. Именно тогда мои крылья украсили два веника. Мне еще чертовски повезло, что пробойны пришлись аккуратно по серединам крыльев, а пропеллер остался цел. В ином случае самолет обязательно потерял бы остойчивость и через пару секунд врезался бы в землю. Сохранить остойчивость и управляемость после такой передряги и дотянуть до своего аэродрома не мог никакой другой самолет, кроме Ju-87.

Обратный полет для моих возбужденных нервов показался слишком долгим, но наконец впереди я увидел Штольцы. Напряжение начало отпускать меня, и я снова расправил плечи. В Штольцах базировались наши истребители, и вскоре мы будем на своем аэродроме.

«Шарновский, ты должен будешь выпрыгнуть над аэродромом».

Я не представлял, как выглядит мой самолет с земли, или как дыры в крыльях повлияют на посадочные характеристики машины. Теперь следует избегать ненужных жертв.

«Я не прыгну. Вы сядете нормально, герр обер-лейтенант», — ответил он почти совершенно спокойно. Что можно было возразить на это?

Аэродром уже находился под нами. Я смотрел на него новым взглядом, он казался мне гораздо более гостеприимным, чем ранее. Здесь мой «Юнкерс» найдет заслуженный отдых, здесь я встречу товарищей, увижу знакомые лица. Где-то в кармане комбинезона лежит только что полученное из дома письмо. Что там пишет моя мать? Сын должен читать письма матери сразу, как только их получает, и читать внимательно.

Личный состав группы выстроен с какой-то целью. Может быть, летчики готовятся к новому вылету? В этом

случае мне следует поторопиться. Строй сломался, пилоты высыпали на летное поле и смотрят на мой самолет. Я приготовился садиться и, чтобы не рисковать слишком сильно, выполнил посадку на довольно большой скорости. После длинного пробега самолет остановился. Наконец я был в безопасности. Некоторые летчики бежали рядом с моим самолетом последнюю сотню метров. Я выбрался из самолета. То же самое сделал и Шарновский, не теряя безразличного вида. Наши товарищи столпились вокруг нас и потащили за собой. Я протолкался сквозь толпу встречающих и отпраповал команду:

«Обер-лейтенант Рудель вернулся из полета. Имел летное происшествие — коснулся земли в районе цели. Самолет неисправен».

Штеен улыбнулся и пожал нам руки. Потом он покачал головой и пошел к штабной палатке. Разумеется, нас пришлось в деталях описать наш полет всем остальным. Они сообщили, что командир построил эскадрилью для произнесения прощальной речи:

«Обер-лейтенант Рудель и его стрелок попытались сделать невозможное. Они попытались атаковать цель, пикировав сквозь грозу, и встретили свою смерть».

Он уже открыл рот, чтобы произнести новую фразу, когда внезапно над аэродромом показался потрепанный Ju-87. Тогда Штеен жутко побледнел и быстро распустил строй. Даже сейчас, сидя в палатке, он отказывался поверить мне. Он по-прежнему считал, что я намеренно нырнул в черную круговерть, так как я летел совсем рядом с ним, когда он круто повернул.

«Уверяю вас, герр гауптман, что сделал это совершенно ненамеренно».

«Глупости! Вы как раз такой идиот, который способен на это. Вы были полны решимости атаковать железнодорожную станцию».

«Вы переоцениваете меня, герр гауптман».

«Будущее покажет, что я был прав. Такие случайности будут у вас повторяться постоянно».

Через час я снова летел за ним уже на новом самолете. Вечером мне кое-как удалось сбросить физическое и психическое напряжение. Это оказалось очень кстати: я спал как убитый.

На следующее утро мы должны были вылететь в район Новгорода. Нашей целью был большой мост через Волхов, один пролет которого рухнул под нашими бомбами. Советы пытались перебросить как можно больше солдат и припасов через Волхов и Ловать, которая впадает в озеро Ильмень южнее, пока это было возможно. Поэтому нам предстояло снова атаковать мосты. Их уничтожение задержало противника, но ненадолго. Вскоре мы это поняли. Русские навели понтонные переправы и таким образом свели к нулю ущерб от уничтожения мостов.

Эти постоянные непрерывные полеты изматывали пилотов. А нарастающая усталость приводила к печальным последствиям. Командир быстро это заметил. Телефонные приказы из штаба эскадры, которые приходили около полуночи или еще позднее, теперь выслушивали только двое. Поэтому не раз утром начинались споры: а кто из них понял приказ правильно? Каждый стоял на своем. И причиной этому была все та же общая усталость.

Ночные брифинги штаба эскадры мне приходилось выслушивать вместе с командиром. Как-то ночью в штабной палатке зазвонил телефон. На линии был командир эскадры.

«Штеен, в 5 часов утра мы должны встретиться с истребителями сопровождения над Батьевской».

Очень важно определить точку встречи. Мы тщательно просмотрели всю карту при свете карманного фонарика, но так и не нашли Батьевской. Мы даже не представляли, где следует искать эту деревню. Наше отчаяние было таким же безграничным, как русские просторы. Наконец Штеен сказал:

«Виноват, герр командир, но я не могу найти на карте это место».

В раздраженном голосе командира отчетливо прорезался берлинский акцент:

«Что?! Как вы можете быть командиром группы и при этом не знать, где находится Батьевское!»

«Тогда научите меня читать карту, герр командир», — ответил Штеен.

Ответом было сильно затянувшееся молчание. Я посмотрел на Штеена, он посмотрел на меня. Наконец телефон ожил:

«Будь я проклят, если знаю, где это место. Но я позову к телефону Пекруна. Он точно знает, где находится эта деревня».

Его адъютант спокойно рассказал нам, где именно расположена эта крохотная деревушка, затерявшаяся в полях. Наш командир эскадры был неплохим офицером и товарищем. Когда он сердился или, наоборот, пребывал в отличном расположении духа, поговору в нем сразу можно было угадать коренного берлинца. Своей отличной дисциплиной и высоким уровнем подготовки наша эскадра была обязана именно ему.

ГЛАВА 4

БИТВА ЗА КРЕПОСТЬ ЛЕНИНГРАД

Центр тяжести боев смещался все дальше на север. Поэтому в сентябре 1941 года нас послали на аэродром Тирково южнее Луги, который располагался в северном секторе Восточного фронта. Мы ежедневно совершали вылеты в район Ленинграда, где армия начала наступление с запада и с юга. Ленинград располагался между Финским заливом и Ладожским озером, поэтому уже сама география давала значительные преимущества обороняющимся, так как ограничивала выбор направлений, с которых можно было развернуть наступление. Какое-то время наши войска продвигались очень медленно. У нас даже сложилось впечатление, что они просто топчутся на месте.

16 сентября капитан Штсен созвал нас для инструктажа. Он детально описал военную ситуацию и сказал, что дальнейшее наступление нашей армии сильно затрудняют корабли русского флота. Они крейсируют вдоль берега и часто обстреливают наши войска из своих тяжелых орудий. Русский флот базируется в Кронштадте. Этот остров расположен в Финском заливе в 20 километрах от Ленинграда и является крупнейшим военным портом Советского Союза. Кроме него, русские располагают гаванями собственно Ленинграда и находящихся-

ся южнее Ораниенбаума и Петергофа. Противник сосредоточил крупные массы войск в этих двух городах и на полоске побережья длиной в 10 километров. Нам приказали особенно точно отмечать цели на своих картах и тщательно следить за линией фронта, чтобы не отбоябиться по своим. Мы начали думать, что нашей целью станет именно это сосредоточение русских войск, но совершенно неожиданно капитан Штсен заговорил о другом. Он вернулся к русскому флоту и объяснил, что его ядро составляют 2 линкора: «Марат» и «Октябрьская Революция». Оба корабля имеют водоизмещение около 23000 тонн. Кроме того, русские имеют 4 или 5 крейсеров, в том числе «Максим Горький» и «Киров», а также множество эсминцев. Корабли постоянно меняют место стоянки, так как командование русских сухопутных сил требует поддержать войска сокрушительным и метким огнем их тяжелых орудий.

Однако, как правило, линкоры действуют только в глубоководном фарватере между Кронштадтом и Ленинградом. Наша группа получила приказ атаковать русские корабли в Финском заливе. В ходе этой операции нельзя было использовать обычные бомбардировщики и обычные бомбы, особенно потому, что разведка сообщила о большом количестве русских зениток. Штсен сообщил, что ожидается прибытие 2 бомб весом в 1000 килограммов со специальными взрывателями, приспособленными для атаки кораблей. При обычном взрывателе бомба безвредно взорвется на бронированной главной палубе, и взрыв только снесет часть легких надстроек, что никак не может привести к потоплению корабля. Мы можем добиться успеха и потопить этих двух левиафанов, только используя бомбы с замедленными взрывателями, которые должны пробить верхние палубы и взорваться глубоко внутри корпуса корабля.

Через несколько дней в исключительно плохую погоду мы получили приказ атаковать линкор «Марат». Наш разведывательный самолет обнаружил линкор,

когда тот обстреливал берег. Зона плохой погоды тянулась до самого Красногвардейска. Плотность облачного покрова над Финским заливом составляла 5-7/10, нижняя граница облачности находилась на высоте 730 метров. Это означало, что нам придется лететь в толстом слое туч, которые простирались до 1800 метров. В воздух поднялась вся группа, и самолеты взяли курс на север. В полет отправилось около 30 самолетов, хотя по штатному расписанию группа должна была иметь около 80 самолетов. Однако мы никогда не имели полного состава. К несчастью, 1000-килограммовые бомбы еще не прибыли. Так как наши одномоторные «Штуки» не были приспособлены для слепых полетов, нашему ведущему предстояло продемонстрировать все свое искусство, чтобы удержаться на правильном курсе с помощью немногих инструментов: компаса, авиагоризонта, индикатора вертикальной скорости. Остальные самолеты летели в сомкнутом строю. Интервалы были такими, которые позволяли видеть самолет соседа. Полет в густой черной туче не позволял держать интервал между самолетами больше 3—4 метров. Приходилось выбирать из двух зол: потерять соседа или рисковать врезаться в него. Это придавало полету особую пикантность! В подобных условиях безопасность всего крыла во многом определяется тем, насколько умеет командир летать вслепую по приборам.

До высоты 1800 метров мы находились в слое плотных туч. Сначала отдельные эскадрильи все-таки чуть увеличили интервалы между собой, но теперь они снова сомкнулись. Земли мы не видели. Судя по часам, мы находились где-то над Финским заливом. Здесь слой туч стал немного тоньше. Теперь под нами тянулось огромное синее полотно, то есть вода. Мы приближались к цели, но где точно мы находимся? Сказать это было невозможно, так как слой туч был просто бесконечным. Однако здесь они были уже не такими густыми, и временами в них возникали отдельные разрывы. Внезапно в одном из та-

ких разрывов я увидел что-то и сразу сообщил об этом по радио Штеену:

«Кёниг-2» — «Кёнигу-1». Пожалуйста, подойдите»

Он немедленно ответил:

«Кениг-1» — «Кенигу-2». Я прямо над вами».

«Вы действительно там? Я вижу большой корабль под нами... Полагаю, это линкор «Марат».

Мы еще разговаривали, когда Штеен круто пошел вниз и нырнул в брешь между тучами. Буквально на полуслове я тоже пошел в пики. Следовавший за мной оберлейтенант Клаус, который летел на самолете штабного звена, последовал за нами. Теперь я увидел корабль. Это действительно был «Марат». Железным усилием воли я подавил волнение. Чтобы оценить ситуацию, мне достаточно было беглого взгляда. На всё мы имели считанные секунды. Только мы могли атаковать корабль, так как остальные самолеты группы вряд ли прорвутся сквозь тучи. Разрыв в облачности и корабль двигались. Зенитки не были опасны для нас, пока мы не спустились на уровень нижней границы туч, то есть до 700 метров. Пока мы шли над непроницаемыми тучами, зенитные орудия могли стрелять, используя данные шумопеленгаторов, а это слишком ненадежный способ наводки. Все ясно. Спикировать, сбросить бомбы — и обратно в тучи! Бомбы Штеена уже летели вниз. И они взорвались рядом с кораблем. Я надавил кнопку... Точно! Моя бомба попала в кормовую часть корабля. Как жаль, что это всего лишь 500-килограммовка! Я только успел увидеть вспышку взрыва. Я совсем не собирался наблюдать за кораблем, так как сразу загрохотало множество зениток. Но тут сквозь разрыв в тучах начали выскакивать другие самолеты. Советские зенитчики успели сообразить, откуда появляются «проклятые «Лаптежники», и сосредоточили огонь на этой точке. Мы использовали слой туч, чтобы поскорее укрыться в нем. Тем не менее, как выяснилось позднее, лишь немногим самолетам удалось избежать тех или иных повреждений.

Когда мы вернулись домой, немедленно начались гадания: какие повреждения получил корабль в результате прямого попадания? Флотские эксперты полагали, что вообще не следует рассчитывать на успех при попадании бомбы такого малого калибра. Однако имелись оптимисты, которые доказывали, что это возможно. Чтобы проверить результаты, в следующие несколько дней наши разведывательные самолеты старательно пытались найти «Марат». Однако это им не удалось.

В ходе следующей операции от моей бомбы в считанные минуты затонул крейсер.

После первого вылета погода перестала помогать нам. Мы всегда находили чистое голубое небо и смертоносный огонь множества зениток. Нигде и никогда больше за всю войну я не встречал ничего подобного. Наша разведка определила, что на площади в 15 кв. километров сосредоточено около 1000 зенитных орудий. Разрывы их снарядов были похожи на густую тучу. Если разрыв происходит более чем в 3 метрах от самолета, то из кабины вы его не слышите. Но здесь не было отдельных разрывов. Мы слышали непрерывный грохот, похожий на раскаты грома. Зона заградительного огня начиналась в воздухе над прибрежной полоской, все еще остававшейся в руках Советов. Затем мы пролетали над Ораниенбаумом и Петергофом, эти порты имели сильную ПВО. Вода была буквально усеяна понтонами, баржами, катерами, буксирами, и все они ошестинивались зенитками. Для установки зенитных орудий русские использовали буквально каждый клочок земли. Например, гавань Ленинграда считалась недоступной для наших подводных лодок из-за огромных стальных сетей, натянутых между цепью тяжелых бетонных блоков, плавающих (!?) на поверхности воды. Даже на этих блоках стояли зенитки, стрелявшие по нам.

Еще километров через 10 мы увидели остров Кронштадт с его огромным военным портом и одноименным городом. И порт, и город были хорошо защищены, даже

если не считать многочисленные зенитные орудия Балтийского флота, стоявшего в гавани и непосредственно рядом с ней. Все эти орудия поставили смертоносную стену огня. Наше штабное звено, летевшее в голове строя, шло на высоте от 2700 до 3000 метров. Это было слишком мало, но ведь мы хотели попасть в кого-нибудь. Когда мы пикировали на корабли, то использовали тормозные решетки, чтобы снизить скорость пикирования. Это давало пилоту больше времени для выбора мишени и позволяло прицелиться более тщательно. Чем тщательнее мы целились, тем лучше были результаты атаки, но снижение скорости пикирования позволяло и зениткам целиться гораздо лучше. Особенно повышало шансы противника сбить нас то, что после сброса бомбы самолет не мог набирать высоту достаточно быстро. Но, в отличие от других эскадрилий, следовавших за нами, мы не пытались после пикирования набрать высоту как можно быстрее. Мы использовали различную тактику. Очень часто мы уходили на минимальной высоте, прижимаясь к воде. Над удерживаемым вражескими войсками берегом мы выполняли самые невероятные маневры уклонения. И лишь когда линия фронта оставалась позади, мы снова получали возможность вздохнуть спокойно.

Из таких вылетов мы возвращались на свой аэродром в Тирково в состоянии транса. Уже совершив посадку, пилоты еще долго не могли отдышаться, не веря своей удаче. Это были жаркие деньки, даже слишком жаркие. Во время вечерних прогулок Штеен и я большей частью молчали, пытаясь отгадать, о чем думает другой. Нашей задачей было уничтожение русского флота, и мы крайне неохотно обсуждали возникающие сложности. Не стоило попусту сотрясать воздух, все и так было ясно. Это приказ, и мы его должны выполнить. Примерно через час мы возвращались в свою палатку, внутренне ослабленные. Но утром нас ждал новый полет в огненный ад.

Во время одной из таких прогулок со Штееном я рискнул нарушить обычное молчание и нерешительно спросил его:

«Как вам удастся быть таким спокойным и собранным?»

Он на мгновение остановился, глянул на меня искоса и ответил:

«Парень, и не смей думать, что я такой хладнокровный. Своему спокойствию я обязан долгим годам горького опыта. Кое-кому удалось взобраться наверх по служебной лестнице, и теперь они не желают даже смотреть на тех, кто ниже... Если они недостаточно сильны, чтобы оставить эти различия в столовой, и отказываются забывать о них в бою, то вокруг воцаряется настоящий ад. Но самая закаленная сталь выходит из самой жаркой печи. И если ты намерен пройти свой путь самостоятельно, при этом не теряя из виду товарищей, ты станешь сильным».

Последовала долгая пауза, во время которой я пытался понять: каким образом он сумел раскусить меня? Хотя я знал, что моя следующая фраза прозвучит совсем не по-военному, я все-таки не сумел удержаться:

«Когда я был еще кадетом, я дал себе слово, что если я когда-нибудь стану командиром, то никогда не буду вести себя, как некоторые из моих начальников».

Штеен помолчал какое-то время, а потом сказал:

«Есть еще кое-какие вещи, которые определяют характер человека. Лишь немногие из наших товарищей знают об этом и потому способны понять мой серьезный взгляд на жизнь. Когда-то я был глубоко влюблен в одну девушку. Мы собирались пожениться, но она умерла в день свадьбы. Когда с тобой случается нечто подобное, это нелегко забыть».

Я не мог ничего сказать и молчал до возвращения в палатку. И еще долго после этого я размышлял над тем, что сказал мне Штеен. Теперь я понимал его лучше, чем ранее. Я понял, каким образом один человек может пе-

редать другому свое мужество и свою духовную силу, даже в обычной беседе, если это происходит на фронте. Такого рода общение не свойственно солдатам. Они думают и чувствуют совсем иначе, чем гражданские люди. Они говорят совсем иначе, чем гражданские, а вообще-то больше предпочитают отмалчиваться. Война не позволяет человеку лицемерить и лгать. Все, что говорит солдат, если только это не слова присяги или примитивная сентиментальность, — искренне и благородно. Поэтому его слова более понятны, чем возвышенная риторика гражданских.

Война будит в человеке дикаря, который в обычной обстановке крепко спит «под тонким слоем лака цивилизации».

21 сентября наконец прибыли 2 бомбы, весящие тонну. На следующее утро самолет-разведчик сообщил, что «Марат» стоит в гавани Кронштадта. Очевидно, он ремонтировал повреждения, полученные 16 сентября. Для меня прозвучал гонг. Настал мой день! Сегодня я должен показать, на что способен. Я получил все необходимые сведения об обстановке, силе и направлении ветра от службы разведки. Затем я словно оглох и отключился от всего происходящего вокруг. Если я доберусь до цели, я обязательно поражаю ее. Я должен поразить ее! Мы взлетели, думая только об атаке. Под брюхом моего самолета висела тяжелая бомба, которая должна сработать.

Яркое голубое небо, в котором не заметно ни малейшего облачка. То же самое мы встретили над морем. Над прибрежным плацдармом нас атаковали русские истребители. Однако они не могли отогнать нас от цели, об этом просто не могло быть речи. Мы летели на высоте 2700 метров, и огонь зениток снова был смертоносным. Примерно в 15 километрах перед нами появляется Кронштадт. Казалось, до него еще целая бесконечность. Зенитный огонь был такой плотности, что снаряд мог попасть в самолет в любой момент. Минуты тянулись бесконечно долго. Штеен и я упрямо шли прежним курсом.

Мы убедили себя, что Иван не стреляет, целясь по конкретному самолету, он просто ставит огневую завесу на определенной высоте. Все остальные самолеты тоже находятся в районе порта, они разделились на эскадрильи, звенья и даже пары. Летчики думают, что, меняя высоту и выполняя зигзаг, они делают задачу зенитчиков более трудной. Поэтому два самолета штабного звена с синими коками буквально продираются сквозь массу самолетов. Один из них теряет свою бомбу. В небе над Кронштадтом начинается дикая свалка, и все время приходится считаться с опасностью протаранить кого-либо из своих. Мы все еще в нескольких километрах от цели, и немного в стороне от нашего курса я вижу «Марат», пришвартованный в гавани. Его орудия грохочут, и снаряды тучами летят в нас, взрываясь клубками разноцветных огней. Разрывы снарядов образуют кудрявые облачка, мелькающие вокруг нас. Если бы они не несли смерть, ими можно было бы любоваться. Это напоминает праздничный фейерверк. Я смотрю вниз на «Марат». Позади него стоит крейсер «Киров». Или это «Максим Горький»? Эти корабли недавно тоже начали участвовать в обстрелах берега. Но пока они молчат. Их зенитки открывают огонь по нам, только когда мы вошли в пике. Никогда раньше наша эскадрилья не прорывалась сквозь зенитный огонь так медленно. Будет Штеен использовать тормозные решетки или, встретив такой огонь, обойдется без них? Нет, Штеен выпустил решетки. Я сделал то же самое, бросив последний взгляд на кабину его самолета. Его мрачное лицо выражает предельную сосредоточенность. Теперь мы пикируем рядом, буквально крыло к крылу. Угол пикирования составляет от 70 до 80 градусов. Я уже поймал «Марат» на прицел. Мы мчимся вниз, прямо на него, и корабль медленно растет, превращаясь в настоящего гиганта. Все его орудия нацелены на нас. Теперь ничто не имеет значения, кроме нашей мишени, нашей цели. Если мы выполним свою задачу, мы спасем жизни многих товарищей по

оружию, сражающихся на земле. Но что случилось? Самолет Штеена внезапно резко уходит вперед. Он пикирует гораздо быстрее. Неужели он все-таки убрал тормозные решетки, чтобы увеличить скорость? Тогда я сделаю то же самое. Я погнался за уходящим от меня самолетом командира. Я прямо у него на хвосте и спускаюсь гораздо быстрее, потеряв возможность контролировать свою скорость. Прямо перед собой я вижу перекошенное ужасом лицо обер-фельдфебеля Лсманна, стрелка Штеена. Он ожидает, что в следующую секунду я срежу своим пропеллером его хвостовое оперение и протараню самолет. Я увеличиваю угол пикирования, изо всех сил нажимая на ручку управления. Теперь мы пикируем под углом 90 градусов, это все равно, что сидеть на пороховой бочке. Зацеплю я самолет Штеена, который находится прямо передо мной, или все-таки сумею проскочить? Мы разминулись с ним буквально на волосок. Не станет ли это предзнаменованием удачи? Теперь корабль красуется прямо на перекрестии моего прицела. Мой Ju-87 пикирует удивительно устойчиво. Он не уходит в сторону ни на сантиметр. Я чувствую, что промахнуться невозможно. Прямо перед собой я вижу огромный «Марат». По палубе бегут матросы, видимо, они несут боеприпасы. Я нажимаю кнопку сброса бомб на ручке управления и изо всех сил тяну ее на себя. Сумею я отвернуть или нет? Я начинаю сомневаться, так как пикировал, не выпуская тормозов, и сбросил бомбы на высоте не более 300 метров. Командир на инструктаже говорил нам, что 1000-килограммовую бомбу следует сбрасывать с высоты не менее 1000 м, так как радиус разлета ее осколков составляет именно 1000 м. Поэтому спуститься ниже — значит рисковать самолетом. Но я забыл об этом! Я только хотел попасть в «Марат». А сейчас я рву ручку, напрягая все силы, но не чувствую, чтобы она подавалась. Мое ускорение слишком велико. На мгновение перед глазами все меркнет, и я теряю сознание. Ранее я ничего подобного не испытывал. Моя

голова еще не слишком хорошо соотнобразает, когда я слышу голос своего стрелка Шарновского:

«Герр обер-лейтенант, он взорвался!»

Теперь я начинаю видеть. Мы скользим над водой на высоте всего 3 или 4 метра. Я делаю небольшой вираж. Над «Маратом» поднимается огромное облако дыма высотой 350 метров. Вероятно, взорвались погрёба.

«Поздравляю, герр обер-лейтенант».

Шарновский был первым. Потом рация донесла до нас целый ворох поздравлений от пилотов остальных самолетов. Со всех сторон я слышал: «Прекрасное зрелище!» Однако, неужели я действительно слышу голос командира группы? Меня охватывает чувство приятной радости, сродни той, какую испытывают, установив новый спортивный рекорд. Затем я представляю себе, как буду выглядеть в глазах тысяч восхищенных пехотинцев. На малой высоте я направляюсь в сторону берега.

«Два русских истребителя, герр обер-лейтенант», сообщает Шарновский.

«Где они?»

«Гонятся за нами. Они кружат над кораблями прямо в зоне зенитного огня. Черт! Оба сбиты огнем собственных зениток».

Эта брань и волнение в голосе Шарновского — нечто новое для меня. Никогда ранее он не позволял себе ничего подобного. Мы летели мимо бетонных блоков с установленными на них зенитками. Мы едва не сбивали русских артиллеристов кончиками крыльев. Они продолжали стрелять по нашим товарищам, которые атаковали другие корабли. На мгновение все скрыл столб дыма, поднимающийся над «Маратом». Внизу, над поверхностью воды, грохот был ужасным, так как расчеты зенитных орудий не замечали мой самолет, пока он не проносился совсем рядом с ними. Тогда они быстро разворачивали орудия и стреляли мне вслед. Все их внимание было приковано к огромной массе самолетов, круживших сверху. К счастью, они не обращали внимания на мой одинокий

самолет. Все вокруг было утыкано зенитными орудиями, а в воздухе свистели мириады осколков. Но как приятно сознавать, что вся эта груда металла не нацелена на твой самолет! Теперь я пересекал линию берега. Эта узкая полоска была крайне неприятной. Однако уйти вверх было нельзя, так как я не мог быстро достичь безопасной высоты. Поэтому я остался внизу. Пролетел мимо зенитных орудий и пулеметов. Охваченные паникой русские бросались на землю. Снова закричал Шарновский:

«Рата» заходит сзади!»

Я оглянулся и увидел русский истребитель в 100 метрах у себя за хвостом.

«Займись им, Шарновский!»

Но Шарновский не сделал совершенно ничего. Иван палил по нам с расстояния в несколько метров. Я лихо-радожно маневрировал, чтобы уклониться.

«Ты спятил, Шарновский? Стреляй! Я посажу тебя под арест!»

Как я тогда его ненавидел!

Но Шарновский не стрелял. Он спокойно произнес:

«Я не стал стрелять, герр обер-лейтенант, потому что увидел, что сзади заходит немецкий истребитель. Если бы я открыл огонь по русскому, я мог повредить «Мессершмитт».

Теперь я понял поведение своего стрелка, но легче от этого мне не стало. Трассирующие пули сверкали справа и слева. Я вертел самолет, как сумасшедший.

«Вы можете поворачивать, командир. «Мессер» сбил русского».

Я заложил пологий вираж и посмотрел назад. Все было, как говорил Шарновский. Русский истребитель дымил на земле, а «Мессер» прошел мимо, покачивая крыльями.

«Шарновский, нам будет приятно подтвердить заявление пилота истребителя, что он сбил этот самолет».

Однако стрелок не ответил. Он сильно обиделся на меня за то, что я не поверил ему немного раньше. Я его

знаю. Теперь он будет сидеть и дуться до тех пор, пока мы не приземлимся. Мы с ним совершили вместе уже немало вылетов, и очень часто он ни разу не открывал рот за все время полета.

После посадки все экипажи были выстроены во фронт перед штабной палаткой. Капитан Штеен сообщил нам, что командир эскадры поздравил по телефону 3-ю группу с успехом. Он лично видел этот эффектный взрыв. Штеен получил приказ сообщить имя офицера, который первым спикировал на линкор и сбросил 1000-килограммовую бомбу, чтобы представить его к Рыцарскому Кресту.

Искоса глянув в мою сторону, Штеен сказал:

«Простите меня, но я сказал, что горжусь всеми летчиками группы и предпочитаю, чтобы успех был разделен на всех».

Уже в палатке он пожал мне руку. С мальчишеской усмешкой Штеен заметил:

«Тебе больше не нужен линкор, чтобы быть упомянутым в рапорте».

Но тут раздался телефонный звонок. Это был командир эскадры.

«Сегодня большой день для 3-й группы. Вы должны немедленно взлететь, чтобы атаковать «Киров», стоящий позади «Марата». Доброй охоты!»

Фотографии, сделанные позднее нашими самолетами-разведчиками, показали, что «Марат» разломился надвое. Это можно было видеть на снимках, которые были сделаны после того, как начало рассеиваться огромное облако дыма, окружавшее корабль. Снова зазвонил телефон.

«Штеен, я хочу спросить, вы видели мою бомбу? Ее не видел ни я, ни Пекрун».

«Она упала в море, герр командир, за несколько минут до атаки».

Все молодые офицеры, находившиеся в палатке, с трудом сдерживали смех. Динамик недовольно хрюкнул, и все смолкло. Мы не станем обвинять командира эска-

ры, который годится нам в отцы, если, немного перенервничав, он нажал кнопку сброса бомб раньше, чем следует. Он заслужил уважение уже тем, что отправился вместе с нами в этот крайне рискованный полет. Между 25-летним и 50-летним летчиком существует огромная разница. Для пикирующих бомбардировщиков она особенно велика.

Мы начали готовиться к новому вылету, чтобы атаковать «Киров». Со Штееном случилась мелкая неприятность после посадки по окончании первого вылета. Во время рулежки по аэродрому одно колесо его самолета попало в большую воронку, самолет встал на нос и повредил пропеллер. 7-я эскадрилья дала нам запасной самолет, и мы уже выруливали на взлет. Но Штеен снова налетел на какое-то препятствие и повредил уже второй самолет! Больше запасных самолетов в группе не было, все они были уже разобраны. В штабном звене остался только мой самолет. Поэтому Штеен выпрыгнул из кабины и взобрался мне на крыло.

«Я знаю, что ты сочтешь меня сумасшедшим, так как я заберу твой самолет, но я командир группы, и я должен лететь вместе со своими пилотами. Я одолжу у тебя Шарновского на один вылет».

Разозленный и обиженный, я вылез из самолета и пошел в зону обслуживания, чтобы убить время, исполняя обязанности инженера группы, если уж нет ничего лучшего. Самолеты вернулись примерно через полтора часа. Однако самолета № 1 с зеленым коком моего! — среди них не было. Я подумал, что командир совершил вынужденную посадку где-то на нашей территории.

Когда появились пилоты, я принялся расспрашивать их, что же произошло с командиром. Долго никто не хотел отвечать прямо, пока один из летчиков не сказал:

«Штеен спикировал на «Киров». Он получил прямое попадание на высоте около 1500 метров. Снаряд

разбил руль, и самолет потерял управление. Я видел, как он пытается направить машину прямо на крейсер, действуя элеронами, но промахнулся и врезался в воду. Взрыв 1000-килограммовой бомбы серьезно повредил «Киров».

Потеря командира и моего верного Шарновского была тяжелым ударом для всей группы и стала трагическим завершением удачного дня. Прекрасный парень Шарновский мертв! Штеен мертв! Оба в своем роде были эталоном, и заменить их было невозможно. Они умерли вовремя, так как могли верить, что их страдания и смерть принесут свободу Германии и всей Европе.

Командование группой временно принял старший из командиров эскадрилий. В качестве стрелка я выбрал ефрейтора Хеншеля. Он был прислан к нам из резервной эскадрильи в Граце, где он совершил вместе со мной несколько учебных полетов. Иногда я летал с другими стрелками: с казначеем, с начальником разведки, с врачом группы. Но ни на кого из них я не мог положиться. Наконец я выбрал Хеншеля, и он был переведен в штабное звено. Он всегда приходил в ярость, если я летел с кем-то другим и оставлял его на земле. Он был капризным, как маленькая девочка.

До конца сентября мы совершили еще несколько вылетов в Финский залив. Нам удалось послать на дно еще один крейсер. Зато со вторым линкором — «Октябрьской Революцией» — нам повезло меньше. Он был поврежден мелкими бомбами, но не слишком тяжело. Во время одного из вылетов мы добились двух попаданий 1000-килограммовыми бомбами, но в этот несчастливый день ни одна из бомб не взорвалась. Несмотря на самое тщательное расследование, причину этого установить не удалось, может быть, мы столкнулись с саботажем. Таким образом Советам удалось сохранить свой второй линкор.

Потом в ленинградском секторе наступило затишье, поэтому нас направили в другую «горячую точку». Наша пехота получила передышку, а русские корабли были загнаны в Ленинград, который едва не был захвачен. Однако город все-таки устоял, так как защитники удержали Ладожское озеро, по которому проходили линии снабжения крепости.

ГЛАВА 5

ПЕРЕД МОСКВОЙ

Мы выполнили еще несколько вылетов на Волховском и Ленинградском фронтах. Эти вылеты прошли намного спокойнее, чем все предыдущие. Активность нашей авиации резко упала, и мы отсюда сделали вывод, что центр тяжести событий вскоре переместится в другой район. Нас отправили обратно в центральный сектор Восточного фронта, и вскоре мы уловили признаки того, что пехота готовится к новому наступлению. Поползли слухи, что готовится наступление в направлении Калинин — Ярославль. Мы сменили несколько баз, пролетели мимо Ржева и сели в Старице. Командиром группы вместо Штеена был назначен капитан Преслер, который был переведен к нам из другой группы пикировщиков.

С каждым днем становилось все холоднее, и мы постепенно начали понимать, чем нам грозит приближение зимы. Даже осенние заморозки поставили передо мной, как инженером группы, множество технических проблем. Неожиданно мы начали испытывать массу проблем с нашими самолетами, которые не были приспособлены к действиям в холода. Потребовалось много времени, чтобы научиться преодолевать возникающие трудности. Особенно тяжело приходилось техникам, которые буквально выбивались из сил, чтобы поддерживать в ис-

правном состоянии максимальное количество самолетов. С моим техником произошел несчастный случай. Он выгружал бомбы из грузовика, когда одна из них неожиданно сорвалась и упала на землю. При этом стабилизатор бомбы раздробил технику большой палец ноги. Я стоял совсем рядом, когда это произошло. Какое-то время он не мог вымолвить ни слова. А потом с кривой улыбкой произнес: «Кажется, прошли деньки, когда я прекрасно прыгал в длину». Но погода пока еще не стала по-настоящему холодной. Небо было покрыто редкими облаками, но теплые ветры постоянно пригоняли низкие тучи. Они ничем не могли помочь нам во время операций.

Калинин был захвачен нашими войсками, но Советы продолжали упорно сопротивляться и все еще удерживали позиции неподалеку от города. Наши дивизии никак не могли развить успех, особенно потому, что погода начала помогать русским. Кроме того, непрерывные бои серьезно истощили силы наших частей и подразделений. Наши линии снабжения действовали не лучшим образом, в основном потому, что основная дорога, по которой доставлялись припасы из Старицы в Калинин, проходила совсем рядом с городом, который находился в руках противника. Потому она подвергалась постоянным обстрелам. Вскоре я и сам понял, что сложилась исключительно тяжелая и запутанная ситуация. В этот момент у нас осталось совсем немного исправных самолетов. Это было вызвано боевыми потерями, погодными условиями и множеством иных причин. В отсутствие командира я возглавлял группу бомбардировщиков, отправленную для атаки Торжка — железнодорожной станции северо-западнее Калинина. Погода была скверной, нижняя граница облачности находилась на высоте около 500 метров. Это было слишком мало при атаке хорошо защищенной цели. Мы получили приказ садиться на аэродром к югу от города, если погода ухудшится еще больше и сделает обратный полет небезопасным. Мы долго ждали истребители прикрытия в намеченной точке встречи. Однако

они так и не прибыли — для них погода оказалась слишком плохой. Но пока мы бесцельно болтались в воздухе, то израсходовали много топлива. Мы летали вокруг Торжка на небольшой высоте, пытаясь обнаружить слабую точку в обороне города. Сначала нам показалось, что ПВО была одинаково сильной на всех направлениях, но потом мы все-таки нашли подходящее место и атаковали железнодорожную станцию. Я был рад, что все наши самолеты летели следом за мной, когда я повернул назад. Погода из плохой постепенно превратилась в ужасную, вдобавок пошел густой снег. Возможно, нам и хватило бы бензина, чтобы долететь до Старицы, но нам пришлось сделать большой круг, чтобы обойти зону плохой видимости. Я быстро решил взять курс на запасной аэродром около Калинина. Кроме того, небо на востоке выглядело болсе чистым. Мы сели в Калинин. Все люди на аэродроме носили стальные шлемы. Здесь уже находились истребители-бомбардировщики еще одной группы. Как только я выключил зажигание, то в этот же момент услышал и увидел снаряды танковых пушек, падающие на аэродром. Часть самолетов уже была изрешечена осколками. Я помчался в оперативный отдел штаба, который был переброшен сюда, чтобы получить более точную информацию об обстановке. От того, что я узнал, волосы встали дыбом. У нас не было никакого времени на обслуживание самолетов. Русские танки и пехота пытались захватить аэродром и находились примерно в километре от него. Лишь редкая пехотная цепь, растянувшаяся по периметру летного поля, прикрывала нас. Наши пикирующие бомбардировщики стали для пехотинцев небесным даром. Вместе с Hs-123 истребительно-бомбардировочной группы мы до наступления темноты наносили удары по русским танкам. Мы садились и через несколько минут взлетали снова. Наземный персонал с трудом успевал перевооружать самолеты, одновременно помогая защищать аэродром. Мы тоже старались изо всех сил, так как понимали: либо мы остановим танки, либо

они прикончат нас. Ночь мы провели в бараках на южной окраине города. Нас разбудил громкий скрежещущий звук. Это один из наших гусеничных транспортеров с зениткой меняет позицию, или появился Иван со своими танками? В Калининe могло произойти решительно все. Наши товарищи из пехоты рассказали, что вчера несколько танков прорвались на рыночную площадь, стреляя по всему, что только замечали. Они прорвали наши линии. И потребовалось много времени, чтобы выдавить их из города. Вокруг непрерывно грохотали орудия. Снаряды нашей артиллерии, расположенной в тылу, летели прямо у нас над головами.

По ночам стояла непроглядная темень, тучи ползли буквально над самой землей. В воздухе никаких боев не было, все события разворачивались на земле. Снова единственная дорога, по которой доставлялось снабжение, была перерезана, и наши измотанные боями войска испытывали нехватку буквально всего. Однако они все равно пытались выполнить задачу, которая явно превышала человеческие возможности. Внезапно температура упала ниже 40 градусов, и начало замерзать смазочное масло. В результате все пулеметы вышли из строя. Кое-кто говорит, что русские точно так же страдали от морозов, однако они специально готовились к такой погоде и имели специальные масла. Нам не хватало оборудования и запасных частей, что еще больше сокращало число исправных самолетов, которое и так было невелико из-за страшных холодов. Снабжение поступало к нам буквально по каплям. Местные жители утверждали, что подобных морозов не было последние 20 или даже 30 лет. Битва с холодом оказалась более тяжелой, чем битва с врагом. Советы не могли и мечтать о более ценном союзнике. Наши танкисты жаловались, что танковые башни перестали вращаться, примерзнув к корпусу. Мы оставались в Калининe несколько дней и постоянно находились в воздухе. Вскоре мы знали каждую норку вокруг города. Линия фронта опять передвинулась и теперь проходила в

нескольких километрах от нашего аэродрома. Поэтому мы вернулись на нашу базу в Старице, куда должны были прибыть еще раньше. Отсюда мы продолжали полеты, в основном в район Осташкова. Потом нам приказали перебазироваться в Горстово возле Руссы примерно в 80 километрах от Москвы.

Наши дивизии, переброшенные сюда, продолжали наступать вдоль шоссе через Можайск на Москву. Наши танковые авангарды вошли в Звенигород и Истру примерно в 10 километрах от русской столицы. Еще несколько подразделений сумели продвинуться еще дальше на восток и даже переправились через Волго-Балтийский канал, создав два плацдарма севернее Москвы. Один из плацдармов находился в Дмитрове.

Наступил декабрь, и термометр показывал 40—50 градусов ниже нуля. Сильнейшие метели, низкие тучи и плотный зенитный огонь — в таких «приятных» условиях мы летали. Лейтенант Клаус, прекраснейший летчик и один из немногих уцелевших ветеранов, был убит шальным снарядом русского танка. Именно ужасная погода была в это время нашим главным врагом, она же стала спасителем Москвы. Русский солдат сражался отчаянно, но без помощи этого союзника он не смог бы остановить победоносное наступление наших войск, ведь он тоже страдал от морозов и метелей. Даже свежие сибирские дивизии, брошенные в бой, не смогли переломить ход битвы. Только холод сокрушил германские армии. Поезда практически остановились, на фронт не поступали ни подкрепления, ни припасы. Не удавалось даже эвакуировать раненых. Мы исчерпали свои силы до последнего предела. Нам не хватало даже самого необходимого. Транспорт встал, мы не получали ни бензина, ни боеприпасов. Грузовики стояли вдоль занесенных снегом дорог. Единственным средством передвижения остались сапи, запряженные лошадьми. Трагические сцены отступления повторялись все чаще и чаще. У нас осталось очень мало самолетов. При подобных температурах моторы долго не выдер-

живали. Если раньше мы сражались, чтобы поддержать наступление нашей пехоты, то теперь нам приходилось сдерживать наступление Советов.

Прошло некоторое время, и наши войска были отброшены от Волго-Балтийского канала. Мы потеряли большую плотину северо-западнее Клина, а испанской Голубой дивизии после отчаянного сопротивления пришлось оставить город. Вскоре наступил и наш черед.

Приближалось Рождество, а Иван продолжал наступление в направлении Волоколамска, находившегося северо-западнее нашего аэродрома. Мы расположились в местной школе и спали прямо на полу в больших классных комнатах. Поэтому каждое утро я поднимался совершенно разбитым. Хотя, может быть, сказывались мои 500 боевых вылетов. Часть личного состава нашей группы жила в грязных избах, обычных в этой местности. Когда вы входили в такое «жилье», вам начинало казаться, что вы перенеслись на 300 лет назад в какую-то отсталую страну. В жилой комнате практически ничего нельзя было увидеть сквозь клубы табачного дыма. Мужчины в русских семьях курили какую-то гадость, которую называли махоркой. Дым от нее затягивал все вокруг. Но если вам удавалось разглядеть что-то сквозь дымовую завесу, первое, что бросалось в глаза, — главный предмет обстановки: огромная круглая кирпичная печь или плита высотой около метра, выкрашенная известкой. Вокруг нее толпились все три поколения аборигенов. Они жили, ели, пили, смеялись, плакали, рождались и умирали вместе. В домах побогаче перед плитой можно было обнаружить огороженный загон для скота, в котором хрюкают свиньи и возятся другие домашние животные. С наступлением темноты с потолка на вас начинают сыпаться самые различные образцы жуков. Меткость их попаданий наводила на мысль, что они считаются пикировщиками в мире насекомых. В избах царят ужасная вонь и духота. Однако паны и паненки (!) — мужчины и женщины — не обращают на все это ни малейшего внимания. Они не знали

ничего другого. Их предки жили точно так же в течение столетий, они живут и будут жить именно так. Мне показалось, что это поколение моих современников даже разучилось рассказывать истории и сказки. Может быть, это произошло потому, что они жили слишком близко от Москвы?

Через нашу деревню протекала река Москва на своем пути к городу Кремль (?!). Когда погода не позволяла летать, на речном льду мы играли в хоккей. Только так нам удавалось поддерживать хорошую физическую форму, хотя во время игры кое-кто получал ушибы и мелкие травмы. Например, нашему адъютанту крепко досталось по носу, после чего он (нос) почему-то смотрел немного вправо. Но игра отвлекала наши мысли от печальных событий на фронте. После жаркого матча на Москве-реке я всегда направлялся в *Sauna*. В нашей деревне имелась одна из этих финских паровых бань¹. К несчастью, в бане было так темно и скользко, что однажды я поскользнулся и налетел на воткнутый в стену нож, после чего шлепнулся на пол. Я получил серьезную рану.

* * *

Советские войска обошли нас с севера. Поэтому нам следовало спешно перебазироваться на запасные аэродромы в тылу. Однако мы не могли этого сделать: уже несколько дней тучи висели так низко над деревьями, что полет на запад к Вязьме был просто невозможен. Наш аэродром был засыпан глубоким снегом. Если бы нам не улыбнулось счастье, Иван появился бы у нас на пороге вместе с Санта-Клаусом. Русские подразделения, которые прорвали фронт, просто не подозревали о нашем присутствии, иначе они давно захватили бы нас.

Мы встретили Рождество все в той же школе в Горстово. Когда сгущались сумерки, на деревню опускалась

¹ Откуда?! Прим. пер.

звонящая тишина. Мы нервно дергались при каждом странном звуке за стенами дома. Но после пения рождественских песенок напряжение несколько ослабло. Даже самые скромные из нас уже опрокинули по паре стаканов водки. Во второй половине дня прибыл командир эскадры, чтобы раздать награды. В нашей группе я первым получил Германский Золотой Крест. Во время рождественских праздников мы отправили нашим коллегам в Москву приглашение сыграть в хоккей. Однако они не прибыли, и части пилотов во время матча пришлось изображать из себя Москву. Плохая погода стояла еще несколько дней.

* * *

Как только погода улучшилась, мы полетели назад над бескрайними лесами вдоль шоссе по направлению к Вязьме. Но как только мы поднялись в воздух, погода ухудшилась. Мы летели в сомкнутом строю, скользя над самыми вершинами деревьев. Но даже в таких условиях было очень сложно не потерять из вида соседний самолет. Все затянула мутная серая пелена, за стеклами кабины крутилась мешанина дождя и снега. Теперь каждый самолет зависел от искусства командира эскадрильи. В этот день искусство пилотирования подверглось более жесткому испытанию, чем в самом горячем бою, и не все это испытание выдержали. День стал черным для нас, так как мы потеряли несколько экипажей. Над Вязьмой мы повернули на север и полетели в направлении Сычевка — Ржев. Мы приземлились в глубоком снегу на аэродроме в Дугино, примерно в 20 километрах от Сычевки, и расположились на постой в *Kolchosa*. Свирепые холода и не думали отступать, и нам перебрасывали необходимое оборудование и одежды по воздуху. Транспортный самолет прилетал на наш аэродром каждый день, привозя теплую одежду, лыжи, сани и тому подобные вещи. Но было уже поздно наступать на Москву, было поздно пытаться спасти товарищей,

замерзших в окопах на фронте. И было поздно помогать тем, кто был эвакуирован с фронта с отмороженными пальцами рук и ног. Было поздно пытаться дать новый толчок армии, которая еще недавно неукротимо наступала, а сейчас была вынуждена зарыться в окопы под безжалостным кулаком необычайно холодной зимы.

Мы теперь летали над местами, которые были знакомы еще с лета: возле истоков Волги западнее Ржева, возле самого Ржева и вдоль железной дороги возле Оленина и южнее. Глубокий снег создавал нашим войскам колоссальные трудности, но Советы в такой обстановке чувствовали себя отлично. Самыми умными оказались те, кто использовал самые примитивные методы работы и способы передвижения. Моторы отказывались запускаться, все промерзло насквозь, гидравлические системы не работали. Положиться на какой-либо механизм мог только сумасшедший. Рано утром мы никак не могли запустить моторы, хотя на ночь мы укрывали их соломенными матами и одеялами. Механикам часто приходилось торчать на морозе всю ночь, через каждые полчаса прогревая моторы, чтобы быть уверенными, что они заработают, когда нужно будет взлетать. Многие случаи обморожения имели место именно потому, что им приходилось проводить целые ночи на ледяном ветру, следя за моторами. Как офицер по техническому обслуживанию группы, я был занят по горло. В перерывах между вылетами приходилось изобретать тысячи уловок, чтобы привести в порядок хотя бы еще один самолет. В воздухе мы мерзли редко. В плохую погоду нам приходилось летать на малых высотах, а зенитный огонь русских был таким плотным, что нам было просто не до того, чтобы замечать: холодно сегодня или нет. Конечно, это не исключало риска после возвращения на теплую квартиру обнаружить, что ты обморозился.

В начале января на «Физелер-Шторхе» на наш аэродром прилетел генерал фон Рихтгофен. От имени фюрера он вручил мне Рыцарский Крест. В наградном листе особо были упомянуты прошлогодние успешные атаки кораблей и мостов.

Холода усиливались все больше, создавая новые трудности при подготовке самолетов к вылетам на следующий день. Я видел, как отчаявшиеся механики пытались прогревать моторы, используя пламя паяльных ламп. Один из них сказал мне:

«Они или заработают, либо превратятся в пепел. Если они не запустятся, то они для нас просто бесполезны».

Наверное, от отчаяния я сумел изобрести оригинальный способ решения наших проблем. Я решил попытаться использовать бензиновые канистры как подобие примуса. К канистре приделывалась жестяная труба с металлической сеткой, которая не давала искрам разлетаться. Мы размещали это «устройство» под мотором и зажигали его, направляя излучающую тепло трубу на мотор. Мы подогревали его, пока он не заводился. Устройство было примитивным, но прекрасно подходило для русской зимы. В свое время мы получили несколько сложных автомобильных подогревателей и других технических штучек. Они были прекрасно сконструированы, но, к несчастью для нас, в работе эти устройства были крайне ненадежны. Постоянно отказывали либо слабые моторчики, либо сложная механика. Ведь сначала нужно было запустить сам подогреватель, а на холоде он отказывался работать точно так же, как и авиационный мотор. Поэтому зимой количество исправных самолетов в группе падало до опасного минимума. Зато на этих немногих самолетах летали самые опытные экипажи, поэтому нехватка количества до некоторой степени компенсировалась высоким качеством.

Несколько дней мы провели над железной дорогой Сычевка — Ржев, где русские пытались расширить прорыв. Наш новый аэродром оказался в таком же опасном

положении, как и тот, на котором мы находились несколько недель назад в районе Калинина. Но на этот раз не было даже измученной пехоты, которая прикрывала бы брешь в линии фронта. Поэтому однажды ночью Иван, наступавший из района Сычевки, появился на окраине Дугино. Командир штабной роты обер-лейтенант Крескен поспешно собрал наземный персонал группы и всех подвернувшихся под руку солдат и сколотил «боевую группу», чтобы прикрыть аэродром. Теперь наши отважные механики провели несколько ночей в окопах, вооруженные винтовками и ручными гранатами. Днем им приходилось выполнять свои обычные обязанности по обслуживанию самолетов. В светлое время суток русские не осмеливались наступать, так как на аэродроме еще сохранились достаточные запасы бензина и бомб. Двое суток мы отбивали атаки кавалерии и парашютистов. Затем ситуация стала критической, и мы наносили удары по противнику, находившемуся уже на границах летного поля. Советские потери были очень тяжелыми. Тогда Крескен решил сам перейти в наступление со своей «боевой группой». Мы поддерживали его с воздуха, бомбя и обстреливая русских, которые пытались оказать сопротивление его отчаянному контрнаступлению. В результате территория аэродрома снова была очищена от противника. Личный состав Люфтваффе в начале войны и представить не мог, что ему придется сражаться в роли простых пехотинцев. Но вскоре подошли наши танкисты, и помогли нам. Они отбили у русских Сычевку и развернули там свой штаб. После того как положение относительно стабилизировалось, в нашем секторе была создана новая линия фронта между Гжатском и Ржевом. Снова потянулись монотонные дни отступления.

* * *

Лисы переносили мороз лучше нас. Каждый раз, когда мы на бреющем возвращались из полета к Ржеву, мы видели, как они пробираются через сугробы. Если мы про-

летали прямо над ними на высоте около 2 метров, лисы припадали к земле, испуганно таращась на нас. У Якеля еще осталось несколько патронов в пулемете, и он дал короткую очередь по одной лисе. Он даже ухитрился подстрелить зверя. Потом Якель полетел к этому месту на «Шторхе», оснащенном лыжами. Увы... Пулеметная очередь превратила Рейнеке-лиса в решето.

* * *

Я был неприятно удивлен известием, что, учитывая большое число совершенных мною боевых вылетов, меня немедленно отправляют домой. В конце отпуска мне было приказано следовать в Грац в провинции Штейермарк и там принять командование резервной эскадрильей. Я должен был делиться с молодыми пилотами своим богатым опытом. Все мои заверения, что я совершенно не устал, что я не хочу расставаться с пикировщиками, остались напрасны, хотя я и попытался дернуть кое-какие ниточки. Приказ был недвусмысленным. Трудно было прощаться с товарищами, с которыми меня свела военная судьба. Капитан Пресслер попросил у меня прощения за инцидент, имевший место, когда я был еще новичком. Но все прошлое быльем поросло. Я цеплялся за любую соломинку.

Но однажды утром я оказался в самолете, летящем на запад. Наш маршрут пролегал через Витебск — Минск — Варшаву в Германию. Я провел отпуск, катаясь на лыжах в Ризенбурге в Тироле, и пытался притушить свою злость физическими упражнениями и солнечными ваннами. Наконец, умиротворяющий горный пейзаж, который я помнил с детства, красота сверкающих на солнце заснеженных вершин сняли дикое напряжение ежедневных боевых вылетов.

ГЛАВА 6

ТРЕНИРОВКИ И ПРАКТИКА

Перед тем как возглавить учебное подразделение, я успел жениться. Мой отец все еще служил приходским священником. Именно он провел церемонию венчания в нашей маленькой деревушке, с которой у меня было связано столько приятных воспоминаний бурного детства.

Затем я перебрался в Грац, но я служил там скорее инструктором, чем преподавателем. Построение в воздухе, пикирование, бомбометание, стрельба. Очень часто я проводил в самолете по 8 часов в день, так как не мог рассчитывать ни на чью помощь. Если плохая погода или необходимость ремонта самолетов мешали полетам, приходилось проводить строевые учения или заниматься спортом. Экипажи, присланные ко мне для завершения обучения из летных школ, после этого отправлялись на фронт. Существовала вероятность, что позднее я встречу кое-кого из своих учеников, может быть, даже в собственной эскадрилье. Одно только это могло послужить причиной готовить их как можно лучше. В редкие часы отдыха я продолжал заниматься спортом. Я играл в теннис, плавал и совершал прогулки по живописным окрестностям Граца. Через 2 месяца я, наконец, получил помощника. Лейтенант Якель из 3-й эскадрильи нашей группы был награжден Рыцарским Крестом, и его тут же

перевели на менее опасную должность. Мы проводили атаки учебных целей, стараясь как можно точнее воспроизвести обстановку настоящей боевой операции. В составе моей эскадрильи имелись 2 истребителя «Мессершмитт», поэтому я мог изобразить действия вражеских перехватчиков. Учеба была делом трудным и тяжелым, но я верил, что экипажи, которые выдержат это и сумеют выполнить все, что от них требуется, будут хорошо подготовлены к любым неожиданностям, которые могут встретиться на фронте. Физические кондиции и выносливость развивались спортом. Почти каждое воскресное утро я устраивал эскадрилье 10-километровый кросс. Во второй половине дня мы отправлялись в Андриц, чтобы заняться плаванием и проверить свои нервы. Все летчики стали неплохими прыгунами с шестом и достойно сражались за победу в плавательном бассейне.

Якель был на несколько лет моложе меня, и я продолжал считать его мальчишкой. На него просто нельзя было сердиться, если по неопытности он совершал какой-то ляп. Он действительно все еще был жизнерадостным мальчишкой. Под вечер в воскресенье я обычно уходил в горы. Перед караулкой имелась остановка автобуса, на котором я уезжал в город. Сидя у окна, я обратил внимание на то, что его тень имеет какую-то необычную форму. Не сразу я понял, что на крыше автобуса находятся несколько человек. Они либо «проветривались», либо просто валялись дурака, задирая встречных девушек. Судя по пилоткам, это были военные. Это оказались солдаты, служившие на нашем аэродроме, однако они должны были служить в другом подразделении, так как я строжайше запретил всем своим подчиненным кататься на крыше автобуса. Я толкнул лейтенанта из подразделения обслуживания, сидевшего рядом со мной:

«Это должны быть твои парни».

Однако он снисходительно ответил:

«Ты будешь смеяться, но это твои!»

Когда мы прибыли в Грац, я приказал солдатам прийти ко мне в 11.00 в понедельник. На следующий день они построились и стали ждать, что им скажет командир.

«Какого черта вы сделали это? Вы нарушили мой приказ. Это просто неслыханно».

Но тут по их лицам я заметил, что они хотят что-то мне сказать. Когда я спросил их, выяснилось, что они не считают себя виноватыми.

«Мы думали, что ничего не нарушили, так как лейтенант Якель был вместе с нами наверху».

Я поспешно распустил их, чтобы не расхохотаться прямо перед строем. Затем я представил, как Якель карабкается на крышу автобуса. Когда я рассказал ему об этом случае, Якель придал лицу выражение полнейшей невинности, и я просто не сумел на него рассердиться.

А через несколько дней в том же Граце мы едва не попали в серьезную аварию, хотя это не было связано с нашей службой. Планерный клуб обратился ко мне с просьбой помочь им буксировать планеры. У клуба не было ни одного пилота, который мог бы летать на древнем чешском биплане, выделенном для этой цели. Я согласился. Так как это был частный полет, я решил взять с собой жену, потому что она об этом очень просила. После 2,5 часов полетов я спросил в представителей клуба, сколько, по их мнению, осталось бензина в баках, так как топливный указатель не работал. Они сказали, что оставшегося запаса хватит еще на 4 часа полетов, и что я могу подниматься в воздух совершенно спокойно. Я поверил им и полетел на аэродром. Когда мы летели на небольшой высоте над картофельным полем, внезапно мотор стал. Я успел лишь крикнуть: «Держись крепче!» — так как знал, что жена не привязалась ремнями. После этого мы приземлились прямо на грядки. Аэроплан перескочил какую-то канаву и благополучно остановился, застряв в ботве. Мы сумели кое-как подкачать насосом немного бензина и взлетели, чтобы добраться до нашего аэродрома, расположенного всего в 3 километрах.

Сколько моих товарищей, особенно из Люфтваффе, прошли десятки боев с противником, не получив ни единой царапины, чтобы разбиться в каком-нибудь столь же глупом гражданском «происшествии». Этот дурацкий инцидент еще раз подтвердил старую истину. Не следует расслабляться, даже если ты покинул линию фронта. Лучше и дома летать так, словно тебе предстоит труднейшая операция. Точно так же в бою с врагом не следует идти на неоправданный риск, даже если ты совершенно не думаешь о собственной жизни.

Когда я приземлился на своем аэродроме, дотянув до него древний аэроплан, то узнал, что в Россию перебрасывают еще одну резервную эскадрилью. Судя по всему, скоро должен был наступить и наш черед. В моей голове как-то незаметно укоренилась мысль, что я проведу дома несколько месяцев. И совершенно неожиданно я понял, что страшно хочу вернуться обратно на фронт. Меня уже начало раздражать затянувшееся сидение в тылу. Я уже начал испытывать беспокойство, так как понимал, что за время пребывания в тылу я растеряю кое-какие важные навыки. Но я всего лишь человек, со всеми человеческими чувствами и инстинктами. Меня никогда не приводила в восторг постоянная близость смерти. Я хотел жить, и это желание со временем только крепло во мне. Я чувствовал, как судорожно бьется мое сердце, когда во время атаки на волосок ускользал от смерти. Но я также чувствовал возбуждение, когда спускался на лыжах по крутому горному склону заснеженных Альп. Я любил жизнь. Каждая клеточка моего тела наслаждалась ею. Я не боялся смерти. Слишком часто я смотрел ей прямо в глаза, и никогда первым не отводил взгляд. Но после каждой такой встречи я чувствовал огромное облегчение. Иногда я даже торжествующе орал, едва не перекрывая шум мотора.

Все эти мысли вихрем пронеслись у меня в голове, пока я механически поедая суп в нашей столовой. А потом внезапно я понял, чего я хочу. Я буду давить на

все известные мне рычаги, чтобы меня поскорее вытащили из этого сонного царства и отправили обратно на фронт.

* * *

Мне не удалось добиться своего. Но вскоре вся наша эскадрилья была отправлена в Крым. Нашим аэродромом стал Сарабус недалеко от Севастополя. В любом случае, теперь я находился гораздо ближе к линии фронта, чем раньше. Проблему доставки оборудования и снабжения мы решили, использовав наши Ju-87 в качестве буксировщиков грузовых планеров. Наш маршрут пролегал через Краков — Лемберг — Проскуров — Николаев, и вскоре мы прибыли на место. Аэродром был очень большим и прекрасно подходил для учебных полетов. Наши импровизированные жилища не слишком отличались от фронтовых землянок. Мы возобновили рутинную учебу, прерванную отлетом из Граца. Особенное удовольствие нам доставляли посадки на другие аэродромы. Иногда утром мы садились где-нибудь на западном берегу Черного моря, а вечером — где-то на северо-востоке в районе Азовского моря. У нас было несколько любимых песчаных пляжей, где мы загорали и купались. Местность здесь совершенно ровная, если не считать холмов возле Керчи и невысокого хребта Яйла (до 1,5 километров) вдоль южного берега Крыма. Вся остальная территория совершенно плоская: широкие степи, на которых разбросаны обширные помидорные плантации. Между морем и горами Яйлы зажата узкая прибрежная полоска Русской Ривьеры. Мы часто бывали здесь, приезжая на грузовиках. На нашем аэродроме не было ни единого деревца. Сравнение этих мест с Ривьерой, надо сказать, довольно натянутое. Я видел несколько пальм в Ялте — слишком далеко и не слишком здорово. Но два или три дерева еще не образуют Ривьеры. Издали белые стены домов просто сверкают на солнце, особенно когда ты лежишь на малой высоте вдоль берега. Таким зрелищем

стоит полюбоваться. Но если вы идете по улицам Ялты и рассматриваете этот знаменитый советский курорт вплотную, вас охватывает горькое разочарование. Он слишком примитивен и вульгарен. Соседние города Алушта и Алупка почти не отличаются от Ялты. Зато моих подчиненных неизменно приводили в восторг многочисленные винные погреба между этими двумя городками. Виноградный сезон только начинался. Мы рвали гроздья буквально на каждом холме и часто возвращались домой с серьезным расстройством желудка.

* * *

Надо мной уже начали подшучивать, что я-де совсем не рвусь обратно на фронт, так много времени я провел в тылу. Тогда я позвонил командующему воздушными силами на Кавказе и предложил ему использовать мою эскадрилью в качестве боевого подразделения. Я подчеркнул, что это станет прекрасной тренировкой для неопытных пилотов, и тогда командир эскадры будет получать экипажи, которые уже имеют боевой опыт. Сначала мы получили приказ перебазироваться в Керчь. Разведка сообщила, что советские поезда часто ходят по Кавказскому побережью, и оттуда мы получали возможность атаковать железную дорогу. Но дело не двинулось далее «возможности»! Несколько часов мы проторчали на месте, ожидая появления поезда, однако так и не дождались. Как-то раз я решил попытать счастья и совершить полет на истребителе «Месершмитт», моей целью был вражеский разведывательный самолет. Но исприятель сразу пошел в сторону моря и взял курс на Сухуми. После этого я уже не имел возможности перехватить его, так как разведчик скрыл из вида. Однако вскоре после этого я добился, чтобы эскадрилью перевели в станицу Белореченская возле Майкопа, где базировалась еще одна эскадра. Там мои пилоты наконец получили необходимую практику, так как мы вместе летали для поддержки войск, наступавших на Туапсе.

* * *

Теперь у нас сразу появилось множество дел. Мы находились в воздухе с раннего утра до позднего вечера, патрулируя над долиной Пшиш, где наша армия наступала на Шадикенскую — Навагинскую, чтобы прорваться через проход Гойех на Туапсе. Это было не так легко, как кажется, так как наша учебная эскадрилья имела на вооружении устаревшие модели «Штуки». Зато эскадра, действовавшая в этом районе, и с которой нам часто приходилось совершать совместные вылеты, получила новейшие машины. При полете на больших высотах это сказывалось особенно сильно.

Во время боев в узких ущельях просто захватывает дух. Очень часто жажда боя заводила нас в ловушку, из которой было трудно выбраться. Если мы преследовали противника, то часто вообще не могли маневрировать. Внезапно перед самым стеклом кабины вырастал горный склон, который преграждал путь. Как правило, он был слишком широк, чтобы его можно было облететь. И тогда спасала только прекрасная реакция пилота, отменная выучка и великолепные летные качества «Штуки». Но все это были детские шуточки. Гораздо хуже приходилось летчикам, которые летели на высоте 150 метров над горными пиками и внезапно оказывались в густом облаке.

Горные вершины поднимаются здесь на высоту от 1 до 1,5 километров. Но после нескольких полетов нам стало легче. Теперь, залетев в какую-нибудь долину, мы уже знали, куда именно она нас выведет. Мы знали, за какой горой можно вырваться на открытое место над равниной. Это знание очень помогало при полетах в плохую погоду и в низкой облачности. Иногда, когда мы на бреющем полете наносили удары по целям на горных дорогах, вражеские пехотинцы стреляли по нам сверху, так как горные склоны по обеим сторонам ущелья были заняты Иванами.

Наши небольшие по численности горно-егерские части вели тяжелые бои с превосходящими силами про-

тивника, окопавшимися на сильных горных позициях. Мы поддерживали самую тесную связь с егерями и делали все возможное, чтобы выполнить любую их просьбу об атаке вражеских позиций. Бои в горных лесах особенно трудны, их приходится вести практически вслепую. Если наш связист, находившийся вместе с пехотой, давал нам разрешение нанести бомбовый удар по тому или иному участку леса, мы выполняли заявку, даже если не могли ясно различить цель. Именно подобные случаи давали армейским командирам основание хвалить меткость и эффективность наших атак.

Соседние высоты Геймамберг находились в руках немцев. С упорными боями наши войска продвигались на юго-запад. Лишь 20 километров отделяли нашу пехоту от Туапсе. Но потери среди егерей были очень тяжелыми, и они практически не имели резервов. Поэтому последнее наступление в проходе Гойтх захлебнулось, и успех ускользнул от наших войск.

Затем последовало примечательное столкновение в районе железнодорожной станции Гойтх.

Советский бронепоезд огнем своих орудий наносил тяжелые потери нашим жидким атакующим порядкам. Командир бронепоезда был очень умен. Его бронированное чудовище подобно дракону извергало пламя, а потом поспешно укрывалось в своем логове. Когда мы взлетали, чтобы атаковать его, бронепоезд спешно укрывался в горном тоннеле, и мы могли видеть лишь исчезающий хвост. Однажды мы его чуть не поймали, но только «чуть». Мы примчались, как молнии, однако командир бронепоезда, похоже, успел получить предупреждение. Бронепоезд получил повреждения, но не слишком серьезные. Через несколько дней его отремонтируют, и он снова появится на поле боя. Но пока стальной монстр отдыхал и зализывал раны, мы больше его не видели. И тогда мы приняли следующее решение: если тоннель мешает нам подобраться к этому проклятому бронепоезду, мы постараемся превратить его в могилу! Мы решили заблокировать выход

из тоннеля специальной бомбой, чтобы помешать бронепоезду выходить наружу. Это даст нашей пехоте хотя бы временную передышку, в которой она так нуждалась. «Дать и взять — в этом заключена вся философия жизни», — с ухмылкой сказал мой стрелок.

Мы также атаковали порт Туапсе, который, как и все другие порты, прикрывало большое количество зенитных орудий. Город и сама гавань лежали позади горной цепи, и Советы продолжали их удерживать. Если мы полетим на высоте 3000 метров, легкие зенитки смогут открыть огонь задолго до того, как мы подойдем к цели. Зенитные орудия во множестве установлены на горных склонах на вероятных путях нашего подхода. Чтобы уклониться от огня, нам следовало лететь на высоте 750 метров, хотя горные хребты, шедшие перпендикулярно морскому берегу, имели высоту от 1300 до 1500 метров. Наши атаки были направлены против доков, портовых сооружений и стоящих в гавани кораблей, в первую очередь танкеров. Обычно все корабли, которые могли двигаться, давали ход и начинали выписывать круги, стараясь уклониться от наших бомб. Это сильно затрудняло атаку, так как мои пилоты еще не имели серьезного боевого опыта. Зенитный огонь над этим портом ни в коем случае нельзя сравнивать с кронштадтским, и тем не менее, он был достаточно плотным. Пролететь через горные хребты мы не могли, потому что они были слишком высокими. Обычно мы пикировали над портом, а потом уходили в сторону моря, где набирали максимальную высоту, чтобы как можно быстрее выскочить из-под обстрела. Теперь мы набирали высоту более 3000 метров, чтобы лететь домой. У нас еще оставался резерв около 1000 метров выше предела досягаемости зениток, установленных в горах, на случай потери высоты в воздушном бою, что происходит даже против желания пилота.

Условия наших атак были теми же, что и в районе Геленджика, где мы изредка участвовали в атаках аэро-

дромов и кораблей в одноименной бухте. Советы вскоре обнаружили наш аэродром в Белореченской и принялись бомбить его днем и ночью. Хотя материальная часть почти не пострадала, группа пикировщиков, в гостях у которой мы находились, получила серьезный удар. Во время одного из налетов был убит командир эскадры майор Ортохфер. Как раз в этот момент я сел и рулил по летному полю. Бомбы рвались справа и слева от моего самолета. Он получил множество осколочных попаданий и вышел из строя, однако я сам остался цел.

* * *

Генерал Пфлюгбейль¹, который командовал силами Люфтваффе на Кавказе, часто бывал на нашем аэродроме. Именно он приказал нам перебазироваться дальше на восток на аэродром возле Терека. Здесь начиналось новое наступление, которое мы должны были поддерживать. Наши войска должны были двигаться в направлении Грозного и далее к Каспийскому морю. Когда мы перебазировались, наши танковые авангарды почти достигли Охотничьего. Мы полетели на новую базу в Солдатской через Георгиевский, Пятигорск и Минеральные Воды. Там мы могли полюбоваться величественными вершинами Эльбруса. В Минеральных Водах мы совершили посадку, чтобы немного отдохнуть. Здесь мы увидели целые сонмища мышей. Мыши были повсюду: в соломенных тюфяках, в шкафах, в чуланах, в углах и во всех щелях. Везде были мыши! Они выпрыгивали из наших вещевых мешков и пожирали буквально все. Мы не могли заснуть, так как мыши шастали даже по подушкам. Я открыл все двери, чтобы попытаться выгнать их. На несколько минут наступила тишина, но потом шум и шуршание стали такими же громкими, как и ранее. Но в Солдатской мышей почему-то не было. Может

¹ Командир IV авиакорпуса. Прим. пер.

быть, Иван, постоянно бомбивший аэродром, распугал их. Мы имели всего несколько зенитных орудий, которые не могли отогнать советские самолеты. Мы не могли действовать по ранее намеченному плану, поддерживая наступление наших танков на восток. Во время первого вылета нам пришлось взять курс на юг. Через несколько дней немецкие и румынские войска захватили Нальчик. Когда мы подлетали к цели, перед нами развернулась великолепная картина. Впереди нас виднелись горные пики высотой более 4500 метров. Их снежные шапки сверкали на солнце всеми цветами радуги. Под нами расстилались зеленые луга, расцвеченные желтыми, красными и голубыми пятнами. Это цвели диковинные растения и цветы. Над нами сияла прозрачное голубое небо. Когда мы приближались к цели, эта фантастическая картина настолько захватила меня, что я забыл и о бомбах, и о мишени, на которую должен их сбросить. Все вокруг дышало миром и спокойной красотой. Горная страна, в центре которой находился величавый Эльбрус, производила потрясающее впечатление. Эта долина чем-то напомнила мне альпийские пейзажи.

После захвата Нальчика мы совершили несколько вылетов на восток, к линии фронта, проходившей по Терреку. Мы атаковали цели в районе Моздока. Затем нас совершенно неожиданно отозвали в Белореченскую, так как в районе Туапсе все еще продолжались ожесточенные бои за обладание ключевыми пунктами. Этим мы занимались до ноября. Тем временем я совершил 650-й боевой вылет и на несколько недель полностью вышел из строя. Желтуха! Какое-то время я еще сомневался, потом надеялся, что все обойдется, и меня не отстранят от полетов по болезни. Однако белки моих глаз пожелтели, такой же цвет приобрела и кожа. Если кто-то спрашивал меня о самочувствии, я все категорически отрицал, хотя генерал Пфлюгбейль не раз пытался уло-

жить меня на больничную койку. Какие-то предатели говорили, что я ем слишком много взбитых сливок. Может быть, в их словах была доля правды. Генерал привез ящик шампанского, чтобы отпраздновать мой 600-й боевой вылет, и был страшно удивлен, когда я сказал, что не смогу воспользоваться его подарком. Пришлось объяснить, что мои кулинарные слабости находятся в несколько иной области. Через пару дней прибыли несколько больших тортов и две банки взбитых сливок. Достать это было нетрудно, учитывая большое количество коров в округе. В течение двух дней мы питались исключительно этими сладостями. После этого пиршества ни один экипаж не был в состоянии подняться в воздух. Я стал желтым, как айва, когда прибыл Ме-108 с приказом генерала забрать меня. Пфлюгбейль приказал отправить меня в госпиталь в Ростов, причем, если понадобится — силой. Я сумел убедить пилота сделать посадку в Карповой возле Сталинграда, чтобы сообщить моему командиру эскадры. В штабе эскадры я буквально рыл копытом землю, только чтобы остаться при эскадре и отсюда передать командование эскадрильей кому-нибудь другому. Но все мои усилия оказались напрасны. Командир эскадры пообещал после выздоровления назначить меня командиром 1-й эскадрильи, с которой я когда-то начинал русскую кампанию.

«Но сначала — госпиталь!»

Вот так в середине ноября я оказался в госпитале в Ростове.

ГЛАВА 7

СТАЛИНГРАД

Пребывание в госпитале серьезно истрепало мне нервы. Я проболтался там целую неделю. Но при этом я не мог заметить никаких изменений в своем состоянии, хотя мне удалось почти полностью восстановить свои силы. Сказались строгая диета и непривычно долгое лежание в постели. Мне не следовало ожидать визита моих товарищей, так как им пришлось бы слишком долго добираться до госпиталя.

Хотя мы находились недалеко от моря, уже изрядно похолодало. Я сильно страдал от сквозняков. Дело в том, что окна были закрыты в основном кусками картонных коробок, а не стеклом.

Лечивший меня доктор был отличным парнем, однако я вывел его из терпения. Поэтому однажды он, радостный, вошел в палату и сообщил:

«Послезавтра в Германию уходит санитарный поезд. Я намерен отправить вас с ним».

«Но я не собираюсь уезжать».

«Вам просто необходимо отправиться домой для лечения. Что вы думаете по этому поводу?»

Его профессиональная гордость была уязвлена.

«Но меня не могут отправить с фронта по такой глупой причине, как болезнь. Это очень хороший госпиталь,

но я слишком долго провалялся в постели» — Чтобы не оставить у него ни малейших сомнений в том, что я хотел сказать, я добавил: «Я должен немедленно лететь обратно в свою эскадрилью».

Теперь доктор разозлился по-настоящему. Он открыл было рот, снова закрыл его и наконец взбешенный рявкнул:

«Я снимаю с себя всякую ответственность. Вы понимаете? Я больше ни за что не отвечаю!» Он помолчал немного, а потом резко добавил: «Более того, я сделаю соответствующую запись в ваших бумагах».

Я собрал свои вещи, забрал в канцелярии документы и помчался на аэродром. Там служил механик, который часто обслуживал мой самолет в эскадрилье. Единственное, что мне требовалось, — немного удачи. Самолет только что прибыл из ремонтных мастерских. Сейчас его было нужно перегнать на фронтальной аэродром в Карпово, находящийся в 10 милях от Сталинграда. Я не могу сказать, что чувствовал себя совершенно здоровым. Меня все еще шатало, словно спросонья. Однако я полагал, что причиной этому является свежий воздух, а не моя болезнь.

Ровно через 2 часа я оказался на аэродроме в Карпово, пролетев через Тацинскую, Сурвиково и Калач. Взлетная полоса была забита самолетами, в основном пикировщиками из моей эскадры, а также принадлежащими другим частям и подразделениям. Сам аэродром не позволял замаскировать самолеты, так как находился в открытой степи. Взлетная полоса имела небольшой наклон.

После приземления я выбрался из кабины, чтобы найти доску для объявлений. Одной из причуд нашего командира была привычка детально информировать подчиненных о дислокации частей и подразделений. Если бы даже я не увидел никаких других признаков того, что наша группа находится здесь, на доске объявлений я нашел бы всю необходимую информацию. Очень скоро я обнаружил помещение штаба эскадры. Он располагался в центре аэродрома в грязной дыре, выкопанной в зем-

ле, которую кое-кто из военных назвал бы блиндажом. Мне пришлось подождать, пока я смог отпрапортовать командиру. Он только что вернулся из полета вместе с моим другом Краусом. Тот вошел в блиндаж, как раз когда я кончал рапорт. Краус был страшно удивлен, когда увидел меня, и у него невольно вырвалось:

«Ты бы посмотрел на себя! Твои глаза и лицо желты, словно лимон!»

Возразить на это было нечего, и я решил «солгать во спасение». Поэтому я, не смущаясь, ответил:

«Я прибыл сюда только потому, что врачи признали меня годным к строевой службе».

Это сработало. Командир посмотрел на медика, покачал головой и произнес:

«Если он годен к службе, тогда я разбираюсь в желтухе больше, чем все доктора вместе взятые. Где ваши сопроводительные документы из госпиталя?»

Это был интересный вопрос. На аэродроме в Ростове мне отчаянно были нужны документы, и я отложил справку со злополучной отметкой доктора подальше до более подходящего случая. Но времени не было, и сообщать требовалось быстро, поэтому я уверенным голосом ответил:

«Я полагаю, что все документы были отправлены со специальным курьером».

В соответствии с полученным 10 дней назад обещанием я был назначен командиром своей старой эскадрильи.

* * *

Мы совершили совсем немного боевых вылетов, чтобы атаковать порт в устье Волги недалеко от Астрахани. Нашей главной задачей была атака целей в самом Сталинграде. Русские превратили его в мощную крепость. Мой командир группы сообщил последние новости. Наземный персонал группы остался тем же, все остались на своих местах — от оружейника Гётца до старшего

механика Писарека. Зато в летном составе произошли неизбежные перемены, так как в ходе последних боев группа понесла потери. Однако новые экипажи, которые я обучал, были направлены в резервную эскадрилью. Жилые помещения, штаб, склады и все остальное размещалось под землей. Очень скоро я снова почувствовал себя уверенно и понял, что наконец вернулся домой. На следующий день мы совершили полет над Сталинградом. Две трети города уже были в руках немцев. Советы удерживали только одну треть, но защищали эту треть с упорством настоящих фанатиков. Сталинград был городом Сталина, а Сталин являлся богом всех этих молодых киргизов, узбеков, татар и прочих разных монголов. Они смертельной хваткой вцепились в каждый клочок земли, в каждую руину, используя в качестве прикрытия разрушенные стены и груды кирпичей. Для Сталина они были не более чем пушечным мясом, скотом, назначенным на убой. И если этот скот начинал упираться, револьверный выстрел вездесущего комиссара отправлял непослушного в землю, которую он должен был защищать. Эти азиатские марионетки всеобщего коммунизма и политические комиссары, стоящие с револьверами у них за спиной, должны были покорить Германию, а потом и весь мир. Они должны были заставить людей забыть, что коммунизм — только одна из сотен политических доктрин. Вместо этого азиаты намеревались превратить сначала нас, а потом и все остальные народы в бессловесных рабов нового божества. И потому Сталинград должен был превратиться в Вифлеем нового мира, над которым воссияет звезда коммунизма и его мессии. Но этот Вифлеем стал бы знаменем войны, ненависти, смерти и опустошения.

Примерно такие мысли крутились у меня в голове, когда я вместе со своими товарищами совершал один вылет за другим, чтобы атаковать крепость красных. Советские войска занимали ту часть города, которая непосредственно прилегала к западному берегу Волги. Каждую

ночь русские доставляли через реку все, что было нужной Красной гвардии. Ожесточенные бои шли за каждый дом, за каждую квартиру, за каждую стену. При бомбометании нам приходилось соблюдать исключительную осторожность, потому что наши солдаты находились всего в нескольких метрах от противника. Очень часто противников разделяла только полуразрушенная стена.

На наших фотоснимках, сделанных с воздуха, был отчетливо виден каждый дом. Цель, выделенная каждому пилоту, помечалась красной стрелкой. Мы летали, не выпуская карту из рук. Нам было строжайше запрещено сбрасывать бомбы до того, как цель будет достоверно опознана, а расположение наших войск станет ясно видно. Пролетая над западной частью города, находящейся достаточно далеко от линии фронта, любой был бы поражен царящими там тишиной и покоем. Здесь почти восстановилась нормальная городская жизнь. Все, включая гражданское население, спокойно занимались своими делами, словно город находился в глубоком тылу. Вся западная часть Сталинграда была в наших руках, и лишь небольшой клочок земли, примыкающий к Волге, был усеян русскими узлами сопротивления и стал ареной жестоких кровопролитных боев. Очень часто после обеда русские зенитки замолкали, очевидно, используя все боеприпасы, переправленные через реку накануне ночью. Истребители Ивана взлетали с нескольких аэродромов на другой стороне Волги, чтобы попытаться помешать нашим атакам. Как правило, они не рисковали преследовать нас над нашей территорией и сразу поворачивали назад, как только пересекали линию фронта. Наш аэродром находился совсем рядом с городом, и нам приходилось после взлета описывать пару кругов над ним, чтобы набрать достаточную высоту. Этого было достаточно, чтобы русские наблюдатели заметили нас, поэтому противник успевал привести свои зенитные батареи в полную готовность. Так как ситуация была очень напряженной, я отвергал даже самую мысль о том, чтобы от-

лучиться из эскадрильи хотя бы на час. Мы все чувствовали, что на карту поставлено решительно все. Я понимал, что дошел до самого предела физической выносливости, но подать рапорт об отпуске по болезни, — значило потерять пост командира. И подобные опасения придавали мне новые силы. Пару недель я чувствовал себя словно в аду. Но потом это ощущение прошло, и мои силы постепенно восстановились. В это время мы совершали вылеты в северную часть города, где фронт выходил к реке. Несколько раз мы атаковали цели возле Бекетовки. Зенитный огонь в этом районе был исключительно плотным, и вылеты сюда считались особенно опасными. Согласно показаниям захваченных в плен русских солдат, зенитные орудия обслуживали только женщины. Когда нам приказывали совершить вылет в этот район, наши летчики с мрачным юмором говорили: «Сегодня у нас свидание с русскими зениточками». И в этих словах не было ни капли насмешки, так как мы на своей шкуре не раз убеждались, насколько метким был огонь этих орудий.

* * *

Через регулярные интервалы мы бомбили северные мосты через Дон. Самый большой из них находился возле станицы Клетская. Плацдарм на западном берегу Дона был основательно прикрыт зенитными орудиями. Пленные рассказали, что именно здесь располагался штаб русского командующего. Плацдарм постоянно расширялся, и каждый день Советы перебрасывали новых солдат, оружие и припасы. Уничтожение этих мостов задержало бы поступление подкреплений, но русские довольно быстро восстанавливали их с помощью понтонов. Поэтому движение через реку практически не замедлялось.

Выше по течению Дона фронт держали в основном румынские части. Но в районе самых ожесточенных боев вокруг Сталинграда находилась германская 6-я армия.

* * *

Однажды утром после получения срочного донесения наша эскадра вылетела в направлении плацдарма возле Клетской. Погода была плохой, тучи шли низко над землей, шел слабый снег. Температура, вероятно, была около 20 градусов ниже нуля. Что за войска движутся навстречу нам? Мы ведь еще не пролетели и половины расстояния. Массы солдат в коричневых мундирах — это что, русские? Нет. Румыны. Некоторые из них даже побросали винтовки, чтобы бежать быстрее. Это было ужасающее зрелище, и мы приготовились к самому худшему. Наши самолеты летели длинной колонной, направляясь на север, и, наконец, оказались над расположением артиллерии наших союзников. Орудия стояли на позициях, брошенные, но не уничтоженные. Ящики со снарядами валялись рядом с пушками. Мы пролетели немного дальше и лишь тогда увидели первых советских солдат.

Они обнаружили, что румынские позиции по всей линии фронта брошены. Мы атаковали русских бомбами и пулеметным огнем, но что мы могли сделать, если на земле сопротивления не было?

Нас всех охватила слепая ярость. Но в то же время всех одолевали дурные предчувствия: можно ли еще предотвратить почти неизбежную катастрофу? Я безжалостно сбросил бомбы на вражескую колонну, и мои пулеметы выплюнули струи раскаленного свинца в эти бесконечные желто-зеленые волны наступающей пехоты, которые хлынули на нас из Азии и монгольских степей. Я израсходовал все патроны, не оставив ни одного, даже для защиты от возможной атаки русских истребителей. Теперь следовало как можно быстрее вернуться, чтобы заправить и перевооружить самолеты. Мы физически не могли перебить наступающие орды, но в тот момент я не желал и думать об этом.

Во время обратного полета мы снова увидели удирающих румын. Им крупно повезло, что я полностью израс-

ходовал боекомплект, иначе я постарался бы остановить жалких трусов.

Они бросили все: прекрасно оборудованные позиции, тяжелую артиллерию и склады боеприпасов.

Их трусость могла привести к крушению всего фронта.

Советские войска, не встречая никакого сопротивления, стремительно двигались к Калачу. После того, как этот город попал в их руки, кольцо окружения вокруг Сталинграда наполовину замкнулось.

На территории самого города наша 6-я армия прочно удерживала свои позиции. Под ужасающим массированным огнем советской артиллерии она стойко отбивала все многочисленные атаки советских орд. 6-я армия истекала кровью, но продолжала сражаться, больно огрызаясь.

Фронт в районе Сталинграда проходил по цепи озер к северу от города и незаметно растворялся в бескрайних степях к югу от него. В этом безбрежном океане, простиравшемся на сотни километров, не было ни единого островка. Лишь где-то далеко на юге находился небольшой городок Элиста. Линия фронта загибалась на восток, обходя Элисту.

Этот участок фронта контролировала немецкая моторизованная дивизия, базировавшаяся в Элисте. Наши союзники должны были прикрывать разрыв между этой дивизией и 6-й армией в Сталинграде. Советское командование подозревало, что наша оборона в этих секторах слишком слаба, особенно на севере в районе озер. И Советы организовали прорыв фронта именно там. Они пытались выйти к Дону! И действительно, через пару дней русские оказались на берегах Дона. Затем русские нанесли удар в северо-западном направлении, чтобы выйти к Калачу. Этот маневр обрек 6-ю армию на гибель. Наступающие с двух направлений русские войска соединились в Калаче, и кольцо окружения вокруг Сталинграда замкнулось. Все это произошло с ужасающей быстротой. Наши резервные части были просто раздавлены русскими ордами или тоже оказались внутри кольца.

Во время этих боев наши солдаты проявляли массовый героизм. Ни одно германское подразделение не сдалось раньше, чем были израсходованы последний патрон и последняя граната.

Мы совершали вылеты в самые различные районы обрзовавшегося котла, туда, где складывалась наиболее угрожающая обстановка. Советы продолжали атаки позиций 6-й армии, но германский солдат стоял твердо. Если в каком-то месте противник вклинивался в нашу оборону, его тут же отбрасывали назад контратаками. Наши товарищи делали невозможное, чтобы переломить ход битвы. Они удерживали свои позиции, зная, что пути отхода отрезаны, так как на помощь Красной Армии пришли трусость и измена. Теперь наш аэродром часто подвергался атакам советской авиации. Однако наши потери были удивительно малы, если соотнести их с весом израсходованных русскими бомб. Однако они, судя по всему, не испытывали нехватки боеприпасов, зато наши запасы бомб, патронов и бензина начали подходить к концу, поэтому было бы неразумно оставлять самолеты группы внутри котла. Одно звено за другим покидали аэродром, и вскоре мы уже просто не могли оказывать серьезную поддержку нашим войскам с этого аэродрома. Поэтому вскоре внутри котла осталась только специальная эскадрилья обер-лейтенанта Юнгклаузена, чтобы до последнего поддерживать изнемогающие части 6-й армии. Весь остальной летный персонал был переброшен на аэродром вне котла, расположенный в Обливской, примерно в 150 километрах от Сталинграда.

Наше командование готовило прорыв окружения. В районе Сальска были сосредоточены крупные силы, в том числе две только что прибывшие танковые дивизии. Эти дивизии пока не участвовали в боях, и мы знали, что они были пополнены отборными войсками. Наши войска должны были вести наступление в северо-восточном направлении, чтобы пробить коридор к Сталинграду и освободить 6-ю армию. Мы поддерживали это наступле-

ние почти круглыми сутками. Если бы оно увенчалось успехом, окруженные германские дивизии были бы спасены. Сначала наступление развивалось успешно, и наши танки быстро двигались вперед. Они захватили село Абрамцево всего в 30 километрах от границы котла. С тяжелыми боями они прошли почти 65 километров.

Несмотря на усиливающееся сопротивление русских, мы продолжали наступать. Если бы 6-я армия могла одновременно нанести удар изнутри котла навстречу наступающим с юга танкам, операция стала бы значительно проще. Однако она не могла этого сделать, даже если бы такой приказ был отдан. Солдаты 6-й армии были страшно измучены и истощены, лишь железная решимость помогала им продолжать битву. Положение окруженной армии стремительно ухудшалось, так как войскам не хватало самого необходимого. Они сражались, не имея продовольствия, боеприпасов и топлива. Температура колебалась от 20 до 30 градусов ниже нуля, что еще более осложняло положение. Шансы на прорыв кольца окружения зависели от того, сумет ли наша авиация доставлять по воздуху хотя бы минимальное количество снабжения войскам в котле, необходимое для поддержания боеспособности. Однако боги погоды действовали на стороне противника. Наступил долгий период нелетной погоды, что нарушило работу воздушного моста. Во время предыдущих боев на русском фронте Люфтваффе успешно справлялись с задачей доставки по воздуху снабжения окруженным группировкам до тех пор, пока кольцо окружения не разрывалось. Но на этот раз лишь небольшая часть необходимых грузов прибывала по назначению. Позднее, когда проблемы с посадкой стали слишком большими, мы были вынуждены сбрасывать грузы на парашютах. Но в этом случае часть грузов неизбежно пропадала. Тем не менее, мы летели с грузами сквозь плотную метель, хотя при такой погоде наш драгоценный груз иногда попадал в руки Ивана.

Другим источником беспокойства стало известие, что Советы пробили огромную брешь в том секторе фронта на юге, который удерживали наши союзники. Если этот прорыв не ликвидировать, следствием могла стать гибель всего южного крыла фронта. Но резервов не было. Имелась лишь войсковая группа, которая наступала в направлении Сталинградского котла с юга. Из нее были изъяты наиболее боеспособные части и брошены на ликвидацию новой опасности. Мы ежедневно совершали по несколько вылетов, расчищая дорогу наступающим германским танкам, и прекрасно знали силу русского сопротивления. Но мы также знали, что германские дивизии **обязаны** прорваться к котлу, чтобы спасти окруженную армию.

Однако теперь они были вынуждены разделить свои силы на два направления, и все было кончено. Мы уже не успели освободить 6-ю армию до того, как она встретила свой трагический финал. Решение ослабить группировку, наступающую на Сталинград, следует считать роковой ошибкой. В ослабленном составе она не смогла справиться с поставленной задачей.

На двух важнейших участках фронта наши союзники не выдержали давления советских войск. Хотя в этом не было вины германского солдата, 6-я армия погибла. Вместе с ней был потерян Сталинград. А вместе со Сталинградом была потеряна возможность уничтожить ударный кулак Красной Армии.

ГЛАВА 8

ОТСТУПЛЕНИЕ

Юнгклаузен только что отправил остатки наших запасов бомб и бензина и вернулся к своим обычным обязанностям. Он проделал огромную работу в крайне сложных обстоятельствах, но, даже попав в Обливинскую, где располагались мы, он так и не обрел покоя. Обстановка здесь была довольно нервной. Как-то утром на границе аэродрома началась винтовочная стрельба. Как мы выяснили, наземный персонал соседней группы завязал бой с регулярными советскими войсками. Дежурный по аэродрому объявил тревогу, выпустив несколько красных ракет. Я немедленно взлетел вместе со всей группой и совсем рядом с аэродромом увидел лошадей и спешенных всадников. Разумеется, это был Иван. Я набрал высоту и решил немного подождать, чтобы лучше сориентироваться в обстановке. Какое-то время наша оборона должна была продержаться. Вскоре все стало ясно. Русская кавалерийская дивизия наступала, а у нас не было войск, чтобы остановить ее. К северу от нас сплошной линии фронта не существовало, и русские незаметно просочились сквозь одну из брешей. Их главные силы находились в 4 или 5 километрах от аэродрома, тогда как авангарды уже завязали бой с нашими наземными службами. Немецкой пехоты поблизости не было, поэтому

положение было исключительно тяжелым. Первое, что нам следовало сделать, — уничтожить их артиллерию, прежде чем она развернется и откроет огонь. Уже потом можно было заняться остальными силами противника. Спешенная кавалерия теряет подвижность, и ее боевая эффективность очень невелика. Поэтому у нас не оставалось выбора, нам следовало перестрелять их лошадей.

Мы взлетали и садились, не теряя лишней секунды. И летчики, и техники ужасно спешили. Если мы не уничтожим их до наступления темноты, ночью наш аэродром будет неизбежно захвачен.

Во второй половине дня мы заметили несколько советских танков. На большой скорости они мчались к нашему аэродрому. Мы должны были их уничтожить, иначе они нас мгновенно раздавят. Мы взлетели с бомбами. Танки маневрировали, пытаясь уклониться. Однако необходимость защищать собственную шкуру вынудила нас сбрасывать бомбы с неслыханной точностью. Ни до того, ни позднее мы не могли добиться ничего подобного. После атаки мы набирали высоту и летели на аэродром по самому короткому маршруту, удовлетворенные хорошо проделанной работой. Кажется, наша оборона получила шанс выстоять. Внезапно я увидел прямо перед собой... прямо на границе аэродрома... нет, этого не может быть! Последний советский танк каким-то чудом сумел уцелеть во время нашей атаки и теперь намеревался вплотную заняться нашими самолетами. Он один мог разгромить и сжечь весь аэродром. Поэтому я поспешно спикировал на него и точно направленной бомбой уничтожил танк всего в нескольких метрах от взлетной полосы.

Вечером я совершил семнадцатый вылет за день, и теперь мы получили возможность хорошенько рассмотреть поле боя. Теперь на нем царила тишина, мы полностью уничтожили противника. Ночь мы проспали совершенно спокойно. Во время последних вылетов наши зенитчики оставили свои орудия и образовали что-то вроде патрульной завесы на случай, если уцелевшие Ива-

ны, потеряв голову, ночью побегут не туда, куда следует. Лично я считал, что это маловероятно. Те несколько человек, которые уцелели, наверняка постараются вырваться к своим и сообщить командованию, что кавалерийская дивизия не вернется и ее можно вычеркнуть из списков.

* * *

Незадолго до Рождества мы оказались в Морозовской, расположенной чуть дальше на запад. Здесь с нами повторилось то же самое. Иван прорвался к Урюпину, находящемуся в нескольких километрах от аэродрома. Погода приковала наши самолеты к земле. Мы не хотели, чтобы ночью Иван захватил нас всех, как цыплят, причем мы не получили бы ни малейшего шанса нанести удар с воздуха. В любом случае, 24 декабря нам предстояло перебазирование на новый аэродром дальше на юго-восток. Однако плохая погода вынудила нас повернуть назад с полпути и все-таки встретить Рождество в Морозовской. В праздничный вечер мы все надеялись, что часовые в случае необходимости успеют поднять тревогу. В этом случае нам пришлось бы самим защищать аэродром и свои самолеты. Мы все чувствовали себя неудобно, просто у одних это больше бросалось в глаза, чем у других. Хотя мы пели рождественские песенки, праздничная атмосфера совершенно не ощущалась. Писарек отчаянно пытался развеселить остальных. Он схватил в охапку Юнгклаузена и закружил его по комнате. Вид нашего трезвенника, изображающего даму, вальсирующую с медведем, немного развеселил нас. На лицах пилотов появились улыбки, мрачные мысли улетели прочь, и лед был сломан. Будь что будет, но сегодня все-таки праздник!

На следующий день мы узнали, что в рождественскую ночь Советы атаковали соседний аэродром в Тацинской, где находилась транспортная группа нашего воздушного флота. Советские солдаты вели себя ужасно. Тела некото-

рых наших товарищей были зверски изуродованы, им выкололи глаза, отрезали носы и уши.

Теперь мы в полной мере осознали размах Сталинградской катастрофы. На рождественской неделе мы сражались с противником, находившимся севернее Тацинской. Постепенно части Люфтваффе оттягивались в тыл, из резервных подразделений формировались новые части. Именно так удалось наскрести силы, чтобы сформировать жиденькое прикрытие наших аэродромов. Оптимисты назвали бы это «фронтом». Но на самом деле этот винегрет не представлял собой реальной боевой силы, и пока под Сталинград не будут переброшены закаленные дивизии, фронта здесь нет и не будет. Но это произойдет еще не скоро, а до тех пор нам придется выкручиваться, как можем. В сложившейся ситуации мы больше не могли поддерживать наши части, сражавшиеся на реке Чир, в районе Нижнечирской и Сурвиково.

Этот фронт на самом деле был спешно созданной завесой, протянутой с запада на восток, чтобы остановить противника, наступающего с севера. Местность вокруг была совершенно ровной, поэтому мы не могли надеяться на естественные препятствия. Кругом, насколько хватало взгляда, тянулись степи. Единственным возможным укрытием были так называемые *Balki*, небольшие расселины или овраги глубиной до 10 метров. Они были довольно широкими, поэтому в них можно было разместить автомобили, причем не только один за другим, но и борт о борт. И вот такая местность тянулась на сотни километров от Ростова до Сталинграда. Если противник не обнаружен на марше, его всегда можно было найти в этих укрытиях.

Стояла ясная морозная погода, но по утрам поднимался плотный туман. Очень часто он держался, даже когда мы успевали взлететь. После одного из вылетов к Чиру на обратном пути мы обнаружили, что туман стал гуще. Я немедленно совершил посадку вместе со своей эскадрилей на большом поле. Никого из наших солдат

рядом видно не было. Впрочем, не было видно вообще ничего. Хеншель взял с собой нескольких стрелков и отправился на разведку. Они вернулись только через 3 часа. Горе-разведчики нашли нас только потому, что слышали наши крики на расстоянии. Я с трудом различал пальцы вытянутой руки. Незадолго до полудня туман немного поредел, и позднее мы благополучно вернулись на свой аэродром.

* * *

Январь пролетел незаметно, и некоторое время наш штаб находился в Тацинской, перед тем как перебраться в Шахты. Отсюда мы действовали в основном против вражеских войск, которые угрожали району Донца. Для вылетов на север моя группа использовала аэродром Ворошиловграда. Он находился недалеко от реки Донец. Попытки противника форсировать реку легче было отражать отсюда. Так как мы непрерывно участвовали в боях еще со времени битвы за Сталинград, численность нашей эскадры значительно сократилась. Все меньше самолетов ежедневно поднимались в воздух. Посылать отдельные самолеты было не слишком выгодно, поэтому мы вылетали большой группой, руководить действиями которой и координировать атаки обычно поручали мне. Весь бассейн Донца забит промышленными предприятиями и шахтами. Если русские захватывали какой-нибудь завод, выбить их оттуда было уже почти невозможно. Они получали хорошие укрытия и умело маскировались. Атаки на бреющем полете среди заводских труб и шахтных строений, как правило, были не слишком успешными. Пилотам приходилось слишком много внимания уделять пикированию, чтобы не врезаться во что-нибудь, и потому они не могли тщательно прицелиться.

В один из таких дней обер-лейтенанты Нирманн и Куфнер праздновали свой день рождения. Мы вылетели в район к северо-западу от Каменска на поиск вражеских танков, и самолеты случайно разделились. Советский Лаг-5

внезапно пристроился к хвосту пикировщика, на котором летели Нирманн и Куфнер. Я предупредил их, и Нирманн переспросил: «Где?» Он не видел противника, так как Лаг подкрался сзади. Потом Лаг открыл огонь с малой дистанции. Я немедленно повернул назад, но у меня не было особой надежды, что я успею вовремя. И все-таки я снял вражеский истребитель с хвоста Нирманна, прежде чем тот успел сообразить, что происходит. После этого Нирманн перестал хвалиться, что всегда первым заметит вражеский истребитель.

Такой «праздничек» всегда служит предметом шуток и веселья, удачных и не слишком удачных розыгрышей. Так было и в этот раз. В нашей группе находился прикомандированный доктор. Наши пилоты говорили, что он побаивается выстрелов. Как-то утром Юнгклаузен подошел к телефону и поднял доктора из постели. Юнгклаузен притворился каким-то высоким чином медицинской службы.

«Вы должны подготовиться немедленно вылететь в котел».

«Повторите, пожалуйста».

«Вы должны подготовиться к немедленному вылету в Сталинградский котел. Вы должны сменить там своего коллегу».

«Простите, я вас не понимаю».

Доктор жил этажом ниже, поэтому мы удивлялись, как он не слышит громкий голос Юнгклаузена из комнаты наверху. Вероятно, он был слишком возбужден. Он добавил:

«Может быть, вы не знаете, но у меня больное сердце».

«Это не имеет значения. Вы должны вылететь в котел немедленно».

«Но я недавно закончил операцию. Не лучше ли будет выделить для этого другого врача?»

«Вы это всерьез? Мне начинает казаться, что вы пытаетесь увильнуть от назначения. Что такое произошло, если мы уже не можем на вас положиться?»

Тут все мы покатались со смеху. Весь следующий день доктор пребывал в нездоровом возбуждении. Но почему-то никто не желал выслушивать его рассказ о том, что ему выпало исключительно опасное задание. Лишь через несколько дней он узнал, что его разыграли, и успокоился. Все завершилось благополучно для нас и благополучно для него.

* * *

Какое-то время мы использовали аэродром в Ровеньках, а потом перелетели в Горловку, неподалеку от Сталино, в центре Донецкого промышленного района. Сильнейшие метели значительно осложняли полеты. Требовалось довольно много времени, чтобы поднять в воздух всю эскадру.

В мою группу из резерва прибыл лейтенант Швирблат. Свой первый боевой вылет он совершил вместе со мной в район Артемовска. Мы вылетели парой, и я все время держался немного впереди, так как он не слишком уверенно ориентировался в снегопад. После того как он поднялся в воздух, Швирблат, вместо того чтобы присоединиться ко мне, следовал сзади на некотором расстоянии. Несколько русских истребителей Лаг с большим удовольствием использовали его самолет в качестве учебной мишени. Просто чудо, что он не был сбит. Швирблат летел по прямой, не выполняя никаких маневров уклонения. Вероятно, он думал, что все делает правильно. Мне пришлось повернуть назад и приблизиться к его самолету. После этого русские истребители отвязались от нас. После посадки Швирблат обнаружил, что его фюзеляж и киль изрешечены пулями. Он сказал мне:

«Зенитки хорошо меня потрепали. Это должны быть зенитки, так как я не видел истребителей».

На это я саркастически ответил:

«Должен вас поздравить, у вас просто превосходный стрелок. Вероятно, он просто слепой, так как не заметил даже Лагов, которые упражнялись в стрельбе по нему».

Однако позднее Швирблат доказал, что является одним из лучших пилотов эскадры. В боях он проявил образцовую стойкость. Все вокруг говорили, что он следует за мной, как тень. Действительно, во время боевых вылетов он держался у меня на хвосте, как приклеенный. Кроме того, он стал моим напарником в занятиях спортом, проявляя не меньшее рвение. Вдобавок Швирблат не пил и не курил. Ему не потребовалось слишком много времени, чтобы продемонстрировать свои лучшие качества. Почти все время он летал моим ведомым, и очень часто мы действовали вдвоем. Мы не могли терять ни минуты, так как Советы пытались прорваться на запад через дорогу от Константиновки до Краматорска в направлении на Славянск, который находился к северу от нашего аэродрома. Во время одной из операций я совершил 1000-й боевой вылет. Мои товарищи поздравили меня и подарили приносящие счастье принадлежности трубочиста: ершик и ядро. Несмотря на то, что я всеми силами пытался отвертеться, после 1001-го полета меня на несколько месяцев отправили в тыл.

ГЛАВА 9

«ШТУКА» ПРОТИВ ТАНКОВ

Я должен был лететь домой в отпуск, но еще до начала отпуска я решил слетать в Берлин, чтобы выяснить, что же они собираются со мной делать. Меня ждало специальное задание, и потому я должен был докладывать в министерстве авиации. Единственной причиной этого было большое количество моих боевых вылетов. Если это единственная причина моего вызова наверх, то я просто запрещаю им считать дальше.

Но в Берлине никто ничего не знал.

«В этом случае я немедленно снова принимаю командование. Штаб моей эскадры, вероятно, допустил ошибку».

Однако в министерствах и департаментах ошибки отрицаются в принципе. После множества телефонных звонков я получил приказ отправиться в Рехлин, но за счет своего отпуска. Там проводились эксперименты по использованию авиационного противотанкового оружия. Руководителем программы был капитан авиации Штепп, мой старый приятель. Позднее экспериментальное подразделение было отправлено в Брянск, чтобы проверить теорию на практике. Это звучало неплохо, но в любом случае это не было командование строевой частью. И еще меня поздравили с производством в капитаны.

Следующую пару недель я провел в Сент-Антоне, катаясь на лыжах. Там были проведены крупные лыжные состязания. Как активный участник и старший офицер, я был выбран капитаном команды Люфтваффе. Там находилось много моих знакомых — Иенневайн, Пфайфер, Габель, Шулер. Это были прекрасные каникулы. Когда они завершились, я полностью перезарядил свои аккумуляторы.

Я хотел бы избежать визита в Рехлин. Я предпочел бы лететь прямо в Брянск. Экспериментальное противотанковое подразделение уже было сформировано и проводило предварительные испытания. Мы получили бомбардировщик Ju-88 с 75-мм пушкой, установленной под сиденьем пилота. Также к нам прибыли Ju-87, на которых я летал раньше. Однако под каждым крылом пикировщика был установлен контейнер с 37-мм зенитной пушкой. В пушках использовались специальные снаряды с вольфрамовым сердечником, которые могли пробить любую танковую броню. Эти снаряды не взрывались, пока не пробьют броню цели. Ju-87, который и без того не отличался хорошей скоростью, теперь стал еще тихходнее. Тяжелые пушки также опасно ухудшили его маневренность и значительно увеличили посадочную скорость. Но раз нам приходилось выбирать между усилением вооружения и ухудшением летных характеристик, выбор был сделан в пользу вооружения.

Эксперименты с Ju-88, вооруженным крупнокалиберной пушкой, быстро завершились. Мы столкнулись с огромными трудностями, а перспективы успеха были крайне смутными. Летные испытания Ju-87 привели лишь к потерям. Большая часть личного состава начала сомневаться. Единственное, что на меня произвело впечатление, — возможность стрелять с точностью 20—30 сантиметров. Если мы сумеем добиться этого, то сможем поражать самые уязвимые части танка. По моделям мы тщательно изучили различные образцы русских танков и теперь точно знали, где находятся их уязвимые места: мо-

тор, бензобаки, укладки боеприпасов. Просто попасть в танк, — еще не значит уничтожить его. Необходимо попасть в совершенно конкретную точку зажигательным или разрывным снарядом. Так прошли две недели. Потом министерство пожелало узнать, готовы ли мы к немедленной переброске в Крым. Советы оказывали там сильное давление, и перед нами открывались прекрасные перспективы на практике проверить все наши теории.

Летать на бреющем полете и открывать огонь с высоты всего в несколько метров невозможно при стабильном фронте с насыщенной ПВО. Мы превосходно знали, что в этом случае потери окажутся слишком тяжелыми по сравнению с достигнутыми результатами. Мы сможем использовать новое вооружение, только если линия фронта будет двигаться. Капитан Штепп остался в Брянске. Он должен был последовать за мной позднее. Я перелетел через Конотоп и Николаев в Керчь со всеми исправными самолетами. В Керчи я встретился со своей бывшей эскадрой. Было немного странно видеть знакомые лица и ощущать, что на сей раз ты уже не один из них. Они бомбили плацдарм у Крымской, вокруг которого кипели жаркие бои. Товарищи сказали мне, что пропавшие советские танки находятся примерно в паре километров от старой линии фронта. Это означало, что нам придется атаковать их, когда они все еще находятся под прикрытием заранее установленных на линии фронта зенитных орудий. Поэтому нам следовало ждать плотного зенитного огня.

Зенитки на этом участке фронта были сосредоточены буквально на пяточке. После завершения боев возле каспийских нефтяных полей, где находился основной советский центр добычи нефти, практически вся зенитная артиллерия русских была сосредоточена здесь. Они перебрасывали орудия из других мест через Моздок — Пятигорск — Армавир — Краснодар. Практически сразу после прибытия мы совершили первый пробный вылет в район к югу от Крымской. Русские танки вклинились в нашу

оборону на глубину 800 метров. Мы сразу обнаружили их и решили попытаться выяснить, что же мы можем сделать. Но удалось сделать немного. Я летел на малой высоте над нашими позициями, когда мой самолет получил прямое попадание зенитным снарядом. Остальным пришлось не легче. Кроме того, на сцене появились истребители противника. Это оказались «Спитфайры» первых моделей. Впервые я столкнулся с этим самолетом в России. Один из наших молодых пилотов был сбит над фруктовым садом. Он вернулся в тот же вечер с карманами, полными яблок, и с сильнейшим поносом.

* * *

После такого начала и довольно скромных результатов наших первых летных испытаний дальнейшие перспективы выглядели не слишком радужными. Повсюду нас встречали сочувственными вздохами. Все наши доброжелатели были уверены, что долго нам не протянуть. Плотный зенитный огонь вынудил меня изменить тактику. Было ясно, что нам следует брать с собой бомбы, чтобы подавить вражескую ПВО. Но мы не могли подвешивать бомбы к вооруженному пушками пикировщику. Кроме того, на несущем пушки Ju-87 нельзя было пикировать, так как слишком велика была нагрузка на крылья. Решение заключалось в том, что теперь нас сопровождали обычные «Штуки».

Новое советское наступление дало нам возможность проверить это важное нововведение. Советы решили прорвать Кубанский фронт северо-восточнее Темрюка. Они начали перебрасывать части двух дивизий через лагуну, надеясь таким маневром окружить нас. Мы имели только цепь изолированных укреплений с сомнительными линиями снабжения в этом обширном болотистом районе. Их боевая мощь была невелика, и они никак не могли сорвать новую советскую операцию.

Наша разведка обнаружила сосредоточение большого количества лодок в гавани Ейска и возле Ахтиара. Они

были атакованы нашими «Штуками». Цели были очень маленькими, а лодок было так много, что одни наши атаки не могли заставить русских отказаться от своих планов. Круглыми сутками они сновали через бухту. Общее расстояние, которое им приходилось пройти, составляло что-то около 50 километров. Озера были связаны узкими протоками, поэтому русские подбирались все ближе и ближе к Темрюку, который находился далеко у нас в тылу за линией фронта на Кубани. Они останавливались для отдыха в густых зарослях камыша. Во время стоянок найти и опознать эти лодки было исключительно сложно. Но если они собирались продолжить свое путешествие, то им приходилось выйти на открытую воду. Мы находились в воздухе каждый день буквально с рассвета и до заката, мотаясь над водой и камышами в поисках лодок. Иван использовал самые примитивные плавающие средства. Очень редко мы видели моторные лодки. Кроме винтовок, русские везли с собой ручные гранаты и пулеметы. В этих маленьких лодках помещалось от 5 до 7 человек. На более крупных моторках размещалось до 20 человек. Чтобы уничтожить их, нам не требовались наши специальные противотанковые боеприпасы, так как бронепробиваемость в данном случае была совершенно не при чем. С другой стороны, нам требовался больший фугасный эффект, чтобы в щепки разнести лодку. Самыми подходящими оказались обычные зенитные снаряды с контактными взрывателями. Все, кто пытался проскочить по воде, могли считать себя мертвецами. Потери Ивана в лодках, вероятно, были огромными. Я один в течение нескольких дней уничтожил 70 этих суденышек.

Постепенно ПВО противника усиливалась, но это не остановило нас.

Обер-лейтенант Руфер, прекрасный стрелок, летавший в составе соседней противотанковой эскадрильи на Hs-129, был сбит и приземлился на крошечный островок посреди лагуны. Он оказался в положении Робинзона Крузо. Но ему повезло, так как его подобрала группа

немецких солдат. Вскоре Советы поняли, что их план провалился. Больше они не могли выдержать такой уровень потерь.

Примерно 10 мая я получил известие, что фюрер наградил меня Дубовыми Листьями. Я должен был немедленно отправиться в Берлин для получения награды. Поэтому на следующий день, вместо обычного утреннего полета на малой высоте над улицами Керчи на моем вооруженном пушками бомбардировщике, я летел в Берлин на Me-109. По пути я придумал хитроумный план, как мне побыстрее вернуться в свою эскадру. В рейхсканцелярии я узнал от подполковника фон Белова, адъютанта фюрера от Люфтваффе, что одновременно со мной награды будут получать еще 12 солдат. Они служили в различных видах вооруженных сил в разных званиях. Я сказал фон Белову, что намерен сообщить фюреру, что устал от службы на вторых ролях в различных экспериментальных частях. Поэтому я намерен просить, чтобы меня вернули в мою старую боевую эскадру «Иммельман». Только при этом условии я согласен получить награду. Он принялся убеждать меня не делать этого и дал обещание, что лично займется моим делом. Я ничего не сказал ему о своих шагах, которые уже сделал, отправив рапорт командованию ВВС.

Незадолго до того, как мы должны были попасть к фюреру, фон Белов принес мне долгожданную новость, что он все уладил. Я возвращаюсь в мою старую эскадрилью, однако я буду обязан по-прежнему заниматься проверкой эффективности экспериментальных самолетов. Я с радостью согласился. Теперь я, наконец, действительно был счастлив получить Дубовые Листья.

Фюрер приколот нам награды на грудь. Он разговаривал с нами более часа о военной ситуации, о прошлом, настоящем и планах на будущее. В беседе он коснулся первой военной зимы в России и Сталинграда. Все мы, кто сражался на фронте, были поражены его знанием мельчайших деталей. Он не обвинял германс-

кого солдата на фронте и видел вещи точно так же, как мы, кто прошел через все это. Он был полон новых идей и планов и не потерял несокрушимой уверенности. Снова и снова он подчеркивал, что мы должны одержать победу над большевизмом. Иначе весь мир будет повергнут в бездну хаоса, из которой нет спасения. Поэтому большевизм должен быть уничтожен нами. Западные союзники никак не могут понять, что их политика является гибельной для них самих и для всего мира в целом. Спокойствие, которое он буквально излучал, охватило всех нас. Каждый из нас вернулся к своим обязанностям буквально возрожденным. И уже через 2 дня я был в своей эскадре в Керчи. Я принял командование своей старой группой.

ГЛАВА 10

НАД КУБАНЬЮ И БЕЛГОРОДОМ

Я взял с собой вооруженный пушками самолет и познакомил свою группу с новой машиной. Всякий раз, когда мне выпадала возможность проверить в бою подразделение, оснащенное новой техникой, я старался не упустить ее. Позднее экспериментальная группа была преобразована в боевое противотанковое подразделение, но во время боевых операций оно находилось под моим командованием. Следом за нами прилетело и подразделение из Брянска, что позволило капитану Штеппу снова стать командиром полноценной группы.

Работы для пикирующих бомбардировщиков «Штука» было более чем достаточно, так как русские пересекли Черное море и высадились в тылу у наших войск. Они захватили плацдармы на холмистом берегу восточнее и юго-западнее Новороссийска. Эти плацдармы часто становились мишенью наших атак. Подкрепления и техника продолжали прибывать на причалы. Зенитный огонь был таким же плотным, как и в других важнейших пунктах Кубанского плацдарма. Именно здесь многие мои товарищи совершили свой последний вылет. Мой командир группы был подбит над русским плацдармом, но ему повезло — ветер отнес его к нашим траншеям. Мы непрерывно летали взад и вперед между плацдармом и

Крымской. Обычно я со своей эскадрильей пикировал почти до самой земли, а потом уходил на малой высоте в сторону моря прямо от плацдарма. Иногда мы предпочитали уходить на север в сторону болот, где ПВО русских была немного слабее. Так как мы сбрасывали бомбы с малой высоты, это повышало меткость, да к тому же русские зенитчики пока еще не привыкли к нашей новой тактике.

Когда на подходах к Крымской мы пролетали над табачными плантациями, то попадали под огонь вражеских зениток. Многие неопытные летчики начинали волноваться, но довольно быстро успокаивались, когда слышали по радио, что «старики» посмеиваются над их страхами и даже позволяют себе шутить и напевать. Кто-то вдруг истошно закричал: «Максимилиан подбит!» Это относилось к командиру 2-й группы, который продолжал невозмутимо кружить среди разрывов зенитных снарядов, намеренно не торопясь с пикированием. Его ведомый просто потерял своего командира. Но постепенно все летчики обретали такое же ледяное самообладание. Уклоняясь от зенитного огня, я крайне редко применял фигуры высшего пилотажа: мертвую петлю, бочку и тому подобное. Я всегда гадал: а не считают ли зенитчики, что я презираю их?

Погода не мешала полетам. Небо почти неизменно оставалось ярко голубым, нещадно палило летнее солнце. Если выпадал день, когда не было полетов, мы отправлялись на море купаться, выбирая либо Азовское, либо Черное море. На побережье можно было найти прекрасные песчаные пляжи. Если Швирблат и я хотели понырять, мы отправлялись в Керченский порт, где краны и причальные стенки имели солидную высоту.

* * *

Аэродром в Керчи был настолько забит, что мы со своей группой перелетели на 10 километров западнее, в Керчь-Багерово. Там мы расположились в местном

Kolkhose. Так как поблизости росло много деревьев, мы вскоре соорудили для столовой бревенчатую хижину. Бензина не хватало, и его расход строго контролировался. Мы совершали вылеты только в случае крайней необходимости. Поэтому в течение нескольких недель у нас постоянно находились свободные дни, которые каждый проводил согласно своим наклонностям. Швирблат и я почти ежедневно устраивали 10-километровые кроссы и вскоре досконально изучили все окрестности не только с воздуха.

Каждую ночь нам наносили визиты советские самолеты По-2 и более старые ДБ-3. Они в основном бомбили железнодорожную станцию, порт и аэродром в Керчи. Мы имели здесь несколько зенитных орудий, и совершенно случайно здесь же оказалась пара ночных истребителей. Мы любили следить, как они взлетают и садятся. Почти каждая их атака завершалась тем, что обжаренный пламенем советский самолет падал на землю. Наши противники были слишком неопытны в ночных боях, им следовало бы хорошенько подучиться, прежде чем отправляться в полет. И все-таки изредка даже им улыбалась удача. Однажды они сумели сбросить бомбы прямо на состав с боеприпасами, стоявший на подъездных путях. В течение нескольких часов ночное небо озаряли призрачные огни, грохот был слышен по всей округе, а земля вздрагивала от взрывов. Вскоре эти налеты вошли в нашу повседневную жизнь, и мы просто оставались в постелях и продолжали спать. Иначе во время дневных полетов усталость и недосыпание могли привести к катастрофе.

В конце июня завершилось и наше приятное пребывание в Крыму. У нас побывал министр промышленности Шпеер в связи с проектом строительства широкого шоссе от Керчи. Примерно тогда же нашу эскадру посетили японцы.

Как раз в это время командир эскадры майор Купфер праздновал свой день рождения. Это был подходящий по-

вод, чтобы устроить праздник. В расположении эскадры имелся прелестный садик, где мы и расположились. Чтобы было веселее, мы одолжили у соседей-пехотинцев небольшой оркестр. Ребята играли не слишком слаженно, зато очень старательно. Они выполняли все наши заявки, и всем было очень весело. В такие часы можно легко забыть, что ты находишься далеко от дома. Начинает казаться, что мир полон красоты и покоя, и не существует никакой Крымской, никаких плацдармов, никаких бомб и ужасов. Подобный отдых позволял нам хорошо расслабиться и немного воспрянуть духом.

В начале июля давление советских войск ослабло, и немецкий фронт стабилизировался. Он проходил между Крымской и Молдаванской. Надо заметить, что мы так и не успели обжить наши новые хижины, так как 4 июля получили приказ срочно перебазироваться на новое место. Никто точно не знал, куда мы направляемся, но пока нам приказали лететь в Мелитополь. Там мы должны были получить дальнейшие приказания. Мы поднялись в воздух и направились на север, в последний раз пролетая над голубыми волнами Азовского моря.

Мелитополь был важным узлом тыловых коммуникаций и лежал довольно далеко от линии фронта. На аэродроме базировалось соединение бомбардировщиков He-111. Наши товарищи сообщили, что нам крупно повезло — именно сегодня у них должна выступить немецкая балетная группа, состоящая из 10 симпатичных девушек в возрасте от 18 до 20 лет. Министерство пропаганды направляло такие группы на фронт «для поднятия духа». Не тратя лишней минуты, мы рассредоточили наши самолеты по аэродрому, заправили и подготовили к завтрашнему вылету. Купидон подарил нам свои крылья. Мы лихорадочно чистились и приводили себя в порядок. Все это было сделано с поистине молниеносной быстротой, после чего вся эскадра как на крыльях помчалась в театр. Возможность увидеть прелестных германских девушек после столь долгого перерыва заставляла учащенно

стучать сердце каждого немецкого солдата, сражавшегося на русском фронте, как молодого, так и старого. Наш записной комик обер-лейтенант Якель выщипал всю траву перед театром, надеясь потом из этого сена соорудить что-нибудь вроде букета. Каждое подразделение стремилось постоять за честь мундира, и в этом пехотинцы оказались серьезными соперниками. Я не был совсем уверен в том, что мы поддадимся женским чарам, равно как и в том, что после нескольких лет в России мы найдем этих девочек достаточно симпатичными. Швирблат тоже сомневался. Наконец он заявил, что будет лучше, если мы совершим наш обычный 10-километровый кросс, чтобы потом не жалеть о допущенной ошибке.

Утром моторы завели свою привычную громкую песню. Теперь мы знали конечный пункт нашего путешествия: Харьков. Мы приземлились на аэродроме севернее города и расположились за его окраиной. Сам Харьков произвел неплохое впечатление и несомненно является одним из самых красивых мест Советской России, которые нам привелось увидеть. Небоскреб на Красной площади являлся типичным образцом советской архитектуры. Хотя он был поврежден, но все-таки по-прежнему мог служить предметом гордости Ивана. Все остальные здания были построены еще до революции. В городе было много парков, бульваров, кинотеатров и театр.

На следующий день прямо на рассвете мы вылетели в район Белгорода, и следующие несколько недель действовали именно там. На земле мы встретили наших старых товарищей по Восточному фронту — отборные дивизии, с которыми мы были счастливы воевать вместе. Мы знали, что мы наступаем в этом районе, и никаких неприятных сюрпризов быть не может. Кроме танковых дивизий, на линии фронта находились дивизии СС «Мертвая Голова» и «Великая Германия». Это наступление велось на север в направлении Курска, который занимали большие силы советской армии. Мы старались срезать большой выступ фронта, который занимали русские.

Фронт здесь шел на запад от Конотопа, на юге огибал Белгород, потом поворачивал на север и обратно на восток к югу от Орла.

В идеале мы должны были создать прямую линию фронта между Белгородом и Орлом. Но смогут ли войска, начавшие наступление, сделать это? Мы должны помочь нашим танкистам. Мы находились в воздухе до темноты, расчищая дорогу наступающим частям. Вскоре они продвинулись на 40 километров и вышли на окраину Обояни.

Советские войска сопротивлялись очень упорно. Как-то утром, подлетая к Белгороду, я заметил соединение бомбардировщиков He-111, летящее выше меня. Зенитки открыли по нему огонь, и один самолет взорвался в воздухе, буквально разлетелся на мелкие кусочки. Это было очень неприятное зрелище. Гибель наших товарищей не должна остаться без отмщения. Немного позднее мы атаковали расположение этой зенитной батареи. Во время полета на малой высоте я часто видел обломки сбитого «Хейнкеля», сверкающие на солнце. Во второй половине дня ко мне подошел капитан из штаба эскадры, он сообщил, что мой двоюродный брат был сбит сегодня утром северо-западнее Белгорода на He-111. Он сильно удивился, когда я подробно рассказал, как именно это произошло. Мой кузен был третьим сыном моего дяди, погибшим в этой войне. А немного позднее без вести пропал и сам дядя.

* * *

В следующие несколько недель наша эскадра понесла тяжелые потери. Был убит мой школьный товарищ, командир 8-й эскадрильи обер-лейтенант Вутка. Погиб лейтенант Шмидт, чей брат недавно был убит в воздушном бою над Сицилией. В обоих случаях так и осталось неясно: взорвались эти самолеты, когда начали пикирование, или уже в момент сброса бомбы? Может быть, причиной взрыва стало короткое замыкание в результате диверсии? Про-

шло несколько месяцев, прежде чем у нас зародилось это подозрение, потому что имели место несколько подобных случаев. Но и тогда, несмотря на самое тщательное расследование, мы так и не нашли достаточных доказательств.

Во время этих вылетов под нами гремела великая танковая битва. Такого зрелища мы не видели с 1941 года. Огромные массы танков обоих противников сошлись на обширной равнине. Тщательно замаскированные противотанковые орудия русских располагались чуть позади. Иногда противники вкапывали свои танки в землю, когда они теряли способность двигаться, но сохраняли боеспособность. По численности русские танки значительно превосходили наши, зато по качеству наши танки и оружие далеко оставили позади вражеские. Именно здесь впервые имело место массовое применение танков «Тигр». Орудия всех наших танков имели более высокую скорострельность, а более совершенные прицелы позволяли стрелять более метко. Главной причиной, по которой наши войска превосходили вражеские, была превосходная подготовка наших солдат.

Самой большой опасностью для наших танков были советские тяжелые и сверхтяжелые противотанковые орудия, которые появлялись на любом важном участке битвы. Так как русские были отменными мастерами камуфляжа, обнаружить и уничтожить их противотанковые орудия было исключительно сложно.

При виде этих огромных масс танков мне сразу вспомнились вооруженные пушками самолеты экспериментального подразделения, которое я привел с собой в Крым. Когда перед глазами маячит такая заманчивая цель, испытать противотанковую «Штуку» было бы крайне просто. Разумеется, советские танки прикрывало большое количество зенитных орудий. Однако я говорил себе, что противников разделяет всего 1000—1500 метров, и если я не рухну камнем вниз после прямого попадания снаряда, то всегда смогу посадить поврежденный самолет сре-

ди своих танков. Поэтому было решено, что следом за моим пушечным самолетом последуют «Штуки» с бомбами. Так мы и сделали.

В ходе первой атаки 4 русских танка взорвались под сокрушительными ударами моей пушки. К вечеру их количество возросло до 12. Нас всех охватил охотничий азарт, так как мы понимали, что каждый уничтоженный вражеский танк означает спасение нескольких германских солдат.

После первого дня боев механикам пришлось хорошо потрудиться, так как мой самолет был серьезно поврежден зенитным огнем. Жизнь у такого самолета не слишком долгая, но самым главным было другое. Нам удалось развеять вражеское проклятье, витавшее над нами, и в виде пушечной «Штуки» мы получили оружие, которое могли немедленно использовать повсюду и которое было способно справиться с огромным количеством советских танков. Летчики моей эскадрильи радовались, как дети. Те же самые чувства испытывало командование группы и эскадры, так как самолет в бою оправдал все возлагавшиеся на него надежды. Чтобы немедленно получить такие же самолеты, штаб разослал телеграммы по всем авиационным экспериментальным противотанковым подразделениям, требуя, чтобы все исправные самолеты были отправлены на фронт вместе с экипажами. Таким образом была сформирована противотанковая эскадрилья, и она поступила под мое командование.

Последующие бои подтвердили наши догадки, и мы добились определенных успехов. Когда вооруженный пушкой самолет выходил в атаку, часть остальных бомбардировщиков должна была подавить ПВО противника. Остальные держались в круге на относительно небольшой высоте, как курица, охраняющая своих цыплят. Они должны были защитить охотников за танками от атак вражеских истребителей.

Мало-помалу мы осваивали новую тактику, хотя очень часто полученный опыт приходилось оплачивать синяка-

ми и шишками. Мы потеряли самолет в относительно слабо защищенном районе, так как оказались посреди артиллерийской дуэли. Следовало избегать воздушного пространства, в котором пролегают траектории снарядов, иначе появляется возможность погибнуть от шального снаряда.

Спустя некоторое время Советы научились довольно успешно отражать наши атаки против своих танков. Если это было возможно, они выдвигали свои зенитки прямо к головным танкам. Танки оснащались дымовыми гранатами, чтобы ставить дымовые завесы или имитировать пожар в надежде обмануть атакующий самолет. Пилот мог поверить, что уже добился результата, и отвернуть в сторону. Опытные экипажи вскоре научились не поддаваться на такие уловки и не прекращали атаку, пока танк действительно не был уничтожен. Если танк действительно горел, его охватывало яркое пламя, а пытаться изобразить такой огонь было делом слишком рискованным. Очень часто танки взрывались, когда огонь добирался до боекомплекта. Мы чувствовали себя крайне неудобно, когда начинали рваться снаряды, а наш самолет летел на высоте 5—10 метров над танком. Уже в первый день мне дважды пришлось пролететь сквозь фонтан огня. И каждый раз я думал: «Ну вот, настал твой черед».

Однако я благополучно выскакивал из пламени, хотя зеленая камуфляжная краска на моем самолете подгорела, а обломки взорванного танка изрешетили крылья и фюзеляж пробоинами.

Мы всегда пытались поразить танк в одно из самых уязвимых мест. Самая толстая броня расположена в лобовой части танка, поэтому все танки пытаются, насколько это возможно, всегда поворачиваться к противнику лбом. Бортовая броня не такая толстая. Но самой лучшей мишенью для нас была корма танка. Именно там расположен мотор, и необходимость охлаждать его вынуждает устанавливать там лишь тонкую броню. Кроме того, чтобы облегчить вентиляцию моторного отсека, приходится

устанавливать жалюзи, которые имеют еще меньшую прочность. Поэтому моторный отсек является самой удобной точкой прицеливания. Вдобавок, там, где мотор — там и бензин. Когда мотор работает, с воздуха это легко заметить, так как за танком тянется хвост синеватых выхлопных газов. По бортам танка расположены бензобаки и укладки боеприпаса, но бортовая броня значительно толще кормовой.

Танки часто несут на борту пехоту. В тех местах, где русские уже сталкивались с нашими атаками, при появлении самолетов пехотинцы предпочитали прыгать с танков, даже если те шли на большой скорости. Вероятно, они думали, что настал их час, и у них остались считанные секунды до начала нашей атаки. Иван предпочитал отражать атаку, стоя на твердой земле.

* * *

Во второй половине июля сопротивление германскому наступлению усилилось. Нашим танкистам приходилось разгрызать один орешек за другим, и темп наступления замедлился. Каждый день мы находились в воздухе с раннего утра до позднего вечера, поддерживая наши авангарды, которые продвигались на север через реку Псёл, чтобы наступать вдоль железнодорожного полотна, идущего из Белгорода.

Как-то утром во время подготовки к вылету нас захватило врасплох большое соединение штурмовиков Ил-2, которые незамеченными подкрались к нашему аэродрому на малой высоте. Мы поспешно взлетели в разных направлениях, кто как мог, чтобы побыстрее очистить аэродром. Однако многие самолеты остались на земле. Как ни странно, но ничего не произошло. Наши зенитки, прикрывающие аэродром, открыли бешеный огонь, и это, судя по всему, смутило Ивана. Мы могли видеть, как 20-мм зенитные снаряды отлетают от брони русских штурмовиков.

Этот самолет имеет очень мало уязвимых точек. Однако когда наши зенитчики использовали 20-мм броне-

бойные снаряды, им удавалось сбивать бронированных Иванов.

Совершенно неожиданно мы получили приказ перебазироваться в Орел, который находился на другой стороне Курского выступа, так как Советы начали там крупное наступление. Через несколько часов мы прибыли на аэродром к северу от Орла. Оказалось, что ситуация вокруг Орла примерно соответствует тем слухам, которые уже начали ходить по Харькову. Советы атаковали город с севера, востока и юга.

Наше наступление остановилось по всему фронту. Мы прекрасно понимали, почему это произошло. Высадка союзников в Сицилии и последовавший путч против Муссолини вынудил спешно перебросить наши лучшие дивизии в Италию и другие районы Европы. Очень часто в это время мы повторяли: лишь благодаря помощи западных союзников Советы все еще существуют как реальная боевая сила!

Август стал для нас жарким во всех смыслах этого слова. На юге шли ожесточенные бои за обладание Кромами. Во время одного из наших первых вылетов в этом районе со мной случилось довольно странное происшествие. Мы должны были атаковать большой мост, расположенный в этом городе. Когда я начал пикировать, один русский танк поднялся на мост. Буквально секунду назад мост в моем прицеле был совершенно пустым. В результате, когда 500-килограммовая бомба попала в мост, танк находился как раз на полпути с одного берега на другой. А в результате и мост, и танк рухнули в реку.

ПВО русских в этом районе была необычно сильной. Через несколько дней в северном секторе западнее Болхова мой самолет получил прямое попадание снаряда в мотор. Шквал мелких осколков ударил мне в лицо. Сначала я решил было выпрыгнуть с парашютом, но кто скажет мне, куда в этом случае ветер унесет меня? Надежда на благополучное приземление была довольно призрачной, так как вокруг шныряли советские истребите-

ли Як. Однако я сумел удачно выполнить вынужденную посадку совсем недалеко от германских траншей. Пехотинцы, державшие там оборону, быстро вытащили меня, и через 2 часа я уже вернулся на свой аэродром.

Я немедленно взлетел на новом самолете и направился в тот же район. Для нас было совершенно обычным делом вернуться в то место, где тебя совсем недавно сбили. Это помогает избавиться от нерешительности и стереть неприятные воспоминания.

Мы находились почти в той же точке. Я набрал довольно большую высоту и увидел множество разрывов зенитных снарядов. Русские стреляли по нашим самолетам, и с высоты можно было легко обнаружить орудия по вспышкам выстрелов. Я немедленно атаковал их и приказал сопровождавшим меня самолетам сбросить бомбы на позиции русских батарей. Потом мы полетели назад. Я испытывал приятное чувство облегчения от мысли, что Иванам крепко досталось.

* * *

Русские самолеты совершали налеты на наши аэродромы в секторе Орла каждую ночь. Сначала мы спали в палатках, но потом перебрались в каменные здания на аэродроме. Возле палаток были вырыты щели. Мы собирались прятаться в них, если снова прилетят русские самолеты. Однако кое-кто из нас не просыпался даже во время воздушных налетов, так как за целый день полетов люди уставали слишком сильно, и им требовался хороший отдых, чтобы набраться сил, так как завтра предстояла не менее изматывающая работа. Но в любом случае Иваны бомбили нас целую ночь напролет. Мой друг Вальтер Краус, который тогда командовал 3-й группой, был убит во время одного из таких рейдов. Он проходил переподготовку вместе со мной в резервной эскадрилье в Граце, так как ранее служил в разведывательной авиации. Он хорошо проявил себя как пилот пикирующего бомбардировщика и был одним из лучших командиров

нашей эскадры. Он только что получил звание майора и был награжден Дубовыми Листьями. Мы горько оплакивали потерю друга, его смерть стала тяжелым ударом для всех нас. Как много таких же тяжелых ударов неумолимой судьбы нам еще предстоит перенести?

Я сдал командование 1-й эскадрильей и вместо нее получил 3-ю группу. Я знал ее достаточно хорошо, ведь именно в ней я служил в должности инженера эскадрильи. Конечно, в ней появились новые люди, но я был знаком с ними, так как несколько раз посещал это подразделение. Было совсем нетрудно привести их в надлежащую форму, так как там служил майор Беккер. Мы прозвали его «Фридолин». Он знал абсолютно все на свете. Беккер стал для наземного персонала эскадрильи отцом и матерью. Медицинская служба находилась в руках штаб-арцта Гадерманна, который тоже был другом и советчиком всех, кто служил в эскадрилье. Поэтому командование 3-й группы напоминало дружную семью, в которой царит дружба и взаимопонимание, а приказы отдаются и исполняются вместе. В воздухе нам не требовалось никаких дополнительных тренировок, так как во время боевых вылетов я часто вел и эту эскадрилью.

Именно здесь я вскоре совершил свой 1200-й боевой вылет. Меня сопровождала истребительная группа, в которой по странному стечению обстоятельств служил известный лыжник Енневайн. В перерывах между вылетами мы вспоминали наши родные горы и, разумеется, лыжные походы. Енневайн не вернулся после одного из совместных вылетов с моей эскадрильей и был объявлен пропавшим без вести. Вероятно, его самолет получил попадание, так как, по свидетельствам товарищей, он передал по радио: «Попадание в мотор, я ухожу в сторону солнца». Однако в это время солнце находилось почти точно на западе. Он выбрал самый невыгодный путь отхода, так как Советы прорвали нашу линию фронта и сейчас наступали с востока на запад. Поэтому, если Енневайн полетел на запад, он должен был оказаться пря-

мо над прорвавшимися советскими танками и, судя по всему, он сел на территории противника. Если бы он уклонился всего на несколько километров к югу, то легко мог добраться до наших войск, так как брешь в линии фронта была очень узкой. Но в Орле нас продолжали преследовать несчастья. Вместе с командиром 9-й эскадрильи стрелком летал обер-лейтенант Хорнер. Он был награжден Рыцарским Крестом и был одним из самых старых офицеров нашей группы. Их самолет был поврежден зенитным огнем северо-западнее Орла и круто пошел к земле. Потом «Штука» грохнулась на ничейной территории на склоне маленького оврага. Сначала я думал, что пилот совершил вынужденную посадку и может остаться жив. Однако после того как я несколько раз пролетел над разбитым самолетом, я заметил, что люди в кабине не двигаются. Наш медик отправился туда и с помощью пехотинцев добрался до самолета. Но было уже поздно — экипаж погиб. Вместе со священником он предал тела земле, и еще два наших товарища обрели вечный покой.

* * *

В следующие несколько дней нашей эскадрилье было не до разговоров, только по служебным делам. Горечь тяжелых утрат чуть не раздавила нас. Почти то же самое происходило и в других подразделениях. Во время одной из утренних атак позиций советской артиллерии к востоку от Орла вместе со мной полетела 1-я группа. 2-й эскадрильей командовал обер-лейтенант Якель. Он стал прекрасным летчиком и в совершенстве овладел фигурами высшего пилотажа. Когда он замечал вражеский истребитель, то неизменно бросался в атаку, хотя противник превосходил его в скорости и огневой мощи. Уже на Кубанском фронте он заставил всех нас долго смеяться. Он всегда считал, что его Ju-87 летает очень быстро, и если дать полный газ, то все остальные быстро отстанут. Это весельчак довольно часто сбивал вражес-

кие истребители. Он напоминал оленя, который ревет, вызывая соперника на бой. И когда тот появляется, олень бросается на него, опустив рога. Якель стал настоящей душой эскадрильи. Он мог, ни разу не повторившись, травить анекдоты с 9 вечера до 4 утра. В его репертуар входили несколько баллад, таких как «Бонифациус Кизеветтер».

В то злосчастное утро Якель вместе со своей эскадрилей атаковал соседнюю батарею, и мы вместе повернули на базу. Мы уже пролетали над линией фронта, как вдруг кто-то крикнул: «Истребители!» Я увидел их, однако они были довольно далеко. Более того, судя по всему, они не собирались нас атаковать. Но Якель повернул назад и полетел навстречу русским. Он сумел сбить один истребитель. Однако его испытанный стрелок толстяк Енш, похоже, смотрел куда-то в сторону, а не прямо перед собой, как положено. К ним сзади подкрался другой ЛаГ-5. Я увидел, как самолет Якеля внезапно вошел в пике, хотя высота не превышала 200 метров, врезался в землю и взорвался. По моим предположениям, в горячке боя Эгберт просто забыл, что летит слишком низко. Так мы потеряли еще одного любимого товарища.

У многих из нас невольно появлялась подлая мыслишка: «Старики уходят один за другим. Я почти наверняка могу с помощью календаря высчитать, когда наступит мой день». Любым несчастьем рано или поздно приходит конец. Мы долго ждали, когда наконец завершится полоса невезения. Если твоя жизнь постоянно подвергается опасности, ты невольно становишься фаталистом, и твоя душа черствеет. Никто из нас не выпрыгивал из постели, когда по ночам невдалеке начинали рваться бомбы. Мы смертельно уставали, так как в течение долгого периода ежедневно с рассвета и до заката находились в воздухе. Поэтому, полусонные и равнодушные, мы слушали, как взрывы подбираются все ближе.

* * *

В зоне прорыва к северу от нашего аэродрома дела шли все хуже и хуже. Русские уже подошли к Карейчеву, находящемуся северо-западнее нашего аэродрома, и угрожали захватить его. Чтобы быстрее оказываться в районе боев, мы перебазировались на аэродром Карейчева. Бои шли в основном в лесу, поэтому сверху было крайне сложно что-либо различить. Лесистая местность позволяла красным хорошо маскировать свои позиции, и наши атаки каждый раз были предельно трудными. Лишь с величайшим трудом я замечал танки, поэтому обычно я летал вместе с бомбардировщиками. Так как я командовал группой, противотанковая эскадрилья теперь находилась под моим прямым командованием. Ее личный состав быстро освоил методы операций, приемы технического обслуживания и тактику действий пушечных самолетов, которые я разработал.

Наше пребывание в Карейчеве не затянулось. Снова поползли слухи, что вскоре нас перебросят куда-то на юг, где сложилась критическая ситуация. Мы совершили несколько вылетов, базируясь в Брянске, а потом нам действительно пришлось возвращаться в Харьков. Но на этот раз нашей базой стал аэродром к югу от города.

ГЛАВА 11

ОТСТУПЛЕНИЕ К ДНЕПРУ

За несколько месяцев нашего отсутствия в Харькове произошло много перемен. Наши пополненные дивизии были отведены, и Советы развернули новое наступление. Мы задержались там всего на день или два, а потом советские снаряды начали разрываться на улицах города. На нашем аэродроме не было больших запасов бензина и бомб, поэтому приказ о перебазировании на новый аэродром не стал для нас сюрпризом. Новая база находилась в 160 километрах южнее, рядом с деревней Дмитровка. Так как она находилась на значительном расстоянии от новой линии фронта, то мы использовали два аэродрома подскока: один в Барвенково для полетов к линии фронта на Донце в районе Изюма, второй — в Сталино для полетов к линии фронта на Миусе. На каждом из этих аэродромов находилось небольшое подразделение, чтобы обслуживать самолеты в течение дня. Каждое утро мы брали с собой небольшую группу техников и оружейников. Нашим войскам удалось создать прочную линию обороны на Донце и Миусе, несмотря на сильные атаки советских войск. Очень часто начальник оперативного отдела штаба давал нам знакомые цели: то же самое дерево, тот же самый овраг. Мы вскоре перестали обращаться к картам, что было большим облегчением

для пилотов. Как когда-то говорил Штеен: «Мы наконец стали большими мальчиками».

Во время нашего первого вылета в сектор Изюма кто-то произнес по радио мой позывной: «Ханнелора! Ты по-прежнему прикрываешься, когда бьют штрафной?» Я не ответил, однако он повторял свой вопрос снова и снова. Внезапно я узнал голос офицера разведки, с которым мы часто действовали вместе, и чью дивизию мы не раз поддерживали своими бомбами. Разумеется, это было нарушением секретности, но я не смог устоять перед соблазном и ответил, что и сейчас прикрываю кое-что, когда бьют штрафной, и что он — опытный футболист. Невидимый собеседник весело рассмеялся, и остальные экипажи с большим удовольствием слушали наш разговор, совершенно не обращая внимания на яростно грохочущие русские зенитки. Это был обер-лейтенант Эпп из воздушной разведки, один из лучших футболистов Вены. Так как он вместе со своим подразделением сейчас находился в самой гуще боя, я решил отложить встречу с ним до лучших времен.

Обер-лейтенант Антон, который командовал 9-й эскадрильей после смерти Хорнера, сам был убит на Миусе. Его самолет взорвался, когда входил в пике. Еще одно необъяснимое летное происшествие, которое уже повторялось несколько раз. Ушел еще один из «стариков», кавалер Рыцарского Креста. Увы, экипажи постоянно приходили и уходили, и этот конвейер не останавливался ни на день, подчиняясь беспощадному ритму войны.

В воздухе уже запахло осенью, когда мы получили приказ включить в свою зону ответственности и фронт на Днестре. Да, мы откатились уже так далеко на запад, и действовать приходилось с аэродрома северо-западнее Красноармейской. Советские войска наступали на Донецкий промышленный район с севера и северо-востока. Судя по всему, они проводили очень крупную операцию. Кроме того, по нашему аэродрому ежедневно наносили удары бомбардировщики «Бостон». Это было крайне непри-

ятно, так как задерживало обслуживание самолетов, и мы опаздывали с вылетами. Во время налетов русских мы прятались в щелях, вырытых рядом с самолетами, и пережидали там, пока Иван не кончит развлекаться. Наши потери в самолетах и технике были незначительными.

И никто не сказал нам, что части, проходящие мимо аэродрома, являются арьергардом нашей отступающей армии. Причем Иван буквально наступает им на пятки. Мы взлетели с западного аэродрома, пролетели над городом и набрали высоту. Мы должны были атаковать вражеские войска в 40 километрах на северо-западе. На другой стороне города я различил 6 или 8 танков. Их очертания показались мне немного странными. Хенчель прервал мои размышления:

«Герр гауптман, давайте на обратном пути полюбуемся на немецкие танки»

И мы полетели дальше, выполнять боевое задание. Значительно дальше к западу мы встретили крупные силы противника, и никаких признаков германских войск.

Теперь мы летели назад и смогли рассмотреть загадочные танки получше. Все они были русскими Т-34! Их экипажи сидели рядом, внимательно изучая карты, русские готовились к операции. Встревоженные нашим появлением, они бросились врассыпную и начали прыгать в свои танки. Но в этот момент мы ничего не могли сделать, так как нам сначала требовалось сесть и перевооружить самолеты. Тем временем Советы вошли в город. Наш аэродром находился на противоположном конце города. Через 10 минут я был готов к взлету, чтобы начать искать вражеские танки на улицах. Когда мы атаковали их, танки стремительно заворачивали за угол и пропадали из вида. И все-таки я подбил 4 танка. Но куда делись остальные? Они могут появиться на аэродроме в любую минуту. Мы не могли эвакуироваться, так как часть личного состава находилась в городе и нам следовало дожидаться их возвращения. Только теперь я вспомнил, что отправил интенданта на склад в восточной части города. Если только

ему не повезет, он пропал. Но оказалось, что интенданту все-таки повезло. Танк Т-34 появился перед складом как раз, когда наша машина подъезжала к нему. Интендант нажал на газ, машина подпрыгнула и умчалась.

Я взлетел еще раз. Группа не могла лететь вместе со мной, так как иначе у нас не останется бензина для перебазирования в Павловку. Я мог лишь надеяться, что, вернувшись на аэродром, застану своих людей там. После долгих поисков я заметил 2 танка в западной части города и уничтожил их. Очевидно, они искали аэродром, чтобы выкурить ос из гнезда. Однако они потеряли слишком много времени. Мы подожгли все неисправные самолеты, которые не могли взлететь. Пока мы кружили над аэродромом, выстраиваясь, я заметил на границе аэродрома разрывы танковых снарядов. Они наконец добрались сюда, но нас здесь уже не было.

Компас показывал на запад-северо-запад. Мы летели на малой высоте над дорогой. Внезапно длинная автоколонна, шедшая в сопровождении танков, открыла по нам сильный огонь. Наш строй тут же рассыпался, и мы закружились над колонной. Советские танки и грузовики, в основном американского производства, значит тоже советские. Мы набрали высоту, и я отдал приказ подавить зенитки. Их следовало уничтожить, чтобы без помех атаковать колонну с бреющего полета.

После того как мы подавили большую часть зениток, мы разделились на звенья по всей длине колонны и начали обстреливать ее. Постепенно смеркалось, дорога извивалась, словно змея. Ее усеивало множество костров — горели моторы танков и автомобилей, которые не успели свернуть с дороги вправо или влево. Мы не пропустили ни одной цели, и Советы снова понесли тяжелые потери в технике и людях. Но что это? Я пролетел над первыми 3 или 4 машинами, все они имели нарисованный на капоте германский флаг. Грузовики были явно германского производства. В паре сотен метров впереди в небо взвились 2 белые сигнальные ракеты, выпущенные

из окопов, вырытых на обочине. Это наш опознавательный сигнал! Да, очень давно я не чувствовал себя так скверно. Я охотно разбил бы свой самолет где-нибудь поблизости. Так была это германская колонна, или нет? Все горело. Но почему они тогда вели такой плотный огонь с грузовиков?.. Как к ним попали американские грузовики?.. И кроме того, я совершенно ясно видел удирающих солдат в коричневых мундирах! Я весь взмок от пота, и постепенно меня начала одолевать паника.

Было уже совсем темно, когда мы приземлились в Павлограде. Никто из нас не произнес и слова. Всех мучила одна и та же мысль. Мы атаковали германскую колонну или русскую? Но мы никак не могли найти ответ. Я попытался по телефону выяснить в штабе Люфтваффе и пехотного корпуса, что за колонна это могла быть. Наконец усталость сразила меня, и я забылся тяжелым сном. Ближе к полуночи прибыло несколько солдат. Дежурный офицер поспешно меня разбудил. Наши товарищи из пехоты благодарили нас за то, что мы помогли им спастись. Они рассказали, что их грузовики были захвачены русской колонной. Они едва успели отбежать чуть-чуть и укрыться от пуль в окопах на обочине дороги. Именно в этот момент на сцене появились мы и начали расстреливать Иванов. Наши парни сразу воспользовались благоприятной возможностью и совершили спринтерский забег еще метров на двести. Это сняло тяжкий груз с моей души, и я поспешил обрадовать своих товарищей по оружию.

Вскоре после этого инцидента мы прибыли в Днепропетровск. Наша группа базировалась на аэродроме на восточном берегу Днепра, поэтому добираться до квартир в центре города приходилось довольно долго. Для русских городов Днепропетровск выглядел довольно неплохо, вроде Харькова. Советские бомбардировщики и штурмовики почти ежедневно совершали налеты на мост через Днепр. Красные надеялись уничтожить его и отрезать путь отступления германским войскам. Кроме того, это поме-

шало бы перебрасывать на фронт подкрепления и припасы. До сих пор мы ни разу не видели, чтобы подобные налеты русских принесли им успех. Возможно, мост был слишком мал для русских летчиков. Зато гражданское население радовалось этим налетам. Как только появлялись русские самолеты, люди хватали корзины и бежали к реке, так как после налета всплывала масса глушеной рыбы. Ее было столько, что съесть ее всю было просто невозможно. Мы совершали вылеты на северо-восток и юг, так как советские войска продолжали наступать с Дона, чтобы помешать нам создать прочную линию обороны на Днепре. Когда мы перебазировались из Днепропетровска в Большую Костромку, расположенную в 120 километрах западнее, я потерял Бекера. Он был переведен в штаб эскадры. Я затягивал его перевод, насколько это было возможно, так как он принадлежал к моему «семейному кружку», но исход этой борьбы был предрешен. И после долгих препирательств мне пришлось подчиниться.

ГЛАВА 12

ДАЛЬШЕ НА ЗАПАД

Большая Костромка — это типичная русская деревня, со всеми ее преимуществами и недостатками. Нормальный европеец найдет в ней неудобств гораздо больше, чем преимуществ. Строения в деревне стоят довольно разбросанно, большей частью это глиняные мазанки, лишь отдельные дома сложены из камня. Говорить о каких-либо улицах нельзя в принципе, деревню во всех направлениях пересекают тропинки, перекрещивающиеся самым причудливым образом. В плохую погоду наши автомобили тонут в грязи по самые оси, и вытащить их абсолютно невозможно. Аэродром расположен на северной окраине деревни, на дороге, ведущей в Апостолово. Впрочем, эта «дорога» большую часть времени непроходима для машины. Поэтому наш личный состав, не теряя времени, постарался приспособиться к специфике местной жизни и начал добираться до аэродрома верхом. Люди прыгивали с лошади прямо на крыло самолета, потому что взлетная полоса была немногим лучше «дороги». Так как дожди шли очень часто, она больше напоминала море жидкой грязи, в котором кое-где виднелись маленькие островки. Если бы не широкие шины Ju-87, мы просто не смогли бы проводить полеты с этого аэродрома. Жили мы совсем недалеко от Днепра. Наши

квартиры были разбросаны по всей деревне. Штаб эскадры расположился в сельской школе и соседних пристройках. «Офицерская столовая» представляла собой обычную комнату в штабе.

Площадь перед школой-штабом часто заливали водой, которая потом замерзала. Это позволяло нам иногда поиграть в хоккей. Сначала Эберсбах и Фикель не упускали ни одного случая устроить матч. Но потом их энтузиазм немного поуял, так как ноги покрылись множеством синяков и ссадин. В очень плохую погоду хоккейные матчи иногда проводились под крышей, но это заканчивалось для вратарей еще хуже. Переломать мебель мы не могли по причине отсутствия таковой.

Русских всегда поражало огромное количество мелочей, которые наши солдаты таскают с собой. Они полагают, что фотоснимки наших домов, комнат и девушек — фашистская пропаганда и фальшивка. Понадобилось много времени, чтобы убедить их в том, что снимки подлинные. Они даже начали сомневаться в справедливости штампа «фашистские варвары». Через несколько дней здесь, как и во всех других местах, где мы квартировали, русские подходили и спрашивали, можно ли им снова повесить иконы и распятия. Раньше, в советские времена, им приходилось все это прятать подальше от собственных детей и комиссаров. То, что мы не возражали, производило на жителей деревни огромное впечатление. Если мы пытались рассказать им, что в нашей стране в любом доме можно найти икону или распятие, они просто отказывались верить. Русские снова вешали иконостасы, однако нам постоянно приходилось повторять, что мы не собираемся запрещать все это. Они жили в страхе перед комиссарами, которые продолжали держать деревню под наблюдением и шпионили за ее жителями. Эту задачу очень часто выполняли школьные учителя.

У нас постоянно возникали проблемы из-за непролазной грязи. Доставка снабжения и даже продовольствия

не раз прекращалась. Когда мы пролетали над Днепром, я не раз видел, как наши и русские солдаты швыряют в воду ручные гранаты и подбирают глушеную рыбу. Мы на войне, и Днепр превратился в линию фронта. Обе стороны используют любую возможность подкормить солдат. Поэтому однажды и я решил попытать счастья, используя маленькую 50-килограммовую бомбу. Наш интендант Гослер отправился к Днепру вместе с небольшой группой добровольцев. Я предварительно показал ему на карте, в каком именно месте сброшу бомбу. После того как я обнаружил наших «рыболовов», я сбросил бомбу в реку с высоты 25 метров. Она упала в воду совсем недалеко от берега и через пару мгновений взорвалась. Сидевшие с удочками солдаты не на шутку перепугались и попадали на землю ничком. Несколько находчивых ловкачей, которые вышли на середину реки на утлой лодчонке, чтобы первыми начать подбирать рыбу, едва не стали жертвами собственной сообразительности. Взрыв и поднятая им волна чуть не перевернули лодку. С воздуха я увидел, как множество рыбы всплыло брюхом вверх. Солдаты поспешно бросились подбирать ее. Местные жители тоже вылезли из своих укрытий и помчались к берегу, чтобы воспользоваться неожиданным подарком. Грузовик с нашими «рыбаками» вернулся на аэродром через пару часов после меня. Они привезли несколько центнеров рыбы, среди которой попадались великолепные экземпляры весом до 35 килограммов, в основном осетры. Копченые или вареные, они были просто превосходны. Впрочем, огромный жареный карп им не уступал. Через пару недель мы повторили наш «рыболовный вылет» с таким же успехом.

* * *

Боевые вылеты мы совершали почти ежедневно и в самых разных направлениях. На востоке и юго-востоке Советы непрерывно вели наступление на наш плацдарм у Никополя, в основном из района Мелитополя. Все клю-

чевые пункты на карте получили немецкие названия: Гейдельберг, Грюнталь, Густавфельд. Это были дома немецких колонистов. Их предки прибыли в этот район более века назад. Далее на севере линия фронта поворачивала на восток и шла по другому берегу Днепра до Запорожья, пересекала реку и выходила к Кременчугу. Днепропетровск находился на русской территории. Как бывало и раньше, Советы наносили удары на разных участках фронта, и часто им удавалось вклиниться в нашу оборону. Положение восстанавливалось после наших контратак, которые в основном проводили танковые дивизии. Промышленный центр Кривой Рог, находившийся чуть севернее нашего аэродрома, имел бетонную взлетную полосу, но мы не могли использовать ее.

В один из дней Советы внезапным ударом захватили Кривой Рог и его аэродром. Основные силы русских наступали с севера от Пятихаток. Именно здесь пропал без вести обер-лейтенант Менде. Несмотря на интенсивные поиски, мы так и не смогли найти нашего доброго товарища, растворившегося в бескрайних русских просторах. Положение было восстановлено контратакой, и фронт отодвинулся на десяток километров к северу. Так как противник наладил бесперебойную доставку подкреплений, топлива и боеприпасов для своей ударной группировки, нам пришлось атаковать мосты через Днепр. Наши цели в основном располагались между Кременчугом и Днепропетровском. Как-то утром пришло сообщение, что русские нанесли очередной удар с севера, поэтому нам пришлось взлететь, несмотря на отвратительную погоду. Моей задачей был сбор информации, так как нужно было определить расположение вражеских сил и оценить шансы атаки крупным соединением пикировщиков при данном состоянии атмосферы. Перед взлетом мне сообщили, что такие-то деревни в районе боев занимают наши войска, однако они ведут тяжелые бои, и им срочно требуется помощь. Мне следовало установить контакт с командирами пехотных частей и офицером наведения авиации.

Облачность была низкой, и мы вылетели в район боев тройками. В наушниках я услышал голос офицера наведения, которого я хорошо знал. Во всяком случае, я надеялся, что именно с ним мне предстоит работать. Я должен напомнить, что все пехотные командиры рвались заполучить нашу поддержку. Поэтому мы всегда требовали, чтобы каждая пехотная часть имела собственный позывной. Нас буквально разрывали на части, и требовалось в двадцать раз больше самолетов и летчиков, чтобы выполнить все запросы. Судя по голосу, со мной с земли разговаривал футболист Эпп, но даже без его информации я уже заметил цель — крупную группу вражеских войск и техники примерно в 3 километрах впереди. Я все еще летел над нашими позициями и начал закладывать вираж, когда увидел множество вспышек выстрелов зенитных батарей. Разрывы снарядов не были видны, так как их скрывали тучи, но мой самолет вздрогнул от ударов по кабине и капоту двигателя. Я получил осколочные ранения лица и рук. Мотор самолета мог в любой момент остановиться. Он продержался еще пару минут, а потом все-таки заглох. Но за это время я успел заметить луг к западу от деревни. Я был уверен, что русские все еще меня не видят. Я благополучно приземлился на этом лугу. Фикель быстро посадил свой самолет рядом. Мы совершенно не представляли, сколько времени этот район будет контролироваться нашими войсками. Поэтому мы с Хенцелем сняли с нашего самолета самые важные приборы, забрали парашюты, часы, личное оружие и забрались в самолет Фикеля. Когда мы летели домой, то доложили по радио командованию о происшествии. Вскоре мы благополучно приземлились в Костромке. Во время этих боев неприятный инцидент произошел с обер-лейтенантом Фриче. Его самолет был подбит русскими истребителями юго-восточнее Запорожья, возле Гейдельберга. Он сумел выпрыгнуть с парашютом, хотя при этом сильно ударился о хвостовое оперение. После недолгого пребывания в госпитале этот

прекрасный командир и кавалер Рыцарского Креста снова вернулся в строй.

Однако нам везло далеко не всегда. Как раз мы возвращались после вылета, и возле аэродрома строй рассыпался. Самолеты летели низко над землей по одиночке и уже готовились заходить на посадку. Внезапно наши зенитки открыли бешеный огонь — высоко над нами появились русские истребители. Они совсем не собирались атаковать нас, и все неприятности стали результатом стрельбы зениток. Разумеется, наводчики пытались стрелять между нашими самолетами, но получалось это плохо. Командир 7-й эскадрильи обер-лейтенант Херлинг и инженер группы Крумингс были сбиты и погибли. Немного позднее погиб и обер-лейтенант Фрич. Наша четверка всегда была неразлучна, и вот из нее уцелел только я один. Все трое моих друзей были кавалерами Рыцарского Креста, и все они отдали жизни за свою страну. Для всех нас их гибель стала тяжелым ударом. Они были прекрасными летчиками и отличными командирами для своих подчиненных. Иногда наступает такой период, когда кажется, что все ополчилось против тебя, и череда несчастий будет бесконечной.

* * *

В ноябре мы получили радиogramму: я награжден Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями и Мечами и должен вылететь для получения награды в ставку фюрера в Восточной Пруссии. Примерно в это время я уничтожил свой сотый танк. Лично я был рад новой награде, не в последнюю очередь потому, что это было признание достижений всей нашей группы. Однако я был разочарован тем, что не прошло мое представление Хенцеля к Рыцарскому Кресту. Вероятно, оно застряло где-то между высокими штабами. Поэтому я решил захватить с собой своего стрелка. Хенцель к этому времени уже совершил 1000 боевых вылетов, сбил несколько советских истребителей и являлся нашим лучшим стрелком. Мы полете-

ли в Восточную Пруссию через Винницу — Проскуров — Лемберг — Краков. Ставка фюрера находилась недалеко от Гольдапа.

Сначала мы приземлились в Лётцене. Я представился подполковнику фон Белову. Он сказал мне, что майор Храбак¹ должен получать Дубовые Листья вместе со мной. Я привел Хенчеля к Белову и спросил у него, получила ли ставка мое представление. Белов ответил, что документы не прибыли, однако пообещал немедленно затребовать их от рейхсмаршала Геринга. В штабе Геринга бумаг тоже не оказалось. Тогда кто-то предположил, что наградные документы лежат среди прочих бумаг, представленных на подпись Герингу. Рейхсмаршал лично подтвердил это Белову, и тот отправился к фюреру. Белов доложил Гитлеру, что я привез с собой Хенчеля потому, что его наградные документы странствовали по инстанциям слишком долго, но что командующий Люфтваффе утвердил награждение. На это фюрер сказал: «Пусть он прибудет вместе с остальными». Этот день стал одним из самых памятных для моего верного стрелка. Лишь очень немногие получали Рыцарский Крест из рук фюрера. Обычно главнокомандующий вручал награды, начиная с Дубовых Листьев.

Вот так майор Храбак, Хенчель и я прибыли на прием к фюреру. Сначала он вручил нам награды, а потом было устроено небольшое чаепитие. Фюрер говорил о последних боях на Восточном фронте и о выводах, которые следовало сделать. Он сообщил, что идет формирование новых частей, которые потребуются для отражения неминуемого вторжения западных союзников на континент. Наша страна еще могла сформировать значительное число новых дивизий, а промышленность была способна обеспечить их вооружением. Фюрер добавил, что герман-

ская техническая мысль упорно работает над новыми многообещающими образцами вооружений, и мы наверняка вырвем победу из лап большевиков. Это могут сделать только немцы, добавил фюрер. Он гордится солдатами Восточного фронта и прекрасно знает о тех колоссальных трудностях и лишениях, которые они испытывают. Гитлер выглядел бодро. Он был полон идей и твердой веры в будущее.

* * *

Покинув Лётцен, мы должны были отправиться в Гёрлиц, где наш заслуженный Ju-87 наслаждался выпавшим двухдневным отдыхом. Дом Хенчеля находился в Саксонии, совсем недалеко оттуда, и он уехал на поезде, чтобы присоединиться ко мне через 2 дня, когда нам предстояло отправиться на фронт. После этого мы полетели по маршруту Вена — Краков — Лемберг — Винница — Кировоград. Погода была мерзкой, и чем дальше мы забирались на восток, тем отчетливее чувствовалось приближение зимы. Из низких туч обильно сыпал снег, что сильно осложняло полет, особенно трудно было выдерживать правильный курс. Мы почувствовали огромное облегчение, когда наш самолет уже в сумерках приземлился на подмерзшем аэродроме Костромки, и мы снова встретились с нашими товарищами. Здесь было уже довольно холодно, однако у нас не имелось оснований жаловаться, так как морозы резко улучшили состояние дорог в деревне. Лед покрыл все открытые пространства, и теперь передвигаться без коньков стало довольно сложно. Когда нелетная погода приковывала нас к земле, мы снова начинали играть в хоккей. Даже людей, совершенно не склонных заниматься спортом, не оставил равнодушными энтузиазм игроков. Практически все метлы и лопаты были превращены в клюшки. Половине игроков пришлось довольствоваться примитивными русскими коньками, тогда как остальные хвастались настоящими хоккейными ботинками. Кое-кто вообще был вынужден при-

¹ Командир 52-й истребительной эскадры, в которой воевал Эрих Хартманн *Прим пер*

вязывать дощечки к меховым летным сапогам. Но это никого не смущало.

Здесь, в южной России, теплые дни выпадали крайне редко, но тогда все вокруг снова превращалось в непроходимое болото. Вероятно, сказывалась близость двух теплых морей — Черного и Азовского. Наш аэродром не мог выдержать подобного издевательства, и тогда нам приходилось покидать его, мы перелетали в Кировоград. Один из этих грязевых потопов совпал с Рождеством и Новым Годом. В результате все подразделения были вынуждены праздновать по одиночке, так как собрать весь личный состав группы вместе было невозможно. Каждый из солдат получил рождественский подарок, и глядя на их радостные лица, нельзя было представить, что они воюют уже пятый год.

В начале 1944 года установилась хорошая погода, и мы возобновили полеты. Советы начали наступление из района Днепропетровска на запад и юго-запад. Очень быстро они перерезали наши коммуникации между Кривым Рогом и Кировоградом. Контрнаступление наших старых друзей — 14-й и 24-й танковых дивизий — увенчалось полным успехом. Они захватили большое число пленных и много техники, но самое главное — в этом секторе фронта воцарилось затишье, хотя бы временное. Мы постоянно совершали вылеты в район Кировограда и жили совсем рядом с аэродромом. Штаб эскадры располагался неподалеку. В тот день, когда они въехали в новые помещения, штабисты получили неприятный сюрприз. Адьютант эскадры майор Беккер, которого все звали «Фридолин», и инженер капитан Качнер оказались совершенно не знакомы с туземными «отопительными устройствами». Ночью их комнаты наполнил угарный газ. Проснувшийся Качнер обнаружил, что Фридолин уже потерял сознание. Он кое-как выполз на свежий воздух, волоча за собой Фридолина, оба спаслись совершенно случайно. Для солдата погибнуть в результате глупого несчастного случая, а не от пули врага, особенно трагично. После того

как все кончилось благополучно, мы обнаружили даже смешную сторону в этом инциденте, и его герои стали предметом шуток. Оба надолго запомнили эту ночь.

В ходе одной из операций этого периода мы стали свидетелями совершенно необычной драмы. Я вместе с противотанковой эскадрильей действовал юго-западнее Александрии. Мы израсходовали боеприпасы и уже повернули назад, направляясь в Кировоград, чтобы заправить и перевооружить самолеты для нового вылета. Мы скользили буквально над самой землей. На полпути к Кировограду я оказался над густой живой изгородью. Позади нее обнаружили 12 танков. Я сразу опознал их — это были Т-34, двигавшиеся на север. В мгновение ока я набрал высоту и начал кружить над противником. Откуда взялись эти танки? Вне всякого сомнения, они были вражескими. Ни у одного из нас не осталось ни патрона. Мы просто ничего не могли им сделать. И уж один бог знает, куда они денутся к тому времени, когда мы вернемся с новыми боеприпасами, чтобы атаковать их.

Т-34 не обращали на нас никакого внимания и спокойно двигались своей дорогой. Но далее на север я заметил еще какое-то движение. Мы полетели туда на бреющем и обнаружили там наших товарищей — несколько немецких танков Т-IV. Танкисты уставились на нас. Они совершенно не подозревали о том, что враг совсем рядом и скоро может начаться бой. Обе группы танков двигались навстречу друг другу, их разделяла только высокая стена кустов. Никто не видел противника, так как советские танки двигались в ложнине под железнодорожным полотном. Я выпустил красную сигнальную ракету и сбросил сообщение в контейнере. В записке я сообщал нашим танкистам, кто движется им навстречу, с какого направления и какими силами. Между танками оставалось не более 4 километров. Я спикировал прямо на вражеские танки, чтобы показать, где точно находится противник. Обе группы танков продолжали неотвратно сближаться. Кружа на малой высоте, мы следили за происхо-

дящим. Наши танки остановились в том месте, где в живой изгороди оказалась брешь шириной несколько метров. В любой момент перед ними могли внезапно появиться русские танки. Несколько секунд я напряженно ждал, а потом испытал настоящий шок. Русские закрыли башенные люки. Вероятно, видя мои необычные маневры, они заподозрили нечто неладное. Они следовали в прежнем направлении, увеличив скорость. Теперь противников разделяло не более 15 или 20 метров. Сейчас!

Русские наконец добрались до брешы в изгороди и увидели прямо перед собой немецкие танки. Буквально через 2 секунды первый танк Т-IV с дистанции 20 метров поджег своего противника. Прошло еще несколько секунд, прежде чем русские начали отвечать, но к этому времени горели уже 6 их танков. Создалось такое впечатление, что они были застигнуты врасплох и до сих пор не слишком ясно представляли, что происходит. Несколько Т-34, укрывшись за кустарником, попытались пересечь через железнодорожную насыпь, чтобы спастись. Однако немецкие танки, стреляя с места, быстро их уничтожили. Весь бой длился не более одной минуты. Результат был потрясающим. Ни один наш танк не пострадал, зато русские были уничтожены полностью. Наши товарищи-танкисты могли гордиться этим достижением, но и наша радость была ничуть не меньше. Мы сбросили им записку с поздравлениями и несколько плиток шоколада, после чего полетели домой.

* * *

После нескольких рутинных вылетов нам не пришлось слишком долго ждать нового удара. Мы вместе с обер-лейтенантом Фикелем и обер-лейтенантом Шталером отправились охотиться за танками. Мы не имели истребительного сопровождения. Как только мы пролетели над расположением одной из наших танковых частей, появились от 12 до 15 «Аэрокобр». Намерения у них были самые дурные. Все истребители имели красные коки винта

и, судя по всему, принадлежали к гвардейским частям. Над самой землей началась дикая свалка, и я был очень рад, что мне удалось привести обоих своих товарищей домой, хотя наши самолеты изрядно пострадали. Этот эпизод еще долгое время служил предметом вечерних бесед и обсуждался в мельчайших деталях. Фикель и Шталер полагали, что мы спаслись просто чудом. Одновременно эти разговоры были полезным уроком для новичков, так как учили правильным действиям в тяжелом воздушном бою.

Наша 1-я группа некоторое время базировалась в Слынке, к северу от Ново-Украинки. Моя 3-я группа также получила приказ перебазироваться туда, но этот приказ касался только летного состава. Наш технический персонал должен был проследовать на автомобилях в Первомайск на Буге. В последние дни нашего пребывания в Кировограде пришел приказ о присвоения мне звания майора.

В Слынке мы впервые по-настоящему почувствовали, что приближается зима. Холодный восточный ветер дул почти каждый день. Температура упала до 20—30 градусов ниже нуля. Воздействие холода сразу резко сократило число исправных самолетов. Обслуживание и ремонт самолетов на морозе всегда были крайне трудным делом. Это оказалось особенно некстати потому, что русские войска, наступавшие севернее Кировограда, сумели прорваться в горловину долины Мариновки. Русские перебросили к фронту крупные резервы, чтобы консолидировать положение и подготовить плацдарм для нового наступления. Мы использовали для атак все имеющиеся исправные самолеты. Во время одного из вылетов самолет обер-лейтенанта Фикеля был подбит, и пилоту пришлось совершить вынужденную посадку. Местность была довольно ровной, и я сумел сесть совсем рядом с ним. Забрав Фикеля и его стрелка, я вернулся на аэродром. Оставалось лишь пожалеть, что мы потеряли еще один самолет.

Русские танки редко проводили ночные атаки, но в следующие несколько дней нам, а еще больше нашим

товарищам на севере, пришлось не раз иметь с ними дело. В полночь примчался дежурный по аэродрому и разбудил меня неприятным известием. Прибыли несколько человек из истребительной группы, базировавшейся на аэродроме в Малой Выске. Оказывается, русские ворвались на аэродром и отрезали летчиков от самолетов, они срочно просят нашей помощи. Ночь была звездной и безоблачной. Я решил сам переговорить с беглецами. Малая Виска расположена в 30 километрах от нас, и на этом аэродроме находилось несколько частей Люфтваффе.

«Мы все спали, когда раздался страшный грохот. Мимо наших домов промчались русские танки с пехотой на броне. Это все, что мы можем сообщить». Кто-то рассказал, как танки ворвались на аэродром. Все произошло слишком быстро, и наши товарищи были застигнуты врасплох. Некоторые так и удрали прямо в пижамах.

Я оценил ситуацию и решил, что взлетать немедленно не имеет смысла. Впрочем, это просто невозможно. Мы могли бороться с танками только в условиях нормальной видимости. Хотя ночь была довольно светлой, это все-таки была ночь. Нам следовало дожидаться рассвета.

Взлетать мы будем, как только начнет светать. К сожалению, на обратном пути нам придется столкнуться с туманом, который уже сейчас выглядит довольно подозрительно. Мы подходим к аэродрому на малой высоте и видим вспышки выстрелов наших тяжелых зениток. Они уже уничтожили часть самых дерзких стальных чудовищ, остальные постарались укрыться от смертоносного огня «флаков». Личный состав наших авиационных подразделений находится на боевых постах. Когда мы пролетаем над аэродромом, они исполняют нечто вроде пляски команчей, так как не сомневаются, что мы решим все их проблемы. Один Т-34 влетел прямо в избу, где располагался пункт управления полетами, и стоит, накренившись, посреди груды обломков. Часть танков укрылась на территории завода, усеянной слишком высокими трубами. Действовать здесь следует дьявольски осторожно, что-

бы не врезаться в одну из них. Выстрелы наших пушек эхом отдаются по всей деревне. За пределами аэродрома мы не стесняемся использовать бомбы. Те иваны, которые вырвались вперед, поняли, что поступили опрометчиво, и им лучше убраться восвояси. Они начинают отходить к восточной окраине деревни, где надеются укрыться в глубоких оврагах. Там же стоят их грузовики с топливом и боеприпасами. Русские пытаются отогнать нас огнем легких и средних зенитных орудий, но мы забрасываем зенитки бомбами и довершаем уничтожение огнем пушек. Вскоре грузовики загораются и взрываются один за другим.

Иваны драпают по снегу на восток. Теперь перед нами встает гораздо более сложная задача — сесть на собственный аэродром в Слынке. Густой туман по-прежнему лежит на земле, и при заходе на посадку видимость падает почти до нуля.

К наступлению ночи самолеты группы совершили по 7 боевых вылетов, тогда как я со своим ведомым поднимался в воздух 15 раз. Малая Виска очищена от противника. Наши самолеты уничтожили 16 вражеских танков.

* * *

Вскоре после этого боя наш летный состав присоединяется к наземному персоналу в Первомайске-Северном. Местный аэродром имеет небольшую бетонную полосу, однако она используется исключительно для парковки самолетов, чтобы не дать им утонуть в грязи. Взлет, посадка и рулежка на этом аэродроме практически невозможны, это форменная трясина. Мы живем на небольшом хуторе, стоящем рядом с аэродромом. Завершив полеты, а также в те дни, когда стоит нелетная погода, мы с Гадерманном занимаемся спортом. После длинного кросса по пересеченной местности мы всегда принимаем горячую и холодную ванны, а потом катаемся по снегу «в костюме Адама». После такой процедуры испытываешь невероятный прилив сил, просто заново рожда-

ешься. Некоторые «паны» и «паненки», которые, судя по их виду, сильно недолюбливают воду, смотрят на это, вытаращив глаза. Я уверен, что вид наших фигур, напоминающих античные статуи, служит лишним подтверждением вдолбленного им пропагандистского образа «фашистских варваров».

Выяснилось, что без метеоразведки утренние вылеты большими группами в этом секторе являются пустой тратой времени. Район расположения целей может быть окутан непроницаемым туманом, который делает атаку невозможной. Даже если не говорить о бессмысленной трате драгоценного горючего, такие вылеты в сложных метеоусловиях могли стать роковыми для неопытных пилотов. Поэтому был отдан жесткий приказ: на рассвете поднимать самолет метеоразведки и только после получения его донесений о погодных условиях в районе операций принимать решение будет группа взлетать — или нет. Эта задача была слишком важна, чтобы я мог отправить в полет первого попавшегося. Обычно летел Фикель, или какой-нибудь другой опытный пилот, если Фикелю требовался отдых.

Как-то раз на рассвете мы лстели к фронту. Я воспользовался улучшением погоды, и мы взлетели, прежде чем окончательно рассвело. Я старательно запоминаю расположение вражеских объектов в этом секторе фронта. В утренних сумерках видны вспышки выстрелов батарей неприятеля. По интенсивности артиллерийского огня можно определить, что нас ждет сегодня днем. Как только батарея обнаружена, она тотчас наносится на карту. Пройдет немного времени, и русские их замаскируют, после чего обнаружить эти батареи с воздуха будет просто невозможно. Эта информация представляет огромный интерес для наших товарищей из пехоты. Если я рано утром лечу низко над линией фронта, я могу передать армейской разведке точные сведения о местах сосредоточения противника. Это позволяет нам подготовиться к любым действиям противника, и они не станут неожи-

данными. Передо мной разворачивается впечатляющая картина. Многочисленные вспышки выстрелов напоминают мерцание сигарет на перроне огромного вокзала. Снизу к моему самолету поднимаются струи разноцветных огненных шариков, словно пытаюсь привязать меня к земле. Вражеские зенитчики нас заметили. Вверх взлетаю яркие разноцветные ракеты, это вражеские подразделения обмениваются каким-то сигналами. Постепенно наши регулярные утренние визиты становятся все более неприятными для иванов. Особенно раздражает их то, что мы довольно часто застигаем врасплох их танки. Они тоже намеревались использовать предрассветные сумерки, чтобы добиться внезапности, и открывают по мне бешеный огонь. Никто не удивляется, когда иван сразу после рассвета посылает «сталинских соколов» очистить небо над фронтом. Нашей паре, не имеющей истребительного прикрытия, схватки с превосходящим по численности противником не доставляют никакой радости.

Последнее время Фикель выглядит очень измотанным, и Гадерманн советует мне дать ему хорошенько отдохнуть или, по крайней мере, временно освободить от этих вылетов в паре со мной. Фикель после посадки на сильно поврежденном самолете меланхолично замечает, что этот вылет отнял у него пять лет жизни. Хотя говорится это наполовину в шутку, я и сам вижу, что он далеко не атлет и его выносливость тоже имеет свои пределы. Но я благодарен ему за то, что он не отказывается летать со мной. Именно в такие моменты ты понимаешь, что боевое братство — это нечто святое.

Сегодня мы проводим утреннюю разведку в районе Кировограда. Советы снова пытаются прорвать фронт, бросая в топку новые подкрепления из своих поистине неисчислимых резервов. Если погоду можно счесть хоть отдаленно напоминающей летнюю, мы взлетаем всей группой примерно через полчаса после посадки разведчиков. Удар наносится по самым важным целям, которые они обнаружили. Зима с ее плотными тучами и густыми туманами

делает ненадежными любые наблюдения, поэтому мы взлетаем, не имея ни малейшей уверенности в том, сумеем ли через час приземлиться здесь же. Непроницаемый туман опускается на землю совершенно неожиданно, и эта пелена может простоять несколько часов. В такую погоду автомобиль гораздо полезнее самолета.

Однажды мы с Фикелем уже завершили разведку и провели несколько атак с бреющего полета в окрестностях Кировограда. Уже совсем рассвело, и мы летели на запад, домой. Нам еще оставалась примерно половина пути, когда, достигнув Ново-Украинки, мы внезапно попали в полосу быстро сгущающегося тумана. Фикель держится совсем рядом со мной, чтобы не потерять меня из вида. Земля еле видна. Пролетая над селом, я замечаю несколько мелькнувших высоких печных труб и еле успеваю увернуться. Верхняя граница тумана поднимается на большую высоту, и вполне возможно, что мы не сможем перескочить через него. И кто может сказать, как далеко тянется эта мерзость? Нам остается одно: лететь на запад, пока хватит бензина, а потом садиться, уповав на удачу. Ведь мы вполне можем оказаться в районе, который контролируют партизаны. Но эта перспектива нас не прельщает. Мы вскоре пересечем линию фронта, и я могу срочно понадобится. Кроме того, после долгого разведывательного полета горючего у нас не так уж много, поэтому нам приходится прижиматься к земле и попытаться все-таки найти аэродром при почти полном отсутствии видимости. Вокруг сплошная серая пелена. Какой там горизонт... Самолет обер-лейтенанта Фикеля пропал. Я не видел его с того момента, как мы миновали Ново-Украинку. Может быть, он врезался в одну из тех самых труб?

Пока местность под нами остается ровной, мы можем лететь сквозь эту пелену тумана. Как только впереди возникает какое-нибудь препятствие, вроде телеграфного столба, дерева или высокого холма, я тяну ручку управления на себя, ныряя в этот противный кисель. Пытаться

таким же образом поднырнуть под слой тумана было бы безумным риском. Земля видна с высоты 3 — 4 метра, но на такой высоте любое препятствие появится из тумана, когда уворачиваться будет уже поздно. Я лечу только по компасу. Если верить часам, то примерно через 20 минут мы окажемся над нашим аэродромом в Первомайске. Не очень понятно: то ли равнина сменилась холмами, то ли туман стал еще плотнее. Я чуть трогаю ручку управления и оказываюсь в самой его гуще. Я лишь каким-то чудом проскочил мимо нескольких высоких столбов. Нет, хватит испытывать судьбу.

«Хенчель мы садимся».

Где именно мы садимся, я совершенно не представлял. Перед глазами колыхалась все та же серая муть. Я выпускаю закрылки и убираю газ. Самолет постепенно теряет скорость, и, полагаясь больше на интуицию, я касаюсь колесами земли. После короткого пробега «Штука» останавливается. Хенчель сдвигает фонарь и вылезает на крыло, улыбаясь во весь рот.

«На сей раз, нам повезло».

Видимость на земле не превышает 50 метров. Судя по всему, мы оказались на каком-то пригорке, и туман течет куда-то вниз. Я слышу что-то похожее на шум автомобильного мотора и прошу Хенчеля пойти и выяснить, что это. Может быть, мы сели рядом с шоссе. Я остаюсь в кабине верного Ju-87 и снова чувствую, что жизнь все-таки прекрасна. Хенчель возвращается. Моя догадка оказалась правильной, позади нас проходит дорога. Армейские шоферы сообщили ему, что до Первомайска примерно 40 километров и дорога идет прямо в город. Мы запускаем мотор и выползаем на дорогу. Видимость не превышает 30 метров, лишь изредка она улучшается до 40. Мы катим по широкому шоссе, как на обычном автомобиле, пунктуально выполняя все правила движения и пропуская тяжелые грузовики. Там, где движение становится интенсивнее, я останавливаюсь, чтобы не рисковать случайным столкновением. Ведь водитель грузовика

может не заметить мой самолет и врезаться в него. Многие из них таращатся на нас, словно увидели привидение. Так мы едем около 2 часов, то поднимаясь на холмы, то спускаясь в лощины. Наконец мы подъезжаем к перекрестку. Миновать его нам не удастся, так как расстояние между столбами меньше размаха крыльев самолета. Тогда я поворачиваю и съезжаю с дороги. До Первомайска осталось всего 12 километров. Меня подбирает проходящий армейский грузовик, и вскоре я оказываюсь в расположении группы. Хенчель остается караулить самолет, но я сразу направляю ему смену. Наши товарищи уже начали беспокоиться о нас, потому что к этому времени у нас должен был кончиться бензин. На аэродроме не получили никаких сообщений о нашей судьбе, поэтому все очень обрадовались нашему возвращению.

О Фикеле по-прежнему ничего не было известно. К полудню туман рассеялся, я на автомобиле вернулся к самолету и взлетел с шоссе. Через несколько минут я сел на аэродроме в Первомайске, и наши механики с ликованием встретили блудного сына. Тут же Гадерманн сообщает, что недавно из Ново-Украинки звонил Фикель. Он сумел благополучно выскочить из тумана. Фикель оторвался от меня, когда туман стал особенно густым, и тут же приземлился. Вот теперь мы радуемся по-настоящему.

Вскоре после этого центр тяжести наших операций переместился на север. В районе Черкасс немецкие войска попали в окружение, и сейчас готовилась операция по деблокаде котла с помощью свежих резервов. Главный удар предполагалось нанести с юга и юго-запада. Мы поддерживали 11-ю и 13-ю танковые дивизии, которые наступали на север из Нового Миргорода. Наши танки вышли к реке, но Советы успели хорошо укрепиться на противоположном берегу. Здесь для нас было множество целей. Авиация обоих противников действовала очень интенсивно. Особенно старались «Железные Густавы», которые пытались подражать нам, атакуя наши танковые части и автоколонны. На своих Ju-87 мы пытаемся со-

рвать эти атаки и отогнать Ил-2 прочь. Однако скорость наших пикировщиков меньше, чем у русских штурмовиков. Ведь «Штука», как и человек, имеет неубирающееся шасси. Русские штурмовики хорошо бронированы и значительно тяжелее. Это особенно заметно, когда они заходят в атаку. Они могут набрать скорость довольно быстро. Однако обычно мы сами по горло заняты атаками вражеских войск, и нам просто не до воздушных боев.

И все-таки в это время мне как-то крупно повезло во время одной стычки с «Железными Густавами». Мои эскадрильи бомбили советские войска, окопавшиеся в лесу. Я кружил выше, так как взлетел на вооруженной пушками «Штуке» и еще не нашел ни одного вражеского танка. Вдруг я увидел группу Ил-2, летящую впереди нас, на 100 метров ниже. Их сопровождали Лаги и «Аэрокобры». Мой ведомый нес бомбы, но я сказал ему, что сейчас мы атакуем вражеские штурмовики. Мы начали снижаться. Когда я оказался на расстоянии 100 метров от штурмовиков, я понял, что приблизиться больше не удастся. «Железные Густавы» снова летели быстрее меня. Более того, меня обнаружили русские истребители, и одна пара заложила вираж, чтобы выйти мне в хвост. Дистанция была очень велика, но я все-таки поймал на прицел одну из неуклюжих русских птичек и сделал пару выстрелов из своих противотанковых пушек. Штурмовик превратился в клубок пламени и разлетелся на мелкие кусочки. Остальные штурмовики не стали дожидаться новых неприятностей. Они бросились наутек со снижением, постепенно набирая скорость. Расстояние между нами росло прямо на глазах. И вообще мне было уже не до них, так как пришлось заняться спасением собственной шкуры. Истребители попытались атаковать меня сзади, и мне пришлось уворачиваться от них. Выполнив несколько виражей, я оказался неподалеку от самолетов своей группы, после чего русские истребители предпочли отвязаться. Не сомневаюсь: они решили, что наше истребительное прикрытие тоже находится недалеко,

поэтому сбить меня им не удастся. Во второй половине дня на аэродром не вернулся обер-лейтенант Кунц, совершавший вылет в тот же сектор. На его счету числилось 70 побед, и он возглавлял список истребителей танков. Его неприятности начались еще в районе Харькова и Белгорода, где он приобрел свой основной опыт. Его гибель стала тяжелым ударом для нас, а в шеренге моих товарищей появилась еще одна брешь.

Наступление с целью разорвать кольцо окружения вокруг наших войск, оставшихся в Черкассах, было успешным. Наша ударная группировка пробила коридор к городу, после чего войска были выведены оттуда. Наши войска отошли, выравнивая линию фронта. Моя группа была вынуждена перебазироваться дальше на запад, из Первомайска в Рауховку. Наш бывший аэродром в Новом Миргороде теперь оказался на русской территории далеко за линией фронта.

Вскоре после этого мы увидели соединение американских бомбардировщиков, летящее на восток после бомбежки германских городов. Они должны были сесть как раз в Новом Миргороде. Там они заправлялись и перевооружались с помощью русских для нового вылета. Эти бомбардировщики прилетели сюда со средиземноморских баз.

Тем временем на юге ситуация тоже изменилась. Советские войска с боями продвигались в районе Николаева, и немецкие дивизии к северо-западу от этого города были вынуждены вести тяжелые бои.

ГЛАВА 13

ОТСТУПЛЕНИЕ К ДНЕСТРУ

В марте 1944 года южное крыло нашего фронта вело оборонительные бои, отражая яростные попытки советских войск прорвать нашу оборону. Если бы этот прорыв увенчался успехом, рухнул бы весь германский фронт. Моя группа пикирующих бомбардировщиков базировалась в Рауховке, в 200 километрах к северу от Одессы, поддерживая нашу пехоту. Полеты приходилось вести с раннего утра до позднего вечера, и мы буквально выбивались из сил, чтобы облегчить положение наших товарищей, ведущих тяжелейшие бои. Мы уничтожали вражеские танки, артиллерию и «сталинские органы». Наши усилия принесли результат, и нам удалось предотвратить решающий прорыв нашего фронта. Более того, эти победоносные оборонительные бои позволили нашей армии через несколько недель в полном порядке отойти на новые позиции далее к западу.

Как-то раз во время этих боев мы летели вдоль Днестра на разведку. От наших румынских союзников пришло срочное сообщение, что большие колонны русских автомобилей и танков движутся вокруг Ямполья на запад. Сначала мы решили, что это просто бред. Если бы такое сообщение оказалось правдой, это означало бы, что Советские одновременно с наступлением на юге прорвали фронт

на севере и уже находятся в 200 километрах у нас в тылу, в Бессарабии. Я отправился на разведку вместе с еще одним пилотом. К несчастью, наши опасения подтвердились. Крупные силы советских войск сосредоточились в районе Ямполья, там уже строился большой мост.

Можно только гадать, почему эта крупная операция до сих пор не была нами замечена. Но в этом нет ничего особенно удивительного, так как и ранее это не раз происходило во время русской кампании. Наш Восточный фронт всегда был слишком тонким. Очень часто большие участки между ключевыми пунктами контролировались лишь патрулями. И снова цепь наших укреплений была прорвана противником как раз в такой незащищенной зоне. Вероятно в глубоком тылу мы могли бы развернуть на пути наступающего противника маршевую роту или какие-нибудь тыловые подразделения. Обширная территория была самым надежным союзником русских. Имея совершенно неисчерпаемые людские ресурсы, противник всегда мог бросить крупные силы в любой из таких разрывов в сплошной линии фронта.

Хотя ситуация в районе Ямполья сложилась угрожающая, мы не считали ее совершенно безнадежной, так как этот район фактически являлся воротами в Румынию, и потому румыны должны были его оборонять. Поэтому, когда командир инструктировал меня перед этим полетом, он сказал, что на Днестре должны быть развернуты несколько румынских дивизий, значит мне следует тщательно опознавать цели, перед тем как атаковать их. С воздуха крайне трудно было отличить румын от русских, так как их мундиры были очень похожи.

Стратегическая цель советского наступления была совершенно ясна: окружить крупную группировку наших войск на юге и одновременно постараться прорваться через Яссы к нефтяным месторождениям Плоешти. Так как от моей группы по-прежнему требовали ежедневных вылетов в район Николаева, мы просто физически не могли совершать более одного или двух вылетов к

Ямполью. Для всех этих операций мы использовали аэродром подскока в Котовске. Но теперь, что было совершенно необычно, нам приходилось лететь на запад. Нашими главными целями были места сосредоточения войск возле Ямполья и мост, который русские строили там же. После каждой атаки Советы немедленно заменяли поврежденные понтонные секции и еще больше торопились закончить постройку моста. Они пытались предотвратить наши атаки, сосредоточив вокруг моста большое количество зениток, а также с помощью истребителей. Однако ни разу они не сумели отвлечь нас от выполнения задачи.

Наши успехи подтверждались перехваченными русскими радиogramмами. Они были полны обвинениями в адрес собственной истребительной авиации, «сталинских соколов». Командование сухопутных войск обвиняло их в трусости и перечисляло свои потери в живой силе и технике, которые стали следствием этой трусости. В штабе моей группы был офицер, владевший русским языком, который настраивал свою рацию на волну русских и постоянно переводил нам их переговоры. Русские часто матерились по радио, чтобы помешать нашей службе радиоперехвата. Они использовали почти те же самые частоты, что и мы. Они часто пытались вынудить нас атаковать иные цели. Разумеется, указанные ими пункты лежали на германской территории. Эти фальшивые целсуказания делались на хорошем немецком языке, но мы быстро разгадали эту уловку, да и я сам был достаточно умен, чтобы, находясь в воздухе, опуститься ниже и удостовериться, что указанная цель действительно является вражеским объектом. Очень часто мы слышали предупреждение: «Отмените атаку. Этот пункт занят нашими войсками». Понятно, что такие предупреждения передавал русский. Но его последние слова обычно заглушал грохот разрывов наших бомб. Мы не раз от души смеялись, слушая проклятия русской пехоты в адрес своих истребителей.

«Красные соколы, мы сообщим комиссарам о вашей трусости. Немедленно атакуйте фашистских свиней. Мы снова потеряли собранные для постройки моста материалы и технику».

Но мы давно знали о недостаточно высоком боевом духе советских истребителей. Лишь немногие отборные подразделения были исключением из этого правила. Эти сообщения о потерях противника были лишним подтверждением успешности наших действий.

* * *

За несколько дней до 20 марта 1944 года нас приковала к земле исключительно плохая погода — шли проливные дожди. На летном жаргоне это характеризовалось так: «Даже воробьи пошли пешком». Эта погода, наконец, позволила Советам продолжить свое наступление и переправиться через Днестр без помех. У нас просто не было шансов создать прочный фронт на пути наступающих орд. Мы не могли отвести из района Николаева даже одну роту, а резервов не имелось вообще. Но все-таки мы надеялись, что наши румынские союзники будут защищать собственную страну с фанатичной яростью, на что их подтолкнет инстинкт самосохранения, и это позволит как-то компенсировать численное превосходство противника.

20 марта после, 7 вылетов в район Николаева и Балты, я поднял в воздух свою группу в восьмой раз. Впервые за последние 5 дней нам снова предстояло атаковать мост возле Ямполья. Небо было прозрачно-голубым, и можно было смело ожидать, что за время затянувшейся передышки противник значительно усилил ПВО моста, подбросив новые зенитки и истребители. Так как мой аэродром и сама Рауховка превратились в болото, наша истребительная группа перебазировалась на бетонные полосы одесского аэродрома. Наши пикировщики имели более широкие шины на шасси и потому были лучше приспособлены для борьбы с грязью. «Штука» не

сразу тонула в ней. По телефону мы назначили встречу истребителям сопровождения на конкретное время в 50 километрах от цели на высоте 2300 метров над широкой излучиной Днестра. Но какие-то сложности помешали нашим истребителям, и они на randevu не прибыли. Поскольку цель была прекрасно видна, разумеется, мы ее атаковали. В составе группы имелись несколько новых экипажей. Их подготовка оказалась не столь хорошей, как следовало бы. Все действительно хорошие летчики к этому времени уже давно оказались на фронте, а в учебных подразделениях было жестко ограничено количество бензина, выделяемое на подготовку летчика. Я твердо уверен, что если бы мне выделили эти крохи, то и я летал бы ничуть не лучше этих зеленых новичков. Мы все еще находились в 30 километрах от цели, когда я предупредил остальных: «Вражеские истребители». Приближались более 20 советских Лаг-5. Бомбовая нагрузка ухудшала маневренность пикировщиков. Мы построились в оборонительный круг, чтобы в любой момент какой-то из наших самолетов мог оказаться позади истребителя, заходящего в хвост предыдущему бомбардировщику. Несмотря на завязавшийся воздушный бой, я все-таки старался выполнить поставленную нам задачу. От отдельных русских истребителей, которые выходили на меня в лобовую атаку, я уклонялся умелыми маневрами, а потом, в самый последний момент, проскользнул сквозь рой вражеских самолетов и начал набирать высоту. Если неопытные пилоты переживут сегодняшний день, они многому научатся.

«Приготовиться атаковать, пикировать одновременно — сомкнуться — атаковать!»

И я бросился прямо на мост. Когда мой самолет вошел в пики, я увидел вспышки выстрелов вражеских зениток. Снаряды так и свистели вокруг. Хенчель сказал, что небо было засыпано клубками ваты — так он называл разрывы зенитных снарядов. Наш строй потерял монолитность и рассыпался. Теперь бомбардиров-

шки были гораздо более уязвимы для вражеских истребителей. Я предупредил тех, кто немного отстал:

«Подтянитесь, держитесь вместе. Если мы рассеемся, они нас перебьют».

Не слишком приятные слова пришлось мне произнести. Я заложил вираж и с высоты 350 метров увидел, как моя бомба взорвалась совсем рядом с мостом. Так я определил направление ветра.

«Внимание, ветер слева. Сделайте поправку на снос».

Прямое попадание бомбы с третьего самолета покончило с мостом. Я сделал еще круг, чтобы лучше разглядеть позиции зенитных орудий, бешено обстреливавших нас, и приказал остальным самолетам атаковать их.

«Сегодня они отправятся прямиком в ад», — резюмировал Хенчель.

К несчастью, два новичка заметно отстали, когда начали пикировать. Лаги отрезали их от группы. Один из летчиков полностью потерял ориентировку и промчался мимо меня вглубь вражеской территории. Я попытался перехватить его, но не мог бросить всю группу ради спасения отдельного самолета. Я вызывал летчика по радио, я проклинал его, но все бесполезно. Он летел к русскому берегу Днестра. За его самолетом тянулась тонкая струйка дыма. Наверняка он мог продержаться в воздухе еще несколько минут, как сделал второй подбитый самолет, и, оставшись с группой, вскоре достиг бы наших траншей.

«Этот идиот совершенно потерял голову», — прокомментировал по радио Фикель. В этот момент я больше не мог думать о пропавшем пилоте, я должен был собрать вместе растрепанную группу и вести ее обратно на восток в оборонительном строю. Через четверть часа истребители красных отвязались от нас, потерпев поражение, и мы полетели на аэродром в обычном строю. Я приказал командиру 7-й эскадрильи вести соединение домой. Вместе с лейтенантом Фишером, летевшем на втором самолете штабного звена, я заложил вираж и полетел назад

на малой высоте. Мы скользили над самой водой между пологими песчаными берегами. Вскоре я различил впереди русские истребители, которые кружили около моста на высотах от 1,5 до 4,5 километров. Меня было очень трудно заметить, так как мы летели «на уровне воды», вдобавок русские совершенно не ожидали нашего возвращения. Резко перескочив береговой откос, я увидел справа на расстоянии 3 или 4 километров наш самолет. Он совершил вынужденную посадку в поле. Летчики стояли рядом, они дико замахали руками, когда я пролетел над ними на бреющем. «Если бы вы так же внимательно следили за мной раньше, эта рискованная операция не потребовалась бы», — пробормотал я себе, оглядываясь кругом, чтобы определить — пригодно ли поле для посадки. Ничего, нормально. Я постарался приободрить себя, прошептал: «Все будет в порядке... продолжай. Это будет уже седьмой экипаж, который я подбираю под носом у русских». Я приказал лейтенанту Фишеру оставаться в воздухе и перехватить истребители, если они попытаются атаковать нас. После атаки моста я знал направление и силу ветра. Выпустить закрылки, убавить газ. В следующий миг я сяду... Что случилось? Я промазал! Мне пришлось дать газ, чтобы совершить новый заход. Или это дурной знак, и мне не следует садиться? Мы слишком близко от цели, которую атаковали совсем недавно, но достаточно далеко от советских траншей! Трусишь? Снова убрать газ, выпустить закрылки — я снижаюсь... и теперь замечая, что земля очень мягкая. Мне даже не потребовались тормоза. Мой самолет остановился прямо перед нашими товарищами. Это наш новый экипаж — обер-ефрейтор и унтер-офицер. Хенчель сдвинул колпак, и я сделал им знак, чтобы они быстрее забирались в кабину. Мотор работал, и они поскорее устроились позади Хенчеля. Красные соколы продолжали кружить высоко в небе. Они все еще не видели нас.

«Приготовься, Хенчель!»

«Готов».

Я дал газ и убрал закрылки, намереваясь повернуть назад и взлететь точно в том месте, где я приземлился, но мое правое колесо увязло глубоко в земле. Я добавил газ, однако добился лишь того, что колеса увязли еще глубже. Мой самолет отказывался сдвинуться с места. Возможно, грязь набилась между обтекателями и стойками шасси, заклинив колеса.

«Хенчель, выпрыгни и сними обтекатели. Возможно, тогда мы сможем взлететь».

Удерживающие растяжки лопнули, но обтекатели колес остались на месте. Впрочем, и без них мы не смогли бы взлететь, так как увязли в грязи. Я дергаю ручку управления взад и вперед, передвигаю сектор газа, но все это не приносит никакой пользы. Мы пытаемся вручную развернуть самолет, но и это не помогает. Лейтенант Фишер пролетает у нас над самыми головами и спрашивает по радио:

«Может, мне сесть?»

После секундного колебания я сказал себе, что если он сядет, то увязнет точно так же, и я отвечаю:

«Нет, ты не должен садиться. Лети домой!»

Я осмотрелся. Теперь появилась толпа иванов, примерно в 400 метрах от нас. Нам следовало убираться. Я крикнул: «За мной!» — и мы бросились бежать на юг так быстро, как только могли. Когда я летел сюда, то запомнил, что до Днестра примерно 6 километров. Мы должны добраться до него и любым способом переправиться через реку, иначе мы станем легкой добычей преследующих нас красных. Бежать оказалось совсем не просто. На мне были тяжелые меховые сапоги и меховая куртка. Жарко — это было не то слово! Но никого из нас не требовалось подгонять. Мы совсем не собирались кончать жизнь в советском концлагере. Для пилота пикирующего бомбардировщика попадание в такой лагерь означало немедленную смерть.

Мы бежали примерно полчаса, показав совсем неплохой результат. Иваны теперь отстали от нас примерно на

километр. Внезапно мы оказались на краю почти отвесного обрыва, у подножия которого текла река. Мы замесались туда и сюда, пытаюсь найти спуск... напрасно! Но иваны сидели у нас на пятках. Затем я внезапно вспомнил детство, и меня осенило. Чтобы спуститься с вершины высокой ели, мы скользили с одной ветки на другую и таким образом благополучно добирались до земли. На каменистом склоне — множество раскидистых колючих кустов, вроде нашего шиповника. Один за другим мы соскользнули по склону и оказались на берегу реки, все утыканное колючками, в разорванной в клочья одежде. Хенчель начал нервничать еще больше. Он кричит:

«Ныряем сразу. Лучше утонуть, чем быть захваченным русскими».

Но здравый смысл советует иное. После нашего кросса мы буквально дымимся. Нужно немного отдышаться и содрать с себя всю лишнюю амуницию. Тем временем навсрху появляются иваны. Они не видят нас, так как мы находимся под откосом. Они бегают вдоль берега, не в силах понять, куда же мы подевались. Они никак не могут сообразить, каким чудом мы сумели перелететь через препятствие. На Днестре половодье. Сыплет мелкий снег, и по реке мимо нас проплывают небольшие льдины. Мы прикидываем, что ширина реки в этом месте около 600 метров, а температура воды всего на 3—4 градуса выше нуля. Трое моих спутников уже находятся в воде. Я быстро скидываю меховые сапоги и меховую куртку. После этого прыгаю следом за ними в воду, одетый только в рубашку и брюки. Под рубашкой у меня карта, а в кармане брюк лежат мои награды и компас. Когда я оказался в воде, то невольно подумал: «Да, никогда не собирался делать этого». А потом все как-то само собой вылетело из головы.

Очень быстро холод сковывает все тело. Я начинаю задыхаться и уже больше не чувствую, что плыву. Сосредоточиться! Думать только о том, что плывешь, и контролировать все свои движения. Невероятно далекий берег

постепенно становится все ближе. Остальные плывут впереди меня. Я думаю о Хенчеле. Он сдавал нормативы по плаванию, когда мы вместе служили в резервной эскадрилье в Граце. Но если он сегодня, в гораздо более трудных условиях, выложится до предела, то сумеет повторить рекордное время или, по крайней мере, подойдет к нему вплотную. На середине реки я поравнялся с ним. В нескольких метрах впереди плывет стрелок второго самолета. Унтер-офицер уже далеко впереди, судя по всему, он — превосходный пловец. Постепенно мое сознание начинает отключаться, остается только инстинкт самосохранения, который борется с усталостью. Я, как бывший десятиборец, был способен на сверхнапряжение. Мои мысли невольно обратились к прошлому, когда нам предстояла последняя дисциплина — бег на 1500 метров. Очень часто мы выкладывались до предела, чтобы показать наилучшие результаты в предыдущих 9 видах. Упорные тренировки сейчас сослужили мне хорошую службу. Если говорить спортивным языком, я выложился не более чем на 90 процентов возможного. Унтер-офицер уже выбрался из воды и рухнул на берег. Немного позднее я тоже достиг спасительного берега, а вскоре вслед за мной приплыл и обер-ефрейтор. Хенчелю еще предстояло проплыть около 150 метров. Первые двое лежат без движения, промерзшие до костей. Стрелок что-то лихорадочно бормочет. Я сижу и смотрю, как Хенчель сражается с рекой. Еще 80 метров. Внезапно он вскидывает руки и кричит: «Я не могу! Я больше не могу!» — и скрывается под водой. Потом он на мгновение показывается на поверхности и снова погружается, теперь уже навсегда. Я снова бросаюсь в воду, расходуя оставшиеся 10 процентов энергии, которые, как я надеюсь, все-таки остались во мне. Я добираюсь до того места, где утонул Хенчель. Я не могу нырнуть, так как для этого мне нужно наполнить воздухом легкие, но лютый холод не позволяет это сделать. После нескольких бесплодных попыток я лишь сумел кос-как снова добраться до берега. Если

бы я и сумел вытащить Хенчеля на поверхность, то наверняка утонул бы вместе с ним в Днестре. Он был очень тяжелым, и такое напряжение было мне уже не по силам. Теперь я лежал ничком на берегу... слабый... измученный... но где-то глубоко в сознании все равно горько сожалеющий о смерти своего друга Хенчеля. Немного оправившись, мы прочитали заупокойную молитву в память о товарище.

Карта совершенно размокла, но я и так все прекрасно помнил. Однако сам черт не мог сказать, сколько еще осталось до русских траншей. Или все-таки у нас еще сохраняется шанс встретить румын? Я проверил наш арсенал. У меня имелся 6,35-мм пистолет с 6 патронами, унтер-офицер сохранил 7,65-мм пистолет. Зато обер-ефрейтор утопил свой пистолет в Днестре, и теперь у него остался только сломанный нож Хенчеля. Мы взяли наше оружие наизготовку и направились на юг. Слегка холмистая местность была нам знакома, так как мы часто летали над ней. Перепады высоты составляли не более 200 метров. Редкие деревни, а в 50 километрах к югу железная дорога, идущая с востока на запад. Я знал только 2 населенных пункта: Балту и Флорешти. Даже если русские продвинулись очень далеко, мы могли считать, что до этой линии они еще не дошли.

Было уже около 3 часов дня, и солнце стояло высоко. Оно светит нам в лица немного искоса справа. Сначала мы спустились в маленькую долину с довольно крутыми склонами. Мы все еще не совсем пришли в себя, унтер-офицер продолжал бредить. Мы старались держаться подальше от жилья. Каждый из нас держал под наблюдением свой сектор горизонта.

Вдруг я почувствовал, что проголодался. Как-то внезапно вспомнилось, что за целый день во рту у меня не было ни крошки. Мы совершили 8 вылетов, и у нас просто не оставалось достаточно времени между ними, чтобы перекусить. После каждого вылета нужно было написать отчет и отправить его в штаб эскадры, а также полу-

чить по телефону оттуда задание на следующий вылет. Экипажи еще могли отдохнуть между вылетами и даже пожевать кое-что, но командиру в этом отношении приходилось много хуже.

Я гадал: а сколько же мы сумели пройти за час? Солнце теперь светило не так сильно, и наша одежда начала покрываться ледяной коркой. Действительно я увидел что-то впереди, или мне это лишь показалось? Смотреть приходилось прямо на заходящее солнце, оно не позволяло видеть отчетливо, но я разглядел три фигуры метрах в 300 от нас. Они наверняка нас заметили. Вероятно, они укрывались за гребнем холма. Это здоровенные парни, наверняка румыны. Теперь я видел их немного лучше. Двое, шедшие по краям, несли винтовки, а у центрального имелся автомат. Он молод, зато остальным лет по 40. На них коричнево-зеленые мундиры, и приближаются они довольно осторожно. Внезапно я вспоминаю, что на нас больше нет мундиров, а потому определить, кто мы, несколько затруднительно. Я быстро приказываю унтер-офицеру спрятать пистолет и поспешно делаю то же самое, чтобы румыны с перепугу не открыли по нам огонь. Эта троица останавливается в метре от нас и с любопытством нас разглядывает. Я начинаю объяснять нашим союзникам, что мы немецкие летчики, которые совершили вынужденную посадку. Я прошу их дать нам еду и одежду и добавляю, что мы должны как можно скорее вернуться в свою часть.

Я повторяю: «Мы немецкие летчики, совершившие вынужденную посадку». Внезапно их лица темнеют, и в то же мгновение три черных дула упираются мне в грудь. Молодой солдат выхватывает у меня из кобуры пистолет. Они стоят на фоне солнечного диска, и его лучи бьют мне прямо в глаза. Но теперь я сумел рассмотреть этих солдат получше. Серп и молот на кокарде! Русские!!! Однако я не желаю второй раз попасть в плен, и думаю только о бегстве. Шансы на успех — не более одного из ста. Вероятно, за мою голову в России назначена хоро-

шая награда, а за меня живого заплатят еще больше, поэтому немедленно вышибать мозги мне не будут, меня просто обезоружили. Я медленно поворачиваю голову, чтобы убедиться, что на берегу никого нет. Русские угадывают мои намерения, и один из них кричит «*Stoy!*»¹ Я стремительно поворачиваюсь и бросаюсь наутек, низко пригибаясь и прыгая то влево, то вправо. Сзади гремят три выстрела. За ними следует автоматная очередь. Резкая боль пронизывает мое плечо. Автоматчик сумел попасть в меня, но остальные двое промахнулись.

Я мчусь по склону зигзагом, как заяц. Пули свистят со всех сторон: справа и слева, выше и ниже. Иваны бегут за мной, останавливаются, стреляют, бегут, стреляют, бегут, стреляют, бегут. Еще совсем недавно мне казалось, что я едва переставляю ноги от усталости, совершенно околечен от холода, а сейчас я бегу, как никогда в жизни не бегал. На этой 400-метровке я показал рекордное для себя время. Кровь хлещет у меня из плеча, и от напряжения у глаз начинается темнеть. Я оторвался от преследователей метров на 50. В голове крутилась только одна мысль: «Погиб лишь тот, кто считает себя погибшим!» Холм кажется бесконечным. Я стараюсь бежать в сторону заката, чтобы затруднить русским прицеливание. Солнце бьет в глаза, и потому ошибиться очень легко. Я уже получил хороший урок на эту тему. Я выбрался на вершину холма, однако силы мои на исходе. Чтобы хоть как-то сэкономить их, я решаю бежать дальше по гребню холмистой гряды. Спуститься вниз и снова подняться на вершину я уже не смогу. Поэтому — вперед на юг!

Но я не верю собственным глазам. На вершине холма появляются 20 иванов и бегут навстречу мне. Наверное, они все видели и теперь решили перехватить измученного и раненного беглеца. Моя вера в бога поколебалась. Почему он сначала позволил мне уверовать в возмож-

¹ «Хальт!» — пер. с русск.

ный успех побега? Впервые в жизни я оказался в совершенно безвыходном положении. Почему он решил оставить меня раненым, безоружным, измученным до предела? И внезапно моя решимость спастись и выжить вспыхнула с новой силой. Я бегу вниз по склону холма, по противоположной стороне которого я только что поднимался. Позади меня в 200 или 300 метрах остались мои старые преследователи, зато новые находятся прямо передо мной. Первая троица сократилась до пары, и эта пара меня сейчас не видит, так как нас разделяет вершина холма. Третий остался охранять моих товарищей, которые так и остались торчать столбами в тот момент, когда я рванул изо всех сил. Погоня слева от меня двигалась параллельным курсом, постепенно спускаясь вниз, чтобы отрезать мне путь. Спустившись вниз, я оказываюсь на вспаханном поле. Я начинаю спотыкаться, но все равно мне приходится смотреть не под ноги, а на преследующих меня иванов. Я смертельно устал, спотыкаясь о какую-то кучу земли и падаю. После этого я остаюсь лежать там, где рухнул. Сейчас все кончится. Я могу лишь еще раз вырутаться, так как у меня нет пистолета, и потому я не смогу лишить ивана радости захватить меня живым. Я внимательно слежу за красными. Сейчас они бегут по той же самой лощине, что и я, и внимательно смотрят себе под ноги. Они пробегают еще метров 15 и смотрят прямо туда, где я лежу. Сейчас они находятся примерно в 250 метрах от меня, чуть в стороне. Преследователи останавливаются и начинают оглядываться, не в силах понять, куда я пропал. Я лежу, старательно прижимаясь к подмерзшей земле, и пальцами скребу ее. Это благодарное занятие, так как земля тверда, словно камень. Мне удастся отодрать лишь жалкие кусочки, которыми я пытаюсь засыпать себя. Вот бы спрятаться, как мышка в норку, но увы... Рана продолжает кровоточить, и у меня ничем ее перевязать. Я лежу ничком на ледяной земле, продрогший, в мокрой одежде. Сто против одного, что меня схватят и совсем скоро. Однако даже в са-

мом безнадежном положении в нас все-таки теплится надежда. А вдруг невозможное станет возможным?

Русские продолжают идти ко мне, и расстояние неминуемо сокращается. Вражеские солдаты осматривают поле, пытаюсь обнаружить мое укрытие, но не слишком внимательно. Некоторые смотрят вообще не туда, куда следовало бы. Пока они меня не замечают. Однако один продолжает идти прямо на меня. Ожидание становится невыносимым. В 20 шагах от меня он останавливается. Он смотрит на меня? Действительно? Нет, он действительно смотрит в моем направлении. Может, он меня заметил? Чего же он ждет? Какое-то время он стоит в нерешительности. Эти минуты кажутся мне бесконечностью. Время от времени он поворачивает голову то вправо, то влево и смотрит куда-то мимо меня. Во мне снова загорается огонек надежды. Но тут же я буквально кожей ощущаю приближающуюся опасность, и надежда опять начинает таять. На гребне холма появляются силуэты моих старых преследователей. Судя по всему, они уже не собираются искать меня всерьез, так как ищеек хватает и без них.

Внезапно сзади и чуть сбоку я слышу звук авиамоторов и оглядываюсь через плечо. Над Днестром в сопровождении сильного истребительного прикрытия летят «Штуки» моей группы и 2 Физелер «Шторха». Это означает, что лейтенант Фишер поднял тревогу, и группа отправилась на поиски, чтобы постараться выручить меня. Однако они даже не подозревают, что ищут меня совсем не там, где следует, так как я нахожусь в 10 километрах южнее и на другом берегу реки. С такого расстояния я даже не смогу подать им знак, впрочем, я вообще боюсь даже пальцем пошевелить. Самолеты кружат в воздухе, а потом поворачивают на восток и исчезают. Наверное, многие пилоты думают: «На сей раз он все-таки попался». И они улетели домой. Я долго провожал самолеты взглядом. Они-то твердо знали, что ночью будут спать в теплой комнате и их жизни ничто не угрожает. А я не

имею ни малейшего представления, сколько минут жизни мне отпустила судьба. Только и остается: лежать и дрожать. Солнце медленно скрывается за горизонтом. Почему же меня до сих пор не нашли?

На склоне холма показалась большая группа иванов. Они идут колонной, ведя с собой лошадей и собак. И снова я начинаю сомневаться в божьей справедливости, хотя сгущающаяся темнота и может служить каким-то укрытием. Я слышу грохот сапог русских. Мои нервы натянуты до предела. Но люди проходят мимо меня на расстоянии около сотни метров. Почему они не отправят собак, чтобы найти меня? Вообще, почему меня никто не видит? Уже пройдя мимо меня, русские развернулись в цепь с интервалами не больше двух метров. Если бы они сделали это на 50 метров раньше, то мне пришел бы конец. А так цепь медленно тает в сгущающихся сумерках.

Небо из голубого уже превратилось в темно-синее, и на нем появляются первые мерцающие звездочки. Мой компас не имеет светящегося циферблата, но пока еще света достаточно, чтобы различить стрелку. Я по-прежнему должен двигаться на юг. Там я замечаю большую яркую звезду, рядом с которой светится другая, поменьше. Ее я и выбираю в качестве путеводной. Что это за созвездие? Ладно, неважно. Становится еще темнее, и я уже никого не вижу. Тогда я поднимаюсь, совсем околоченный. Плечо продолжает адски болеть, меня мучают голод и жажда. Я вспоминаю, что у меня была плитка шоколада, однако она осталась в кармане меховой куртки на другом берегу Днестра. Я медленно бреду вперед, ориентируясь по звездам и старательно избегая дорог, мостов и деревень, так как там иваны наверняка выставили свои посты. Я иду через луга, взбираюсь на холмы, спускаюсь в лощины, пересекаю ручьи, болота, скошенные кукурузные поля. Мои босые ноги изранены. Снова и снова я больно ушибаю пальцы о крупные камни. Постепенно я вообще перестаю чувствовать ноги. Меня поддерживают только тяга

к жизни и стремление к свободе. Жизнь без свободы — слишком горькая штука. Как глубоко иваны прорвали наш фронт? Сколько мне еще предстоит пройти? Если я слышу собачий лай, то делаю большой крюк, так как все окрестные деревни наверняка полны врагов. Но теперь где-то на горизонте я различаю множество вспышек и слышу отдаленный гул, напоминающий раскаты грома. Очевидно, там идет артиллерийская дуэль. Но это означает, что русские продолжают наступление вглубь нашей территории. В темных низинах между холмами я довольно часто спотыкаюсь и наконец попадаю в канаву, полную липкой грязи. Эта грязь доходит до колена и держит меня так крепко, что просто не хватает сил выбраться. Я ложусь грудью на край канавы, оставив ноги в грязи. Утомленный, я лежу и отдыхаю. Но артиллерийская стрельба тем временем стихает. Полсжав минут пять, я немного восстанавливаю силы и карабкаюсь по отлогой стене канавы. Однако безжалостная судьба вскоре подбрасывает мне вторую такую же ловушку — местность здесь вся перспахана. Так продолжается до 9 часов вечера. Я окончательно выбился из сил. Даже довольно длительный отдых не помогает оправиться. Без еды, воды и сна двигаться дальше уже невозможно. Я решаю найти какой-нибудь дом, стоящий на отшибе.

Вдали я слышу собачий лай и иду на звук. Вероятно, я нахожусь недалеко от деревни. Спустя некоторое время я подошел к одинокому хутору, но лишь с большим трудом сумел отвязаться от заходящейся лаем собаки. Мне это сильно не понравилось, так как я опасался, что шум привлечет внимание находящегося рядом с деревней поста. Никто не открыл дверь на мой стук, вероятно в доме никого не было. То же самое повторилось у второй избы. Я направился к третьей. Мне снова никто не ответил, и тогда мое терпение лопнуло. Я высадил окно, чтобы залезть внутрь. В этот момент старуха, держащая в руке коптящую масляную лампу, открыла дверь. Я уже наполовину залез в окно, но тут же выпрыгнул наружу и поспеш-

но пошел к двери. Старуха попыталась оттолкнуть меня, но я решительно прошел мимо нее. Повернувшись, я указал в сторону деревни и спросил: «Большевики?» Она кивнула. Из этого я сделал вывод, что иваны заняли деревню. Слабый свет лампы еле разгонял мрак в комнате: стол, скамейка, древний буфет. В углу я увидел седого старика, сидящего на покосившейся кровати. На взгляд ему лет семьдесят. Похоже, эта пара делит деревянное ложе. Что я могу сказать? Я не знаю русского языка. Тем временем они, очевидно, решили, что меня не следует опасаться. Изодранные босые ноги, разорванная и окровавленная рубашка делали меня похожим на сбежавшего преступника, а не на простого бродягу. Поэтому я лег там. Старуха устроилась на кровати рядом со мной. Над нашими головами дрожит слабый язычок пламени в лампе. Я даже не успел попросить что-нибудь, чтобы перевязать простреленное плечо или избитые ноги. Единственное, что мне сейчас было нужно, — это отдых.

Но потом меня снова начинают мучить голод и жажда. Я сажусь на кровати и жестами кое-как показываю старухе, что хочу есть и пить. После недолгого колебания она приносит мне ковш с водой и кусок черствого, немного заплесневевшего хлеба. В жизни своей я не пробовал ничего более вкусного! С каждым глотком я чувствовал, как ко мне возвращаются силы. Желание жить и действовать снова окрепло во мне. Я быстро прикончил хлеб и выпил воду. Теперь взглянем на часы. Следует отдохнуть еще час. Сейчас 21.30. Мне все еще нужен отдых. Поэтому я рухнул на постель между стариками, чтобы подремать впологлаза. Каждые 15 минут я поднимался с пунктуальностью часов, чтобы проверить время. Если я пролежу чуть дольше, то наверняка усну мертвым сном, а мне еще предстоит длинное путешествие на юг. 21.45. 22.00. 22.15. Наконец, 22.45. Пора вставать! Я выскальзываю из избы, и старуха захлопывает дверь за мной. Я спускаюсь с крыльца. Что же это: пелена перед глазами со сна, непроглядный ночной мрак или моросящий дождь?

Нет, все-таки это дождь. Я не могу различить пальцы вытянутой руки. Путеводная звезда пропала. Как теперь я буду определять направление? Затем я вспоминаю, что, когда я шел сюда, ветер дул мне в спину. Я снова должен повернуться к нему спиной, чтобы двигаться на юг. Или он сменил направление? Я все еще стою среди гнилых построек отдаленного хутора, и здесь трудно определить, откуда он дует. Так как ветер постоянно меняет направление, то я опасаясь, что буду просто кружить на месте. Непроглядная темнота, какие-то кусты и заборы. Я натыкаюсь на что-то, и сердце испуганно замирает. Снова заголосил собачий хор, сначала на хуторе, а потом в деревне. Я могу лишь молиться, чтобы в следующую минуту не налететь на русского часового. Наконец я снова выбираюсь на открытое пространство и поворачиваюсь спиной к ветру. Теперь я могу определить, куда идти. Снова вверх по склону холма, вниз в ложину, кукурузные стебли, камни, деревья — все это очень мешает выдерживать направление, так как в роще определить направление ветра почти невозможно. На горизонте вижу непрекращающиеся вспышки оружейных выстрелов и слышу тяжелые раскаты залпов. Это помогает мне не сбиться с пути. Вскоре после 3 часов ночи небо слева немного светлеет, занимается рассвет. Хороший знак. Теперь я уверен, что ветер не менял направление и я все время двигался правильно — на юг.

Я прошел не меньше 10 километров. Вчера я прошел 15 или 20 километров, поэтому я должен был находиться в 25—30 километрах южнее Днестра.

Передо мной поднимается холм высотой около 200 метров, и я карабкаюсь на него. Возможно, с вершины я смогу получше рассмотреть окрестности и наметить себе какие-нибудь четкие ориентиры. Уже рассвело, но с вершины холма я увидел перед собой все тот же монотонный пейзаж. Лишь в нескольких километрах справа и слева можно было различить 3 маленькие деревеньки. Гораздо больше меня заинтересовало то, что мой холм нахо-

дился в гряде, идущей с севера на юг, поэтому я легко мог определиться с направлением. Склоны гряды были довольно пологими, кое-где на них росли отдельные деревья. Это позволяло сразу обнаружить любого, кто вздумает подняться на гребень. Отсюда можно было легко увидеть приближение противника, вдобавок преследователям пришлось бы подниматься на холмы, что давало мне серьезный запас времени. Да и кто сейчас заподозрит, что я нахожусь именно здесь? У меня полегчало на сердце, особенно потому, что я был твердо уверен: сегодня я сумею преодолеть еще один большой кусок пути на юг. Я хотел бы пройти как можно больше, чтобы компенсировать задержку на отдых.

На глаз холмистая гряда имела длину около 10 километров, это было довольно много. Но действительно ли она столь длинна? В конце концов, успокаивал я себя, ты не раз бегал кроссы по 10 километров — частенько, не так ли? — и укладывался в 40 минут. И если раньше ты мог пробежать это расстояние за 40 минут, то сегодня должен будешь сделать это за 60 минут. Ведь наградой за победу будет твоя свобода. Поэтому представь себе, что просто бежишь марафон!

Наверное, это было дикое зрелище: кросс по гребню холмистой гряды, причем бегун обряжен в грязные лохмотья, босые ноги избиты в кровь. Вдобавок мне приходилось кособочиться, чтобы унять боль в простреленном плече.

«Ты должен сделать это... сосредоточься на беге... и беге... и только беге».

Несколько раз я был вынужден переходить на шаг. Примерно сотню метров я преодолевал быстрым шагом, чтобы восстановить дыхание и немного отдохнуть. Затем снова пускался бегом... это не должно занять более часа...

Но теперь, к сожалению, мне пришлось оставить спасительные холмы, и мой путь лежал вниз по склону. Впереди расстилалась широкая равнина, слегка снижающаяся в том же направлении, что и склоны холмов. Путь-

шествие становится опасным, так как здесь меня будет легче захватить врасплох. Кроме того, время уже подходит к 7 утра, а на солнце нежелательные встречи становятся еще более вероятными.

И снова мои батарейки разрядились. Я хочу пить... есть... спать. До сих пор я не видел ни одной живой души. Надо быть осторожнее? Но что я могу сделать? Я безоружен, устал и голоден. Осторожность? Разумеется, осторожность — это добродетель, но голод и жажда всегда окажутся сильнее. Нужда делает нас беспечными. Немного слева в утренней дымке появляются два хутора. Я должен туда попасть...

На мгновение я останавливаюсь перед дверью сарая и осторожно оглядываюсь, дверь сама распаивается мне навстречу. Пусто! Здание разграблено дотла: ни припасов, ни инвентаря, ничего живого. Хотя, стоп! Крыса стремительно бежит из одного угла в другой. В сарае лежит большая куча кукурузных листьев. Я пытаюсь нащарить хоть что-нибудь в этой куче. Если бы там нашлась пара початков... да хотя бы горсточка зерен. Увы и увыв... Я ничего не могу найти. Снова и снова я перебираю листья — ничего!

Внезапно я слышу сзади какой-то шорох. Несколько человек бесшумно крадутся мимо распахнутой двери к другому сараю. Русские или такие же голодные беглецы, как я? И они точно так же гадают: а кто там в сарае?.. Или это грабители, которые обыскивают хутор в поисках новой добычи? Я перебираюсь к следующему хутору и обшариваю его так же старательно. Кукурузные листья я перекладываю чуть ли не поштучно — ничего. Со вздохом разочарования я решаю: если уж мне не удалось найти никакой еды, тогда следует хотя бы отдохнуть. Я закапываюсь в большую кучу листьев и уже готовлюсь устроиться поудобнее, как до меня долетает какой-то новый шум. Рядом по дороге гроыхает телега. На козлах сидит мужчина в высокой меховой шапке, рядом с ним девушка. Если здесь девушка, мне не следует опасаться, и я выхо-

жу им навстречу. Видя черную меховую шапку, я решаю, что мужчина — румынский крестьянин.

Я спрашиваю девушку: «Нет ли у вас чего-нибудь поесть?»

«Если вы согласитесь есть вот это...» — она достает из сумки несколько окаменевших сухарей. Крестьянин останавливает лошадь. И только сейчас до меня доходит, что я задал вопрос на немецком языке, и мне ответили тоже по-немецки.

«Откуда вы знаете немецкий?»

Девушка объясняет мне, что ушла из Днепропетровска вместе с немецкими солдатами и выучила язык, пока жила там. Теперь она хочет остаться вместе с румынским крестьянином, сидящим рядом с ней. Они бегут от русских.

«Но вы едете прямо им навстречу». — По выражению их лиц я понимаю, что мне не верят. — «Русские уже захватили город, из которого вы едете?»

«Нет. Это Флорешти».

Этот неожиданный ответ взбадривает меня. Город лежит на железной дороге Балта — Флорешти, которую я неплохо знаю.

«Скажи мне, девушка, остались ли в городе немецкие солдаты?»

«Нет, немцы уже ушли. Но там могут еще остаться румыны».

«Спасибо, и да поможет вам бог».

Я помахал рукой вслед удаляющейся телеге. Тут я спрашиваю себя: а не начнешь ли ты потом жалеть, что не реквизирует телегу? Но в тот момент это мне просто не могло прийти в голову. Ограбить таких же беженцев, как я сам... И не следует ли просто поблагодарить бога за избавление от опасности?

После того как возбуждение улеглось, меня ненадолго сразил припадок слабости. Последние 10 километров меня терзала невыносимая боль. Внезапно вернулись притупившиеся было ощущения, и безумно заныли истер-

занные ноги, при каждом шаге в плечо вонзалась раскаленная игла. Я сталкиваюсь с потоком беженцев, которые везут на тележках жалкий скерб, который им удалось спасти во время панического бегства.

На окраине Флорешти два солдата стоят возле бруствера из мешков с песком. Немецкие мундиры? Еще через несколько шагов моя догадка подтверждается. Незабываемая картина!

Я кричу им: «Подойдите сюда!»

Они отвечают: «Что это значит: «подойдите»? Да кто ты такой?»

«Я майор Рудель».

«Ха! Ни разу не видел такого майора».

У меня не осталось документов, но в кармане лежит Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями и Мечами. Я достаю орден из кармана и показываю солдатам. Увидев его, унтер-офицер говорит:

«Ну вот, теперь мы верим».

«Где находится немецкая комендатура?»

«Нет, только штаб нашей части в здании ателье».

Разумеется, я пожелал туда отправиться. Они подхватили меня с обеих сторон и повели буквально под руки. Я уже не мог идти и просто волочил ноги. В штабе врач ножницами разрезает остатки рубашки и брюк и отдирает лохмотья, приклеившиеся к многочисленным царапинам. Он смазывает открытые раны на ногах йодом и перевязывает простреленное плечо. Во время этой процедуры я жадно проглатываю кусок колбасы. Наконец я прошу автомобиль, чтобы добраться до аэродрома в Балте. Там я надеюсь найти самолет, чтобы улететь прямо в свою часть.

Но доктор вдруг спрашивает: «А в чем вы намерены ехать? Мне нечего вам одолжить».

Жалкие остатки моей одежды разрезаны на аккуратные ленточки. Они завертывают меня в одеяло и в таком виде сажают в автомобиль. Мы останавливаемся перед хижинкой, в которой размещается руководитель полетов.

Но кто это? Я вижу инженера своей эскадры лейтенанта Эберсбаха. Он открывает дверцу автомобиля.

«Лейтенант Эберсбах, командир передового подразделения 3-й эскадрильи, направляемся в Яссы».

За ним идет солдат, который несет кое-какую одежду для меня. Это значит, что из Флорешти позвонили в Балту и сообщили, что я прибуду на аэродром, мягко говоря, не одетым. Эберсбах случайно оказался в автобусе связистов, когда пришло это сообщение. Услышав, что чудом избежавший смерти командир прибывает в чем мать родила, он принял меры. Я забираюсь в Ju-52 и лечу в Рауховку, чтобы присоединиться к группе. Телефоны на аэродроме буквально раскалились, новость разлетается со скоростью лесного пожара. Повар эскадры Рункель уже ждет с тортом на руках. Личный состав группы построен, как для смотра, я вижу радостные лица. И я начинаю понимать, что родился заново, иногда случаются и такие чудеса. Жизнь снова вернулась ко мне, и эта встреча с товарищами стала самой драгоценной наградой за выигрыш самого трудного забега в моей жизни.

Мы все горевали о гибели Хенчеля, нашего лучшего стрелка, совершившего более 1200 боевых вылетов. Вечером мы впервые за долгое время собрались все вместе вокруг костра. Это было что-то вроде тризны. Штаб группы прислал делегацию, в состав которой вошел доктор. Предполагалось, что он присмотрит за мной. Эта делегация привезла с собой приказ генерала. В нем говорилось, что поскольку я был сбит, то должен сейчас отправиться в тыл, как только буду в состоянии перенести путешествие. Но мне пришлось в очередной раз разочаровать бедного генерала. Я был слишком встревожен. Сумеет ли мы остановить наступление крупных советских сил, которые двигаются на юг от Днестра? Я не мог позволить себе проваляться в постели ни дня.

На следующее утро мы должны были перебазироваться в Яссы вместе со всем личным составом. Однако погода оказалась нелетной. И волей-неволей мне пришлось выполнять распоряжения доктора и отдыхать. На следующий день моя группа перелетела в Яссы, откуда было совсем недалеко до района будущих операций на берегах Днестра. Мое плечо было перевязано, и я не мог двигать рукой, но в воздухе это имело мало значения. Самое скверное заключалось в том, что мои ступни адски болели при малейшем прикосновении, и потому я ходил с большим трудом. Каждая попытка надавить на педали отзывалась жгучей болью. В кабину пикировщика меня вообще несли на руках.

Яссы — симпатичный румынский городок. До сих пор война совершенно не затронула его. Мы просто отдыхали душой, так как здесь все напоминало о доме. Мы разглядывали витрины магазинов и радовались, как дети.

На следующее утро наши разведчики обнаружили крупные соединения вражеских танков и машин недалеко на севере от Балты. Вероятно, русские авангарды уже появились в городе. Погода была плохой. Окружающая местность была гористой, и вершины пиков окутаны шапками тумана. Положение складывалось тяжелейшее. У нашего командования не было войск, чтобы прикрыть разрыв фронта. Моторизованным подразделениям потребуется полдня, чтобы выдвинуться в угрожаемый район. Сможем ли мы остановить русские танки? Ведь мы остались одни. Разведчики сообщили, что наступающие колонны красных прикрывает большое количество зениток. Над авангардом постоянно кружили истребители Лаг-5 и «Аэрокобры». Под угрозой оказалось все южное крыло нашего фронта в России, а также румынские нефтяные месторождения, и трудно сказать, какая опасность была страшнее. Вдобавок и аэродром нашей группы оказался под угрозой. После этого я не желал даже и слушать советы, касающиеся моего здоровья. Красных следует остановить, а танки — главную

ударную силу наступающей армии — уничтожить. Пройдет не меньше недели, прежде чем наша пехота сумеет организовать надежную оборону.

Фельдфебель Ротманн, мой верный механик, отнес меня в самолет. До 3 часов дня мы провели 6 тяжелейших вылетов в отвратительную погоду. Практически после каждого вылета мне приходилось менять самолет из-за повреждений от огня зениток. Да и сам я чувствовал себя скверно. Лишь твердая решимость остановить советское наступление поддерживала меня. Кроме того, там наверняка находились солдаты, которые пытались взять меня в плен. В этот день Москва объявила по радио, что майор Рудель попал в плен. Очевидно, русские не верили, что я все-таки сумею добраться до своих. Интересно, мое имя называли мои товарищи, которые не сумели бежать, или кто-то другой?

Мы атаковали танки, автоколонны с бензином и боеприпасами, пехоту и кавалерию, используя бомбы и пулеметы. Атаки проводились с высоты от 10 до 150 метров, так как погода была кошмарной.

Я летал в составе противотанковой эскадрильи на «Штуке», вооруженной 37-мм пушкой, и охотился за танками с минимальной высоты. Вскоре все самолеты этой эскадрильи оказались прикованы к земле, так как я менял поврежденный самолет на целый, а их было не слишком много. Чтобы перевооружить и заправить целую эскадрилью, требуется много времени, поэтому я очень часто приказывал заправить в первую очередь мой самолет и самолет ведомого, после чего мы поднимались в воздух вдвоем. Наших истребителей почти не было видно. Русские имели колоссальное численное превосходство. Мне было очень трудно маневрировать в воздушных боях, так как я мог пользоваться только рукояткой управления, но не педалями. Однако до сих пор мой самолет получал повреждения только от огня зениток, зато почти в каждом вылете. Впрочем, и этого было достаточно. Последний вылет мне пришлось совершить

на обычном пикировщике, вооруженном бомбами и 20-мм пушками. Это оружие не могло пробить довольно толстую броню танков. Судя по всему, русские просто не верили, что мы совершим вылет так поздно. Нашей единственной задачей была разведка: обнаружить места сосредоточения вражеских войск и прояснить для себя общую ситуацию, что было исключительно важно для планирования завтрашних операций. Мы летели вдоль двух дорог, ведущих на север к Балте. Солнце уже почти скрылось за горизонтом. Огромные клубы дыма поднимались над пылающей деревней Фалешти. Может быть, там находились румыны. Я отделился от строя и пролетел низко над деревней. Меня встретил плотный зенитный огонь. Я увидел большую группу танков, за которой следовала огромная колонна грузовиков и мотопехоты. Танки, как ни странно, несли на броне по 2—3 бочки с бензином. Так как уже гасли последние лучи заката, русские совершенно не ожидали нашего появления. Они готовились к ночному маршу. Противник намеревался глубоко прорваться на румынскую территорию, захватить нефтяные месторождения и отрезать все южное крыло нашего фронта. Русские хотели использовать в качестве прикрытия темноту, так как не могли двигаться днем под атаками наших пикировщиков. Это объясняло и появление бочек с топливом на танках: в случае необходимости они могли продолжать наступление, не дожидаясь подхода бензовозов. Русские проводили крупную операцию, и войска уже начали движение. Я видел все это совершенно ясно. Только мы видели эту страшную угрозу нашим войскам, и вся ответственность лежала на нас. Я отдал по радио несколько приказов.

«Атаковать только самые важные цели».

«Бомбы сбрасывать по одной».

«Продолжать атаки с бреющего полета до полного израсходования боеприпасов».

«Стрелкам также обстреливать автомобили».

Я сбросил свои бомбы и начал охотиться за танками, используя 20-мм пушку. В другой обстановке это было бы пустым расходом боеприпасов, так как танк неуязвим для пушки такого калибра. Но сегодня, когда иваны были навьючены бочками с бензином, игра приняла иной оборот. После первых бомб русская колонна ненадолго замерла, но потом попыталась возобновить движение, прикрываясь сильным зенитным огнем. Но мы не позволили остановить себя. Только теперь русские осознали, что находятся на краю гибели. Они в панике бросились с дороги, машины расползались по полю в разные стороны, выписывая зигзаги и петли, чтобы увернуться от нашего огня. Каждый раз, когда я стрелял, зажигательные пули попадали в бочку с топливом. Очевидно, бочки подтекали, и несколько танков, стоящих в черной тени холма, взорвались, выбрасывая ослепительные фонтаны огня. Когда танковые снаряды взрывались в воздухе, это походило на горящую римскую свечу. А если в танке оказывался большой запас сигнальных ракет, ночное небо освещали причудливые разноцветные вспышки.

Каждый раз, когда я выходил в атаку, я напоминал себе, что вся ответственность лежит на нас, и надеялся, что атака будет успешной. Какая удача, что мы заметили эту колонну именно сегодня! У меня кончились боеприпасы. Хотя я уничтожил 5 танков, внизу еще оставались несколько стальных чудовищ, некоторые из них продолжали двигаться. Нужно было что-то придумать, чтобы покончить и с ними.

Я отдал приказ командиру 7-й эскадрильи:

«Ханнелора 7-1, когда кончатся боеприпасы, вы поведете группу домой».

А сам я вместе со своим ведомым на максимальной скорости немедленно помчался на аэродром. У нас еще было достаточно бензина, но кончились боеприпасы. Сумерки быстро сгущались. На мой взгляд, механики работали ужасно медленно, хотя на самом деле парни старались изо всех сил, чтобы поскорее подвесить бомбы

и зарядить пушки. Я подгонял их, рассказав, что происходит. Они стали работать еще быстрее, чтобы мы успели помочь находящимся в воздухе товарищам. Уже через 10 минут мы снова взлетели. По дороге мы встретили возвращающуюся группу. Они подходили к аэродрому и уже включили полетные огни. Кажется, прошла целая вечность, прежде чем мы снова появились над целью. Плавающие танки и грузовики были видны издалека. Боеприпасы продолжали рваться, освещая поле боя призрачным мерцающим светом. Видимость из плохой стала очень плохой. Я летел на север, держась над самой дорогой, когда увидел двух стальных монстров, ползущих в том же направлении. Вероятно, они пытались предупредить арьергард. Я заложил вираж и атаковал их. Танки можно было различить, только снизившись к самой земле. Подбить их оказалось нелегко, как, впрочем, и все остальные. Однако они тоже несли бочки с бензином, и я сумел взорвать их обоих, хотя израсходовал при этом все боеприпасы. Если считать эту пару, то за день я уничтожил 17 танков. Моя группа уничтожила примерно столько же, а всего за этот день иваны потеряли около 30 танков. Да, для них денек выдался черным. Ночью мы спали в Яссах, что называется, мертвым сном, так как теперь были уверены в своей безопасности. А насколько велика инерция русского наступления, мы узнаем завтра. Последнюю посадку мы совершили уже в полной темноте. Теперь, когда лихорадка боя улетучилась, я снова начал ощущать боль. Но командир эскадры и командир пехотного корпуса хотели знать в деталях, что происходит. В результате почти половину ночи мне пришлось просидеть у телефона.

* * *

Задача на завтрашний день была совершенно очевидной: довершить разгром вражеских сил, начатый сегодня.

Мы взлетели очень рано, чтобы прибыть на место уже к рассвету. Мы были уверены, что иван сполна использу-

ет предоставленную ему передышку. Над аэродромом зона плохой погоды, нижняя кромка облачности находится на высоте 100—120 метров. Еще раз Св. Петр помогает противнику. Окружающие аэродром холмы не видны вообще, а потому мы можем лететь только по долинам. Интересно, что там приготовили для нас сегодня? Мы пролетаем Фалешти. Кругом все усеяно обломками, оставшимися после наших вчерашних атак. Прямо на юг от Балты мы замечаем колонну танков и автомобилей. Нас ожидает «теплая» встреча — вражеские зенитки и истребители наготове. Да, вчера мы их здорово обманули, так как отработали почти без помех. Я стараюсь не думать о том, что сегодня, может быть, снова придется совершать вынужденную посадку. Мы атакуем непрерывно. Во время каждого вылета нам приходится вести воздушный бой, не имея истребительного прикрытия. В этом секторе фронта Люфтваффе практически не имеют никаких истребительных частей. Вдобавок нам постоянно приходится бороться с плохой погодой. Хотя мы старались держаться как можно ниже над землей, без потерь не обошлось. Но мы продолжали атаки, так как ситуация сложилась чрезвычайная, и в наших собственных интересах было не ослаблять давление. Если мы не будем постоянно находиться в воздухе, пройдет совсем немного времени, и иваны захватят наш аэродром. К моему глубокому сожалению, во время этих тяжелых вылетов со мной уже не было Хенчеля. Этот опытейший стрелок и отважный солдат мог сделать день гораздо более легким для меня. Сегодня мне пришлось летать с фельдфебелем Ротманном в качестве стрелка. Он хороший парень, однако ему не хватает опыта. Мы любили летать с ним, так как в группе ходила поговорка: «Если кто сегодня и вернется назад, то можете биться об заклад, что это старина Ротманн». Когда вечером полеты завершились, меня по-прежнему сжигало нетерпение, и мы вместе с лейтенантом Фишером взлетели еще раз. Мы охотились за танками на окраинах Балты. Мы должны были встретиться с наши-

ми истребителями прямо над целью. Мы летели над самой землей. Погода стала еще хуже, и видимость сократилась до 800 метров. Когда мы подлетали к городу, я начал высматривать наши истребители. Истребители действительно были на месте, только не наши, а русские.

«Смотри, Фишер, там «Аэрокобры». Подходи ближе и не отрывайся».

Однако русские уже заметили нас. Истребителей там штук 20. А нас только двое — прекрасная пожива. И не теряя времени, они бросились на нас. Они могли атаковать только сверху, так как мы летели буквально на уровне земли. Мы старались использовать каждую складочку, чтобы спрятаться от русских. Я не мог совершать резких маневров, так как больные ноги все еще не позволяли пользоваться педалями. Мне оставалось лишь менять направления полета, действуя ручкой управления. Подобная тактика недостаточно хороша при долгой погоне, если у тебя на хвосте висит истребитель, пилот которого неплохо знает свое дело. И мой стрелок, к сожалению, об этом знал. Я уловил панические нотки в голосе Ротманна:

«Они нас собьют!»

Я приказал ему заткнуться и начать стрелять, не трата силы на болтовню. Он вскрикнул, когда по фюзеляжу что-то застучало. Наш самолет получил несколько попаданий сразу. Я не мог двигать педалями. Меня охватила слепая ярость, я даже потерял самообладание. Я слышал удары крупнокалиберных снарядов. «Аэрокобра» вооружена 37-мм пушкой вдобавок к 12,7-мм пулеметам. Как долго еще продержится мой верный Ju-87? Сколько минут пройдет до того, как он вспыхнет или вообще разлетится на куски? За годы войны меня сбивали раз 30, но всегда это делали зенитки и никогда истребители. Я тогда мог пользоваться педалями и маневрировал, как хотел. Это был первый и последний раз, когда истребители добились попаданий в мой самолет.

«Стреляй, Ротманн!»

- Он не ответил. Его последними словами были:
- «Пулемет заклинило... Ох!»

Теперь мой хвост остался без защиты. Иваны достаточно быстро заметили это и стали вести себя еще более агрессивно. Они атаковали меня сзади, справа и слева. Один самолет выполнил несколько лобовых атак. Я укрылся в узкой лощине, ширина которой едва превышала размах крыльев моей «Штуки». Русские стреляли совсем неплохо, и мой самолет получал одно попадание за другим. Шансы вернуться таяли с каждой минутой. Но совсем недалеко от нашего аэродрома в Яссах они прекратили погоню. Вероятно, у них кончились боеприпасы. Я потерял Фишера. Сначала он держался сзади и чуть сбоку от меня, а потом просто исчез. Ротманн тоже не знал, что с ним произошло. Он совершил вынужденную посадку или разбился? Я не имел ни малейшего представления. Гибель молодого находчивого офицера станет особенно тяжелым ударом для личного состава группы. Мой самолет весь изрешечен 12,7-мм пулями и получил 8 попаданий 37-мм снарядов. Ротманна больше нельзя считать надежной страховкой.

Из такого полета возвращаешься измотанный морально и физически, однако положение таково, что об отдыхе не может быть и речи. В новый самолет — и опять в воздух. Иванов нужно остановить. За этот день я уничтожил 9 танков. Очень тяжелый день. Во время последнего вылета мне пришлось напрягать глаза, чтобы отыскать танк. Это хороший знак. На мгновение я повесил, что нам удалось отразить главный удар противника. Одна пехота без танков не сможет наступать быстро.

* * *

Утром следующего дня разведка подтвердила мои предположения. Все было тихо, почти никакого движения. Когда я приземлился после первого вылета, на крыло моего самолета вспрыгнул молоденький летчик, дико размахивавший руками. Он поздравил меня с награждением

Бриллиантами. Из ставки фюрера пришла длинная телеграмма. Кроме всего прочего, она запрещала мне летать. Часть слов молодого пилота утонула в реве мотора, но я догадался, о чем он говорит. Чтобы не выделяться среди остальных, я просто не пошел к руководителю полетов, а остался рядом с самолетом, пока его готовили к следующему вылету. В полдень генерал по телефону вызвал меня в Одессу.

Телеграммы с поздравлениями хлынули со всех сторон, даже от членов правительства Рейха. Мне предстояло выдержать тяжелый бой, чтобы получить разрешение продолжать полеты. Мысль, что мои товарищи готовятся к новому вылету, а мне приходится убывать в Одессу, бесила меня. Я чувствовал себя отщепенцем. Эта поездка за наградой расстроила меня донельзя и отравила все удовольствие от полученного ордена. В Одессе я не узнал ничего нового: все то же самое, причем то, что я слышать не желал. С отсутствующим видом я выслушивал поздравления. Мысленно я был со своими товарищами, которые были избавлены от подобной суматохи и могли летать. Я завидовал им. Мне следовало немедленно прибыть в ставку фюрера, где он лично вручит мне Бриллианты. После остановки в Тирасполе мы пересели на Ju-87. Если бы только Хенчель был со мной! Но сзади в кабине сидел Ротманн. Мы летели по маршруту: Фокшани — Бухарест — Белград — Кечкемет — Вена — Зальцбург. Не каждый день глава государства вручает награду офицеру в мягких летных сапогах. Но я был счастлив, что могу в них кое-как ходить, хотя это причиняло мне страшную боль. Подполковник фон Белов прибыл в Зальцбург, чтобы встретить меня, а Ротманн отправился на поезде домой. Мы договорились, что я захвачу его с собой на обратном пути через Силезию.

В течение двух дней я валялся на солнышке на террасе отеля «Берхтесгаденер», наслаждаясь кристально чистым горным воздухом. Наконец я немного отдохнул. Через два дня я стоял перед фюрером в роскошном зале его резиденции.

денции в Бергхофе. Он знал все мельчайшие детали моих приключений и поздравил меня с тем, что все кончилось так благополучно. «Если судьба так благосклонна к нам, значит мы многого добьемся». На меня произвели впечатление его теплота и сердечное радушие. Он сказал, что я сделал уже достаточно, поэтому он приказал запретить мне дальнейшие полеты. Фюрер объяснил, что великим солдатам совсем не обязательно гибнуть на поле брани. Нужно беречь их, чтобы они могли передать свой опыт новым поколениям. Я ответил, что откажусь принять награду, если она означает запрет далее водить в бой свою группу. Фюрер нахмурился, последовала неловкая пауза. Затем его лицо осветила улыбка.

«Ну, хорошо. Тогда вы можете летать».

Теперь уже и я не скрывал своей радости. Я представлял, как обрадуются мои товарищи, когда услышат, что я возвращаюсь. Далее мы говорили о новых системах оружия и положении на фронте. Фюрер сообщил мне, что сейчас идут испытания «чудо-оружия». Однако он добавил, что пока не следует переоценивать его эффективность, так как точность этих ракет пока еще слишком мала. Однако он добавил, что это не слишком важно, так как он надеется, что в будущем начнется производство надежных ракет. Более того, нам не следует рассчитывать на обычные взрывчатые вещества. Готовится нечто принципиально новое, гораздо более мощное. И когда мы применим все эти новинки, то война быстро завершится нашей победой. Фюрер сказал, что разработка новых систем вооружения находится уже на завершающей стадии, и очень скоро они начнут поступать в войска. Для меня все это было слишком неожиданно и сложно, я даже не мог себе все это четко представить. Лишь позднее я узнал, что новые ракеты должны были нести атомные боеголовки.

Это посещение ставки фюрера, как и все предыдущие, оставило глубокое впечатление. Из Зальцбурга я совершил короткий перелет в свой родной город Гёрлиц.

Участие в торжествах, организованных в мою честь, потребовали от меня больше сил, чем некоторые боевые вылеты. Как-то в 7 утра, когда я измученный лежал в постели, меня разбудил хор девушек, затянувший очередную осанну. Лишь с огромным трудом жене удалось заставить меня пожелать им доброго утра. Трудно объяснить людям, что человека, получившего самую высокую награду Рейха, совсем не радуют торжества и праздники. Я провел еще несколько дней в доме родителей в деревне, наслаждаясь приятной домашней обстановкой. Я слушал сводки с Восточного фронта и думал о солдатах, сражающихся там. Больше меня не держало в тылу ничто. Я позвонил Ротманну в Циттау, и на Ju-87 мы снова отправились через Вену и Бухарест на Восточный фронт.

ГЛАВА 14

РОКОВОЕ ЛЕТО 1944 ГОДА

Через несколько часов я приземлился в Фокшанах, в северной Румынии. Моя группа базировалась в Хуши, чуть севернее этого города. Наш фронт теперь был гораздо прочнее, чем пару недель назад. Он проходил от Прута до Днестра по краю плоскогорья севернее Ясс.

Маленький городок Хуши угнездился среди холмов. Многие из них были превращены в виноградные плантации, террасами поднимавшиеся до самых вершин. Интересно, созрел ли уже виноград? Наш аэродром находился на северной окраине города, а квартиры были расположены, разумеется, в противоположном конце, поэтому каждым утром нам приходилось пересекать весь городок. Местные жители с интересом наблюдали за нами. Кое-кто из нас пытался заговорить с горожанами, и те неизменно выказывали свое дружелюбие. Особенно тесные контакты с нами поддерживали представители церкви. Они следовали примеру своего епископа, у которого я часто бывал в гостях. Он неустанно повторял, что церковь видит в нашей победе единственный шанс сохранить свободу вероисповедания. Поэтому церковь будет ждать этой победы столько, сколько потребуется. В городе было очень много торговцев, и лавчонки можно было увидеть буквально на каждой улице. Все это очень отли-

чалось от Советской России, которую мы недавно покинули. Там средний класс был уничтожен, сожженный пролетарским молохом.

Что меня особенно поразило, когда я шел через город, — огромное количество собак. Судя по всему, эти орды были бездомными. Они шатались по всему городу, их можно было встретить на каждой улице, буквально на каждом углу. Я временно жил на небольшой вилле с виноградником. Рядом с ним протекала маленькая речка, где можно было выкупаться. По ночам через виноградник следовали целые процессии собак. Они двигались индейской цепочкой, штук по 20—30. Как-то утром я еще нежился в постели, когда ужасное чудовище заглянуло ко мне в окно, оскалив клыки. Позади него я заметил штук 15 его приятелей, стоящих на задних лапах. Остальные крутились во дворе, пытаясь заглянуть в окно. Когда я прогнал собак, они тихонько убрались, так и не залазая.

Недостатка в еде мы не испытывали. Жили мы хорошо, хотя получали жалование в лаях. Если нельзя было купить что-нибудь стоящее, всегда можно было найти яйца. В конце концов, почти все наши деньги мы конвертировали в яйца. Обер-лейтенант Шталер держал первенство среди офицеров по части поглощения яиц. Он съедал их в удивительных количествах. В те дни, когда нехватка бензина делала полеты невозможными, мы старались испытать этот новый источник энергии. Вся эскадрилья до последнего человека занималась физическими упражнениями. Обычно это был длинный кросс по пересеченной местности, гимнастика и, разумеется, футбол.

Для меня эти занятия были довольно мучительными. Подошвы ног у меня еще не совсем зажили, да и плечо беспокоило при каждом неосторожном движении. Но для личного состава эскадрильи эти рутинные спортивные занятия были прекрасным отдыхом. Кое-кто самый умный, в том числе и я, использовали вынужденное безде-

лье для прогулок по горным рощам или для занятий другим спортом.

Обычно мы выезжали на аэродром, чтобы взлететь где-то с 4 до 5 утра. Но на противоположной стороне города мы всегда наталкивались на огромное стадо овец, впереди которого шествовал осел. Глаза осла были почти скрыты длинной гривой, и мы гадали: а видит ли он вообще что-нибудь? Из-за этой гривы мы прозвали его Затмением. Однажды утром, когда мы в очередной раз застряли среди овец, кто-то, смеясь ради, дернул осла за хвост. Его реакция просто невероятна. Сначала он взбрыкивает копытами, как лягающаяся лошадь, потом сказывается его ослиная натура, и он замирает на месте, как каменный. Наконец дает знать о себе цыплячье сердце, и он удирает прочь со скоростью ветра. Стадо овец, вверенное его попечению, разумеется, ничего не понимает. Овцы видят лишь то, что возникли какие-то проблемы, а их вожак по совершенно непонятной причине умчался прочь. Оставшись без присмотра, они оглашают воздух истошным блеяньем, от которого звенит в ушах, а потом бросаются галопом вдогонку... Теперь нас не волнует вопрос: встретим ли сильное противодействие во время первого вылета или нет. Разыгранный животными спектакль настолько комичен, что мы веселимся от души. Смех на время заставляет забыть опасности войны.

* * *

Пока что мы совершаем вылеты на относительно спокойный участок фронта. Тем не менее, неослабевающий поток подкреплений показывает, что красные готовятся нанести удар прямо в сердце Румынии. Район наших операций тянется от деревни Таргул-Фрумос на западе до плацдармов на Днестре южнее Тирасполя. Большую часть вылетов мы совершаем в район к северу от Ясс, так как Советы пытаются здесь выбить наши войска с высот вокруг Карбиги на берегу Прута. Самые жестокие бои идут вокруг руин замка Станча на так называемом Замковом

холме. Раз за разом мы теряем эту позицию и всегда отбываем ее обратно.

Именно в этот район Советы постоянно подводят свои неисчерпаемые резервы. Как часто мы атакуем мосты через реку! Наш маршрут пролегает через Прут к Днестру мимо Кишинева и далее на восток. Мы надолго zapomним названия Кошница и Григориополь, а также плацдарм возле Бутора. Некоторое время на нашем аэродроме базируются наши товарищи из 52-й истребительной эскадры. Ими командует майор Баркгорн, который прекрасно знает свое дело. Истребители часто сопровождают нас во время вылетов, и мы доставляем им массу неприятностей. У русских появился новый истребитель Як-3, и теперь они каждый день устраивают стычки. Наш аэродром подскока находится в районе Ясс. Оттуда легче патрулировать над линией фронта. Командир эскадры часто бывает на передовой, чтобы наладить взаимодействие своих самолетов с войсками. Его передовой командный пункт оснащен рацией, которая позволяет ему слышать все переговоры в воздухе и на земле. Пилоты истребителей разговаривают между собой, с офицером наведения истребителей, то же самое делают и пилоты пикировщиков. Обычно мы используем разную длину волны. Как-то командир эскадры решил проявить заботу о своих подчиненных и вознамерился посетить места расквартирования личного состава. Он видел, как наша группа приближалась к Яссам. Мы летели на север, чтобы атаковать цели в районе замка, которые армия хотела нейтрализовать. Для этого пехотные командиры связались с нашим пунктом управления полетами. Над Яссами нас уже ждали, но только не наши истребители, а большая группа Лагов. Через мгновение в небе завертелась бешеная карусель. Тихоходным «Штукам» приходится тяжело в схватке с быстрыми, как стрела, русскими истребителями. Вдобавок нам мешает полный груз бомб. Со смешанными чувствами командир эскадры следит за разворачивающейся схваткой и слушает

7 Бомбы сброшены!

переговоры пилотов. Командир 7-й эскадрильи, полагая, что я не вижу Лаг-5, который подбирается ко мне снизу, кричит: «Ханнелора, оглянись! Один из них собирается тебя сбить!» Но я давно заметил наглеца, и у меня еще более чем достаточно времени, чтобы уклониться от атаки. Мне не нравятся эти вопли по радиотелефону. Они дурно влияют на летчиков и мешают им стрелять. Поэтому я отвечаю: «Еще не родился тот, кто меня собьет».

Я не хвастаюсь. Я просто хочу показать другим пилотам, что я совершенно спокоен. В горячке боя хладнокровие командира очень сильно помогает подчиненным. Конец этой истории командир эскадры рассказывал с широкой улыбкой:

«Когда я услышал это, то перестал волноваться за вас и вашу группу. Я просто с любопытством следил за всей заварушкой».

Очень часто, инструктируя экипажи, я читал им небольшую лекцию: «Любой из вас, кто не сможет удержаться рядом со мной, будет сбит истребителем. Любой, кто отстанет, превратится в легкую добычу врага и не сможет рассчитывать на помощь. Поэтому держитесь как можно ближе ко мне. Попадание зенитки чаще всего просто случайность. Если вам не повезет, вам на голову может упасть лист шифера с крыши, или вы попадете под трамвай. Да и вообще — на войне страховые общества не работают».

Старики уже знают мою точку зрения и вызубрили все мои крылатые изречения. Когда идет обучение новичков, они прячут улыбку и думают про себя: «А может быть, он и в самом деле прав». Мою теорию подтверждает тот факт, что мы практически не имеем потерь от вражеских истребителей. Новички, разумеется, должны пройти определенную подготовку перед тем, как попасть на фронт. Иначе для своих товарищей они будут опаснее, чем для противника.

Например, через несколько дней мы совершаем вылет в тот же район. И снова нас атакует большая группа

вражеских истребителей. Недавно прибывший к нам обер-лейтенант Рем бросает свой самолет в пике следом за ведущим и отрубает ему хвост своим пропеллером. К счастью, ветер несет парашюты в сторону наших траншей. Мы кружим вокруг них, пока летчики не приземлятся, так как советские истребители регулярно обстреливают наших пилотов, выбросившихся с парашютами. Но, проведя пару месяцев в составе нашей группы, обер-лейтенант Рем превращается в первоклассного летчика, который может вести звено. Очень часто ему приходится замещать даже командира эскадрильи. Я невольно испытываю симпатию к тем, кто медленно учится.

Лейтенанту Швирблату повезло гораздо меньше. Он уже совершил 700 боевых вылетов и получил Рыцарский Крест. Его самолет был подбит, и Швирблат совершил вынужденную посадку сразу за нашими окопами, при этом он потерял левую ногу и несколько пальцев. И все-таки мы сражались вместе в последние месяцы войны.

* * *

Нам приходится действовать без малейшей передышки. Бои идут не только севернее Ясс, но и на востоке, где русские захватили плацдармы на берегу Днестра. Однажды во второй половине дня 3 наших самолета находились над излучиной Днестра между Кошнице и Григориополем, где нашу оборону прорвала большая группа танков Т-34. Меня сопровождают лейтенант Фикель и один обер-фельдфебель на самолетах, вооруженных бомбами. Предполагается, что нас будут ждать истребители, и когда я приближаюсь к излучине, то действительно вижу истребители, кружащие в районе цели на небольшой высоте. Будучи оптимистом, я сразу делаю вывод, что это свои. Я лечу прямо к цели, высматривая танки, но тут до меня доходит, что эти истребители вовсе не мое сопровождение, а иваны. Мы только что совершили большую глупость, разорвав строй, чтобы

атаковать отдельные цели. Остальные 2 самолета не могут немедленно пристроиться ко мне и догоняют меня слишком медленно. Удача, видимо, окончательно отвернулась от нас. Иваны готовы драться, что случается с ними весьма нечасто. Машину обер-фельдфебеля быстро охватывает пламя, и она дымящимся факелом уходит на запад. Фикель сообщает по радио, что его тоже подбили, и отваливает в сторону. Пилот Лаг-5, который, судя по всему, большой мастер своего дела, садится мне на хвост. Еще несколько истребителей держатся на небольшом расстоянии за ним. Что бы я ни делал, я никак не могу стряхнуть преследователя с хвоста. Он частично выпустил закрылки, чтобы снизить скорость истребителя. Я залетаю в глубокие овраги, чтобы вынудить его держаться подальше. Может быть, опасность врезаться в землю помешает ему целиться. Однако он вцепился в меня бульдожьей хваткой, и светящиеся трассы мелькают в неприятной близости от кабины. Мой стрелок Гадерманн испуганно кричит, что нас скоро собьют. Овраг постепенно расширяется, и я закладываю крутой вираж, но Лаг по-прежнему не отвязывается. Пулемет Гадерманна заклинило. Трассы русского проходят под моим левым крылом. Гадерманн орет: «Выше!» Я отвечаю: «Не могу. Ручка и так уперлась мне в живот». Меня все больше разбирает удивление. Как этот парень на своем истребителе так ловко повторяет все мои маневры? Пот ручьями бежит у меня по лбу. Я остервенело тяну ручку управления на себя. Трассы продолжают сверкать у меня под крылом. Оглянувшись, я могу увидеть окаменевшее от напряжения лицо ивана. Остальные Лаги отстали, вероятно, ожидая, когда их товарищ собьет меня. Летать, как я, они не умеют, крутые виражи на высоте 10—15 метров выполнять тяжело. Внезапно на бруствере окопа я вижу немецких солдат. Они дико машут руками, но, видимо, плохо понимают, что происходит. Но тут раздается торжествующий вопль Гадерманна: «Лаг готов!»

Гадерманн сбил русский самолет, или у того лонжероны не выдержали перегрузок на крутых виражах на полной скорости? Меня это уже не волнует. В наушниках я слышу громкие крики русских, какофония ругательств, как полагаю. Они видели, что произошло, и для них это нечто из ряда вон выходящее. Я давно потерял лейтенанта Фикеля и сейчас возвращаюсь домой в одиночестве. Подо мной в поле лежит горящий Ju-87. Обер-фельдфебель и его стрелок целехонькие стоят рядом. Завтра они вернутся к нам. Незадолго до посадки я связываюсь по радио с Фикелсм. Это уже достаточный повод, чтобы отпраздновать второй день рождения Гадерманна и Фикеля. Они тоже настаивают на празднике. На следующее утро офицер наведения авиации в этом секторе звонит мне по телефону и сообщает, что вся пехотная дивизия с огромным волнением следила за вчерашним спектаклем. Ночью была перехвачена радиogramма русских, из которой стало ясно, что погибший пилот был знаменитым советским асом, неоднократно награжденным Золотой Звездой Героя Советского Союза. Следует отдать ему должное — он был отличным летчиком.

* * *

Вскоре после этого эпизода мне дважды приходится явиться к рейхсмаршалу Герингу по двум разным причинам. В первый раз я приземляюсь в Нюрнберге и отправляюсь в его родовой замок. Когда я вошел во двор замка, то был страшно удивлен. Геринг и его личный врач, наряженные в средневековые костюмы германских охотников, стреляли из луков в ярко раскрашенные мишени. Геринг не соизволил обратить на меня никакого внимания, пока не опустошил свой колчан. Меня поразило то, что он ни разу не промахнулся. Мне остается лишь надеяться, что тщеславие не одолеет Геринга, и он не заставит меня состязаться с ним, так как плечо у меня еще не зажило до конца, и я не смогу держать лук, не говоря уже о том, чтобы стрелять из

него. То, что я прибыл к главнокомандующему Люфтваффе в меховых сапогах, показывает, что состояние моего здоровья еще слишком далеко от нормы. Геринг говорит мне, что посвящает большую часть свободного времени занятиям спортом. Для него это способ поддерживать физическую форму, и врачу волей-неволей приходится присоединиться к рейхсмаршалу в этом приятном времяпровождении. После скромного ужина в узком кругу, на котором из гостей присутствует только генерал Бруно Лёрцер, я, наконец, узнаю причину, по которой меня вызвали. Геринг вручил мне Золотой знак пилота с Бриллиантами и попросил сформировать и возглавить группу, оснащенную новыми истребителями Me-410, которые вооружены 50-мм пушками. Рейхсмаршал надеется с помощью этих самолетов справиться с четырехмоторными стратегическими бомбардировщиками союзников. Я сразу понимаю, почему он обратился именно ко мне. Недавно я был награжден Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами, поэтому он решил превратить меня в пилота истребителя. Судя по всему, Геринг мыслил категориями Первой Мировой войны, когда все пилоты, награжденные орденом *Pour le Merite*, были истребителями, как и он сам. Он питает слабость к истребительной авиации, что не удивительно, так как раньше он сам тоже был асом-истребителем. Поэтому Геринг пытается перевести всех лучших пилотов, в том числе и меня, в истребители. Я рассказал ему, что раньше очень хотел стать летчиком-истребителем, но ряд обстоятельств этому помешал. Однако с тех пор я приобрел ценный опыт как пилот пикирующего бомбардировщика и не собираюсь менять специальность. В конце концов мне удастся убедить Геринга отказаться от этой идеи. Тогда он говорит мне, что уже получил разрешение фюрера на мое новое назначение, хотя лично ему не слишком нравится перспектива отлучения меня от пикирующих бомбардировщиков. Тем не менее, Гит-

лер согласился с мнением Геринга и категорически запретил мне впредь приземляться за линией фронта для спасения сбитых экипажей. Это приказ, подчеркнул рейхсмаршал. Если и будет нужно спасти экипаж, пусть впредь это делает кто-нибудь другой. Меня этот приказ сильно огорчил. До сих пор наш неписаный кодекс гласил: «Все сбитые должны быть спасены». Я полагаю, что лучше всего это делать мне самому, так как мой огромный опыт позволяет справиться с этой задачей легче, чем кому-нибудь другому. Если это вообще может быть сделано, именно мне следует заниматься спасением экипажей. Но возражать сейчас — значит попусту сотрясать воздух. В критический момент все действует так, как диктует обстановка. Через 2 дня я возвращаюсь в Хуши и снова участвую в боевых вылетах.

В боях наступает перерыв в несколько дней, и я решаю воспользоваться этой паузой, чтобы ненадолго слетать в Берлин. На обратном пути я приземляюсь в Гёрлице, навещаю родных и лечу дальше на восток через Фёслау возле Вены. Я остановился у своих друзей, и рано утром меня подняли телефонным звонком. Оказалось, кто-то искал меня по телефону всю ночь. Выяснилось, что из штаба рейхсмаршала звонили в штаб группы в Хуши, и уже оттуда начали разыскивать меня по всему предполагаемому маршруту. Я немедленно звоню в штаб Геринга, и его адъютант передает мне приказ немедленно прибыть в Берхтесгаден. Я начинаю подозревать, что этот вызов связан с новой попыткой перевести меня на штабную работу, или навязать службу в каком-нибудь спецподразделении. Поэтому я спрашиваю адъютанта:

«Чем это все для меня закончится?»

Так как он меня хорошо знает, то успокаивает:

«Ничего плохого».

И все-таки, когда я лечу над Дунаем, меня продолжают грызть смутные опасения. Погода просто отвратительная. Нижняя граница облачности проходит на высо-

те всего лишь 40 метров, почти ни один аэродром не дает посадки. Знаменитый Венский лес полностью окутан густым туманом. Я лечу вверх по долине от Сент-Пельтена к Амштетту и оттуда в Зальцбург, где и приземляюсь. Меня уже ждут, и на автомобиле мы отправляемся в охотничий домик рейхсмаршала, расположенный в Оберзальцберге недалеко от Бергхофа. Геринг находится на совещании у фюрера, и нам приходится ждать его возвращения. Его дочь Эдда превратилась в совсем взрослую, хорошо сложенную девушку, и ей разрешают посидеть вместе с нами. После недолгой прогулки по саду беседа принимает официальный характер. Я сгораю от нетерпения узнать, чем объясняется этот вызов. Дом и сад отличает изящная простота, ничего вульгарного или вызывающе богатого. Семья рейхсмаршала ведет простую, скромную жизнь. Геринг дает мне официальную аудиенцию в светлом кабинете с многочисленными окнами, сквозь которые можно видеть величественные горные хребты, вершины которых сверкают на ярком весеннем солнце. Рейхсмаршал питает явное пристрастие к старым обычаям и костюмам. У меня просто не хватает слов, чтобы описать его одеяние, напоминающее римскую тогу красно-коричневого цвета, скрепленную золотой брошью. Для меня все это ново и странно. Геринг курит длинную трубку. Ее разноцветная фарфоровая чашечка упирается в пол. Сначала Геринг молча разглядывает меня, а потом начинает говорить. Меня вызвали ради того, чтобы вручить еще одну награду. Он прикалывает мне на грудь Золотой знак с Бриллиантами за боевые вылеты, на котором красуется число 2000. Именно столько вылетов я совершил к этому времени. Это совершенно новая награда, и я первым из германских летчиков получаю ее, так как никто больше не совершил такого количества боевых вылетов. Знак сделан из чистого золота, в центре расположен платиновый венчик с перекрещенными мечами. Под венчиком находится небольшая подвеска с числом 2000, выложен-

ным крошечными бриллиантами. Я рад, что эту награду не сопровождают никакие неприятные дополнения, как всегда случалось ранее.

После этого мы обсуждаем ситуацию на фронте. Геринг считает, что мне не следует терять время и лучше поскорее вернуться в свою часть. Но я и так собирался сделать именно это. Рейхсмаршал добавляет, что армия готовит крупное наступление на нашем участке фронта, которое начнется буквально через несколько дней. Он только что вернулся с совещания у фюрера, на котором ситуация на фронтах обсуждалась в мельчайших деталях. Геринг несколько удивился тому, что я, находясь на фронте, не заметил подготовки к наступлению. В нем будут участвовать около 300 танков. Я невольно насторожился. Это число меня несколько удивило. Русские не раз бросали в бой и большее количество танков, однако нам давно уже не удавалось собрать такой ударной группировки. Я отвечаю, что верится во все это с большим трудом. Потом я спрашиваю, не может ли он немножко разгласить военную тайну и назвать мне номера дивизий и число танков в них. Ведь я прекрасно знаю части, расположенные на нашем участке фронта, и их силы. Буквально накануне отлета с фронта я разговаривал с командиром 14-й танковой дивизии генералом Унрейном. Это было всего пару недель назад, и генерал с горечью пожаловался мне, что у него остался всего один танк, и тот небоеспособный. Эта машина была переоборудована в подвижной пункт связи с авиацией. Именно такие машины на поле боя наводили наши «Штуки» на цели, которые его танки не могли уничтожить самостоятельно. Таким образом, я совершенно точно знаю силы 14-й танковой дивизии. Рейхсмаршал с трудом верит мне, так как ему сообщили совсем иные сведения об этой дивизии. Он говорит мне наполовину в шутку, наполовину всерьез:

«Если бы я не знал вас, то за эти слова немедленно отправил бы под арест. Но мы сейчас все выясним точно».

Он подходит к телефону и вызывает начальника Генерального Штаба.

«Вы только что сообщили фюреру, что для участия в предстоящей операции будут привлечены 300 танков».

Телефон работает прекрасно, и я слышу каждое слово.

«Да».

«Я хочу знать номера задействованных дивизий и количество танков в них. У меня находится человек, который отлично знаком с ситуацией».

«Кто это?» — спрашивает начальник Генерального Штаба.

«Это один из офицеров, которых вы прекрасно знаете».

Начальник Генерального Штаба, к несчастью для себя, начал именно с 14-й танковой. По его словам, в дивизии числилось 60 танков. Геринг еле сдержался.

«Мой человек утверждает, что в 14-й танковой дивизии имеется всего один танк!»

На другом конце линии воцаряется долгое молчание.

«Когда он покинул фронт?»

«Четыре дня назад».

Снова долгая пауза. Потом мы слышим:

«40 танков находятся в пути на фронт. Остальные находятся в ремонтных мастерских, но обязательно придут в свои части к началу наступления, поэтому мы дали верные сведения».

Потом следует такой же расплывчатый ответ относительно других дивизий. Геринг в бешенстве едва не разбил трубку об аппарат.

«Вот так все и делается! Фюреру дают совершенно ложную картину, которая основана на абсолютно неверных данных, а потом удивляются, почему наши операции не приносят ожидаемого успеха. Сегодня, благодаря вам, это случайно прояснилось. Но слишком часто все наши планы оказывались построенными на песке! Система коммуникаций южного крыла фронта подвергается постоянным ударам вражеской авиации, и один бог знает, сколько танков из этих 40 доберутся до фронта, и когда

это произойдет? Кто знает, имеются ли в ремонтных мастерских необходимые запасные части, и сумеют ли они завершить ремонт к намеченному сроку? Я немедленно доложу обо всем фюреру».

Геринг даже не пытается скрыть своего гнева. Потом он умолкает.

Когда я летел обратно на фронт, то невольно вспоминал все, что недавно услышал. Какова цель этих неточных или попросту фальшивых докладов? Случайность это или преднамеренная ложь? В любом случае тот, кто делает это, помогает врагу. И где находится источник всех этих преступлений?

* * *

Я прерываю свое путешествие, чтобы остановиться в Белграде. Как раз в тот момент, когда я захожу на посадку в Землине, над головой появляется соединение американских четырехмоторных бомбардировщиков и направляется к аэродрому. Пока я выруливаю со взлетной полосы, вижу, как весь аэродромный персонал разбегается в разные стороны. К западу от взлетной полосы находятся холмы, в которых прорыты тоннели, которые служат бомбоубежищами. Я вижу американские самолеты прямо перед собой совсем рядом с аэродромом. Это мне совершенно не нравится, и я мчусь вслед за удирающими солдатами с той скоростью, которую мне позволяют развить меховые сапоги. Едва я успел заскочить в тоннель, как на аэродроме рвется первая серия бомб. Вверх взлетают столбы огня и дыма. Мне кажется, что в этом аду не способно уцелеть вообще ничто. Через несколько минут облако дыма слегка рассеивается, и я снова выхожу на летное поле. Действительно, почти все вокруг уничтожено, но среди моря обломков гордо возвышается мой верный Ju-87, изрешеченный осколками. Однако мотор самолета цел, шасси исправно. Все самые важные детали системы управления действуют. Я высматриваю полосу земли в стороне от разгромленной взлетной полосы, с

которой можно стартовать. Когда я снова оказываюсь в воздухе, то испытываю огромное облегчение. Мой израненный самолет проявил чудеса стойкости и теперь несет меня к месту нахождения группы, в Хуши.

За время моего отсутствия нам придали эскадрилью румынских пикировщиков Ju-87. Экипажи почти целиком укомплектованы офицерами, кое-кто из них имеет определенный опыт. Однако мы довольно быстро выясняем, что гораздо лучше будет, если румынская эскадрилья будет летать вместе с нами. Когда румыны действуют отдельно, то несут слишком большие потери. Особенно досаждают им русские истребители. Очень быстро наши союзники понимают, что если удастся удержать строй, это значительно снижает опасность быть сбитым. Штаб эскадры пересел на истребители-бомбардировщики FW-190. Наша первая группа на 8 недель выведена с фронта и отправлена на отдых на аэродром возле Саксиш-Регена. Отсюда ветераны, летавшие на Ju-87, направлены в летные школы, чтобы учиться летать на одноместных самолетах. В отдаленной перспективе всем частям пикировщиков предстоит то же самое, так как производство Ju-87 вскоре будет завершено, и в эскадрильи не будут поступать новые самолеты этого типа для восполнения потерь. Поэтому еще в Хуши я пользовался любой возможностью, чтобы потренироваться на FW-190, одолженном у штаба эскадры. Я завершил свою самоподготовку одним или двумя боевыми вылетами на новом самолете и чувствую себя на «Фоккере» очень уверенно.

* * *

Начался июль. Летать нам приходится все больше, так как началось запланированное тактическое наступление к северу от Ясс. Предполагаемого количества танков собрать, разумеется, не удалось, и началось наступление позднее, чем намечалось. И все-таки его ведут свежие войска, которые недавно прибыли на фронт. Нам необ-

ходимо захватить плоскогорье между Тыргу-Фрумсом и Прутом. Тогда удерживать фронт будет гораздо легче, а противник потеряет удобный плацдарм для нового наступления. Вся линия фронта на этом участке перемещается, и нам удастся отбросить советские войска на значительное расстояние. Однако, оказывая упорное сопротивление, противник сумел удержать несколько ключевых пунктов. Русским крупно повезло, так как атаки с целью ликвидации этих очагов сопротивления так и не были проведены. Некоторые наши ударные части, спешно переброшенные сюда, после ожесточенных боев приходится отвести. Во время этого наступления я совершил свой 2100-й боевой вылет. Цель была нам хорошо известна — мост в Скулянах, который имел особенно важное значение для Советов. По нему перебрасывалась большая часть подкреплений в район боев. Каждый раз, когда мы пытались зайти в атаку, мост уже был закрыт дымовой завесой. Поэтому мы не могли быть уверенными, что не сбросим бомбы на собственные войска. Каждый раз, когда я видел дымовую завесу, меня разбирал смех, так как я представлял себе лица иванов, которые с тревогой ожидают нашего приближения. Совсем не обязательно быть полиглотом, чтобы понять постоянно повторяющееся слово: «Лаптежник — Лаптежник — Лаптежник». Наши дни в Хуши сочтены.

После того как в первой половине июля мы отпраздновали мой день рождения, пришел приказ перебазироваться в Польшу, в Замосць. Теперь мы будем действовать в центральном секторе Восточного фронта. Именно здесь русские начали новое крупное наступление.

Мы прибываем на наш новый аэродром, пролетев над Северными Карпатами, Стрыем и оставив в стороне Лемберг. Замосць — симпатичный маленький городок, который производит очень хорошее впечатление. Мы расположились в старых польских казармах на его северной окраине. Наш аэродром расположен еще дальше и представляет собой обычное жнивье. Посадочная полоса очень

узкая, что сразу приводит к печальному инциденту. Во время первой посадки самолет обер-фельдфебеля В. капотирует, и пилот получает довольно серьезные ранения. Он является одним из моих лучших снайперов, отличившихся в охоте за танками, и пройдет много времени, прежде чем мы увидим его снова. У нашей противотанковой эскадрильи опять более чем достаточно работы, так как линия фронта еще не стабилизировалась. Прорывы вражеских танков — совершенно обычное явление. Мы удерживаем Ковель, но Советы обошли его и намереваются форсировать Буг. Довольно быстро их авангарды появляются к северо-западу от Лемберга — в Раве-Русской и Томашуве. Противник также захватывает Холм к северу от Лемберга. Во время этих боев нам приходится перебазироваться еще раз, теперь в маленький польский городишко Мелец в 100 километрах от Кракова. Цель русского наступления совершенно ясна: они пытаются выйти к Висле на широком фронте. Нашей целью являются массы войск и техники, пытающиеся пересечь реку Сан к северу от Пшемысля. Не следует недооценивать вражеские истребители. Сейчас мы все чаще встречаем машины американского производства, которые раньше сопровождали четырехмоторные бомбардировщики. Сначала они действовали с баз на Средиземноморском театре. Как мы выяснили немного позднее, они не спешат возвращаться назад после завершения вылета, а садятся для дозаправки на русской территории. На следующий день они поднимаются в воздух для сопровождения новой группы бомбардировщиков, после чего летят на юг, на свою постоянную базу. Во время одного из вылетов я сталкиваюсь над Саном с группой таких «Мустангов», как раз в тот момент, когда выхожу в атаку. Их почти три сотни, а у меня всего 15 бомбардировщиков и никакого истребительного прикрытия. Мы находимся в 35 километрах от Ярослава, нашей сегодняшней цели. Для того чтобы не подвергать группу ненужному риску, я приказываю спешно сбросить бомбы. Облегченные самолеты смогут лучше

маневрировать, но в любом случае воздушный бой будет слишком неравным. Я отдаю этот приказ крайне неохотно, до сих пор мы всегда наносили удар по намеченной цели даже в случае подавляющего превосходства вражеской авиации. Это первый такой случай, он же становится и последним за всю войну. Однако сегодня у меня просто нет выбора. Впрочем, это позволяет мне привести группу назад, не потеряв ни одного самолета. Мы сумели загладить эту несудачу на следующий день, когда атаковали цель при более благоприятных условиях. Этот успех оправдывает мое решение, так как вечером я узнаю, что соседняя часть понесла тяжелые потери от атаки огромной группы «Мустангов». Через несколько дней американцы снова застанут нас врасплох. Мы заправляем свои самолеты, готовясь к вылету, когда внезапно появляется большое соединение американских самолетов и немедленно заходит в атаку на наши самолеты. ПВО нашего аэродрома довольно слаба, кроме того, застигнутые врасплох зенитчики не сразу открывают огонь по атакующим. Американцы явно не рассчитывали столкнуться с зенитками. Никто из них, похоже, не собирался героически погибнуть, поэтому они немедленно отвернули, не причинив нам никакого вреда, и отправились на поиски более легкой добычи.

По телефону из штаба Люфтваффе приходит печальное известие: впервые за всю войну русские вступили на германскую территорию и развернули наступление в Восточной Пруссии из района Волковыска в направлении Гумбинен — Инстербург. Я хочу немедленно отправиться в Восточную Пруссию. Приказ о перебазировании приходит очень кстати, и на следующий день я со своим летным составом уже нахожусь в Инстербурге. В Восточной Пруссии стоит прямо-таки божественная тишина, и просто невозможно представить, что война уже подошла вплотную к этому райскому уголку, и что именно отсюда будут взлетать груженные бомбами самолеты. Жители Инстербурга еще не осознали полностью весь трагизм

ситуации. Местный аэродром забит различными постройками, которые совершенно бесполезны в условиях войны. Поэтому лучше было бы перебраться в Летцен в районе Мазурских озер, что мы и делаем. Там мы оказываемся одни на крошечном аэродромчике.

Середина лета — самое лучшее время в сельской местности в Восточной Пруссии. И этой земле суждено стать полем битвы? Только сейчас до нас доходит, что мы действительно сражаемся за свои дома и за свою свободу. Сколько германской крови напрасно пролито на этой земле! Это не должно случиться вновь! Мы думаем только об этом, когда летим к цели — атаковать русские войска возле Мемеля или Шауляя, в Сувалках или Августово. А когда мы возвращаемся после атаки, возвращаются и эти мучительные мысли. Теперь мы снова оказались там, откуда начали свой поход в 1941 году, именно отсюда началось наступление на восток. Будет ли монумент под Танненбергом овеян новой славой? Самолеты нашей группы несут эмблему рыцарей Тевтонского ордена. Никогда раньше она не значила для нас так много.

Вокруг Волковыска продолжаются упорные бои. Город несколько раз переходит из рук в руки. Здесь держит оборону небольшая германская танковая часть. Мы поддерживаем ее, действуя с рассвета и до заката. Наши танкисты в течение нескольких дней отбивают непрерывные атаки противника. Некоторые танки Т-34 прячутся за огромными скирдами на сжатых полях. Мы поджигаем стога зажигательными пулями, и когда танки лишаются прикрытия, атакуем их. Лето стоит жаркое. Наш аэродром расположен у самой воды, и мы часто используем получасовой перерыв между вылетами, чтобы искупаться. Это просто наслаждение! Наша повышенная активность и упорство танкистов вскоре дают свои плоды: ярость русских атак заметно ослабевает. Наши войска все чаще проводят контратаки, и вскоре им удастся стабилизировать фронт. Но когда бои затихают в одном месте, можно смело ручаться, что очень быстро в другом они

вспыхнут с новой силой. Советы ведут наступление в Литве, пытаюсь отрезать наши армии, находящиеся в Латвии и Эстонии. Поэтому мы снова поднимаемся в воздух, и работы у нас не убывает. Советы хорошо осведомлены о том, какими силами мы располагаем на земле и в воздухе.

После одного из вылетов обер-лейтенант Фикель может праздновать очередной день рождения. Мы вылетели, чтобы атаковать сосредоточенные на исходных позициях войска противника, и красные применили свою старую уловку, настроившись на нашу волну. Лично я не могу понять, что они там бормочут, но это явно касается нас, потому что неоднократно повторяется слово «Лаптежник». Немного позднее переводчик, работавший на наземной станции радиоперехвата, рассказывает мне всю историю в деталях. Происходило примерно следующее.

«Лаптежники» подходят с запада — вызываю всех сталинских соколов. Вы должны немедленно атаковать «Лаптежников». Всего их около 20, впереди одиночный пикировщик с двумя длинными полосами. Это наверняка группа подполковника Руделя, который всегда подбивает наши танки. Вызываю красных соколов и зенитчиков: сбить «Лаптежник» с длинными полосами».

Обер-лейтенант Марквардт дает мне примерный перевод, когда мы еще находимся в воздухе. Фикель со смехом говорит:

«Если они целятся в ведущего, можно держать пари, что попадут в ведомого».

Обычно моим ведомым летает именно он, а потому Фикель знает, что говорит.

Впереди и ниже нас по дороге между двумя лесополосами движется большая колонна иванов: автомобили, артиллерия и прочее имущество. Множество зениток ведет плотный огонь, да и красные соколы тут как тут, «Аэрокобры» атакуют нас. Я отдаю приказ атаковать противника. Большая часть наших самолетов пикирует на грузовики и телеги, меньшая — на зенитки. Все мы отчаянно

маневрируем. Но тут русские истребители решают, что настал их час. Клубки разрывов зенитных снарядов подбираются все ближе к нашим самолетам. Прямо перед тем, как войти в пике, самолет Фикеля получает прямое попадание в крыло. Он спешно сбрасывает бомбы и поворачивает домой. Его самолет горит. Мы сбросили бомбы в цель и выходим из пике. Я набираю высоту, чтобы увидеть, куда же девался Фикель. Выясняется, что он ухитрился совершить вынужденную посадку на клочке земли, наспигованном всеми мыслимыми препятствиями: канавами, ямами, пнями. «Штука» дает лихого «козла», перепрыгивая через две канавы. Просто чудо, что самолет еще не перевернулся. Фикель со стрелком высочили из кабины. Положение скверное: русские кавалеристы, за которыми следуют танки, уже бросились к самолету из леса. Они явно намереваются захватить в плен летчиков. «Аэрокобры» с новой яростью набрасываются на нас сверху. Я говорю по радио:

«Кто-нибудь должен сесть. Вы знаете, что мне это запрещено».

Я чувствую себя отвратительно. Мне строжайше запрещено садиться для спасения сбитых летчиков, и все мое существо восстает против нарушения приказа. Мы продолжаем кружиться над сбитым самолетом. Фикель и Барч совсем рядом, однако сложно представить, чтобы кто-нибудь сумел благополучно приземлиться при подобных обстоятельствах. Русские неотвратимо приближаются, но ни один из пилотов, судя по всему, не собирается садиться. Им приходится уклоняться от атак истребителей, что требует предельной концентрации внимания. Мне очень трудно решиться совершить посадку, но я вижу, что если я не предприму что-то чрезвычайное, мои товарищи погибнут. Если их вообще возможно спасти, то самые высокие шансы на это именно у меня. Я понимаю, что нарушение приказа — непростительное нарушение воинской дисциплины, но моя решимость спасти товарищей сильнее чувства дол-

га. Я забыл о последствиях своего поступка, вообще обо всем на свете. Я должен их вытащить. Я отдаю последние приказы:

«7-я эскадрилья: вы атакуете кавалерию и пехоту с бреющего полета. 8-я эскадрилья: вы кружите на средней высоте, прикрывая Фикеля и меня. 9-я эскадрилья: вы поднимаетесь выше и отвлекаете на себя истребители. Если русские спикируют, 9-я эскадрилья атакует их сверху».

Я лечу очень низко над местом вынужденной посадки, выбирая клочок земли, который при некоторой доле везения можно использовать для посадки. Я плавно добавляю газ, мы уже над второй канавой. Сектор назад, ужасный толчок, хвост самолета подбрасывает в воздух, но потом он останавливается. Фикель и Барч мчатся изо всех сил, спасая свою шкуру. Они уже совсем рядом. Пули иванов шлепают о землю, поднимая фонтанчики пыли, но пока никого не задела. Оба летчика забираются в кабину, я даю газ. Меня трясет от напряжения. Смогу ли я взлететь? Успеет ли мой самолет подняться в воздух до того, как врежется в какое-нибудь препятствие и разлетится на куски? Канавы летят навстречу. Я отрываюсь от земли, самолет перескакивает через канаву, и колеса снова касаются земли. Затем самолет выравнивается. Постепенно напряжение оставляет меня. Группа смыкает строй, и мы возвращаемся домой без потерь.

* * *

«Бродячий цирк Руделя» разместился на сжатом поле возле городка Венден недалеко от латвийско-эстонской границы. Последнее время фельдмаршал Шернер прилагал массу усилий, чтобы заполучить мою группу на свой участок фронта, и в результате мы очутились здесь, на Курляндском фронте. Едва мы приземлились на нашем «аэродроме», как прибыл неизменный торт с приветствиями от фельдмаршала. Где бы я ни оказывался под его командованием, всегда меня встречает один из этих восхитительных тортов. Обычно его украшает Т-34

из сахарной глазури и число, соответствующее количеству уничтоженных мною танков. На сей раз торт венчал число «320».

В целом ситуация сложилась следующая: в районе Тукумса наши войска начали наступление, чтобы соединиться с главными силами Восточного фронта. Для этого была создана ударная группа под командованием не раз отличавшегося в боях полковника графа фон Штрахвица. Ее удар оказался успешным. Однако советские войска прилагают массу усилий, чтобы прорвать наш фронт на востоке Курляндии. Этот участок фронта был для красных настоящей занозой. До сих пор он держался только благодаря несравненной храбрости германских солдат, несмотря на колоссальное превосходство противника в живой силе и технике. В данный момент русские ведут необычайно яростные атаки в этом секторе. Чтобы ослабить это давление, фельдмаршал Шернер вызвал на помощь нас. Уже во время первых вылетов мы замечаем, что фронт здесь относительно стабилизировался. Позиции красных везде хорошо укреплены, а маскировка, как всегда, превосходна. Их зенитные батареи развернуты вплотную к линии фронта и очень многочисленны. Вражеская авиация проявляет повышенную активность. В воздухе кружат огромные стаи вражеских истребителей, и лишь изредка появляется звено германских истребителей. Это объясняется трудностями доставки снабжения в котел. Однако нам требуется большое количество бензина, бомб, запасных частей. И все это должно находиться прямо под рукой, хотя эти грузы доставить сюда более чем непросто. Хлеб, который мы едим, заработан тяжким трудом. Мы нужны повсюду: и на востоке котла, и на юге, в районе Тукумса, или на направлении главного удара русских, которые наступают на Ревель через Дерпт. Во время нескольких вылетов нам сопутствовала удача, и мы уничтожили большую моторизованную колонну противника, сопровождаемую танками. Она уже подошла к Дерпту, но мы сумели ликвидировать этот про-

рыв, и армия восстановила фронт. Откуда они берут эти неисчислимые массы людей и техники? В этом кроется нечто сверхъестественное. Грузовики, которые мы сожгли, в большинстве своем американского производства. Иногда среди танков, которые мы атакуем, мелькают маленькие группы американских «Шерманов». Впрочем, русским они не особенно нужны, так как их собственные танки гораздо лучше приспособлены к условиям России и производятся в совершенно невероятных количествах. Это потрясающее количество техники и снаряжения приводит нас в замешательство, а часто — и в откровенное уныние.

Мы очень часто встречаем самолеты американского производства: «Аэрокобры», «Кингкобры», «Бостоны». Американцы помогают своему союзнику, поставляя ему колоссальное количество автотранспорта, но в Россию из Америки идут и самолеты. Неужели в их интересах оказывать русским такую внушительную поддержку? Мы часто спорим по этому поводу.

* * *

Однажды в половине третьего ночи меня будит оберлейтенант Вейсбах, мой начальник разведки. Со мной срочно желает переговорить фельдмаршал Шернер. Уже довольно давно по ночам я отключаю свой телефон, так как желаю лучше выспаться, ведь первый вылет мы проводим рано утром. Поэтому на все ночные звонки отвечает начальник разведки, который утром никуда не летит. Однако для фельдмаршала я всегда на месте. Шернер сразу берет быка за рога и не тратит время на предисловия.

«Вы можете вылететь немедленно? Около 40 танков с мотопехотой прорвали фронт. Наши войска просто смяты и смогут закрыть прорыв не ранее вечера. Однако русские слишком глубоко вклинились в наше расположение, их нужно остановить немедленно, пока они не расширили прорыв. Если они сумеют это сделать, то нарушат всю систему коммуникаций в тылу армии».

В очередной раз повторяется старая история. Я слишком часто бываю в армии Шернера, чтобы удивляться. Наша пехота просто залегла в окопах и пропустила танки через себя и сейчас ждет, что мы будем для нее таскать каштаны из огня. Она оставляет прорвавшиеся вражеские войска на наше попечение, а сама будет пытаться закрыть прорыв, сегодня или через пару дней — как получится. Тогда прорвавшийся противник будет обезврежен. В Курляндии это особенно важно, потому что любой серьезный прорыв противника может привести к крушению всего фронта.

Я быстро оцениваю происходящее и говорю фельдмаршалу:

«Пока еще слишком темно, и просто вылет не имеет никакого смысла. Для атаки танков и грузовиков с бреющего полета мне нужен дневной свет. Я обещаю, что с восходом вылечу вместе со своей 3-й группой в указанный вами квадрат. Потом я свяжусь с вами и доложу, как пойдут дела».

Если верить тому, что сообщил Шернер, красные просочились в районе озер, и в данный момент их танковый авангард вышел на дорогу между двумя озерами. Тем временем я приказываю обер-лейтенанту Вейсбаху с помощью телефона собрать все возможные метеосводки и разбудить нас. Мы должны взлететь в предрассветных сумерках и с первыми лучами солнца уже находиться над целью. Несколько коротких телефонных звонков командирам эскадрилий, и дальше все идет само по себе. Если вы сотни раз повторяли одно и то же, вы можете проделать это даже во сне. Повар точно знает, когда подавать кофе. Старший механик до секунды знает, когда нужно собрать наземный персонал, чтобы подготовить самолеты. Я должен лишь приказывать командирам эскадрилий:

«Первый вылет в 5.30».

Рано утром аэродром затягивает густой туман, который поднимается на высоту до 45 метров. Однако задание слишком важное, и мы взлетаем, надеясь, что в районе цели погода будет лучше. Мы направляемся на юго-вос-

ток на малой высоте. К счастью, местность в этих краях плоская как доска, иначе такой полет был бы невозможен. Видимость не превышает 350 метров еще и потому, что пока не рассвело. Примерно через полчаса мы замечаем, что туман опускается к земле, это значит, что мы приближаемся к району озер. Я отдаю приказ перестроиться, так как лететь на высоте 50—60 метров очень не просто. Для безопасности мы летим строем фронта. Я не вижу крайние самолеты шеренги, так как их скрывает легкая дымка, а кроме того, временами они попадают в полосы тумана, поднимающиеся довольно высоко. В таких погодных условиях не приходится и мечтать об успешной атаке. Если мы попытаемся сбросить бомбы, это придется делать с такой малой высоты, что осколки повредят наши собственные самолеты, что определенно не принесет нам пользы. А просто болтаясь в районе цели, мы никому и ничем не поможем. Я искренне обрадовался, когда благополучно приземлился последний из моих самолетов. Обо всем этом я докладываю фельдмаршалу Шернеру, и он подтверждает, что получил с фронта такие же метеосводки.

Наконец, ближе к 9 утра слой тумана над аэродромом немного редет и поднимается на высоту 350 метров. Я взлетаю вместе с противотанковой эскадрилей, нас сопровождает 7-я эскадрилья, которая несет бомбы. Держась у самой границы тумана, мы снова направляемся на юго-восток. Вскоре из-за тумана мы вынуждены снизиться до 50 метров, и видимость опять становится омерзительной. На земле нет практически никаких ориентиров, и я лечу по компасу. Начинается район озер, но погода все такая же плохая. Я выхожу в район, указанный нам фельдмаршалом, не прямо с северо-запада, а делаю небольшой крюк к западу и огибаю его. Теперь, ложась на боевой курс, я возьму направление прямо на свой аэродром. Это совсем не лишняя предосторожность в такую погоду. Если силы противника так велики, как говорилось раньше, они наверняка имеют соответствующую

щее количество зениток. Мы не можем подкрасться незаметно, укрываясь за холмами или деревьями, так как проходим прямо над озером. Поэтому при выборе тактики нам приходится учитывать вражеские зенитки. Укрываться от них, держась в облачном слое и выскакивая оттуда только для атаки цели, крайне нежелательно. Для большого соединения это означает риск столкновений на малой высоте, хотя отдельные самолеты эту тактику использовать могут. Но даже если не принимать в расчет эти соображения, летчикам придется слишком много внимания уделять пилотированию, поэтому они не смогут нормально целиться.

Мы летим над самой водой, держа курс на север. Темно и пасмурно. Я ничего не могу увидеть на расстоянии более 600—700 метров. Внезапно прямо впереди по курсу появляется черная движущаяся масса: танки, автомобили, русские. Я сразу кричу: «Атака!» И в этот же миг вражеские зенитчики открывают стрельбу в упор, ставя передо мной огневую завесу. Спаренные и счетверенные автоматы, пулеметы яркими сполохами освещают все вокруг. Я лечу на высоте всего 25 метров и попадаю прямо в развороченное осиное гнездо. Сумею ли я из него выбраться? Остальные самолеты развернулись веером вправо и влево от меня, и на них вражеские зенитчики почти не обращают внимания. Я бросаю машину из стороны в сторону, кручусь, как могу, чтобы уклониться от огня. Стрелять приходится, совершенно не целясь. Если я хоть на пару секунд лягу на прямой курс, чтобы прицелиться, меня тут же наверняка собьют. Я беру немного вверх, так как оказываюсь над русскими танками и машинами. Проскакиваю над ними, затаив дыхание, так как в любую секунду жду попадания. Все это кончится плохо... Мимо кабины с визгом проносятся струи раскаленного металла. Через несколько секунд раздается сильный удар. Гадерманн кричит: «Мотор горит!» Попадание пришлось в мотор, который сразу начинает терять мощность. Пламя лижет кабину.

«Эрнст, мы прыгаем. Я немного наберу высоту, и мы отлетим как можно дальше, чтобы убраться с пути русских. Недалеко отсюда я видел наших солдат». Я пытаюсь подняться выше, так как не представляю, на какой высоте мы летим. Стекла кабины снаружи и изнутри замазаны маслом, и я совершенно ничего не вижу. Поэтому я сбрасываю колпак, чтобы разглядеть хоть что-то. Но это оказалось дурной идеей, так как теперь передо мной появляются языки пламени.

«Эрнст, прыгаем немедленно».

Мотор чихает и кашляет, останавливается, снова начинает работать, снова глохнет, и так до бесконечности. Скоро наш самолет превратится в крематорий. Мы должны прыгать!

Гадерманн кричит:

«Прыгать нельзя! Высота всего метров 30!»

Ему сзади это видно лучше. Он тоже сбросил колпак кабины, оборвав при этом провод внутренней связи. Теперь мы не можем разговаривать друг с другом. Его последними словами были: «Мы над лесом!» Я изо всех сил тяну ручку на себя, но самолет отказывается повиноваться. От Гадерманна я знаю, что мы летим слишком низко, чтобы прыгать с парашютом. Сможем ли мы совершить аварийную посадку? Наверное, это возможно, хотя я решительно ничего не вижу. Однако мотор еще тянет, хотя еле-еле. Может, мы еще найдем подходящее для посадки место?

Я медленно убираю газ. Самолет тут же проваливается вниз, и я бросаю взгляд по сторонам. Земля несется навстречу. Высота всего метров 5. Я инстинктивно сжимаюсь, ожидая удара. Внезапно колеса самолета касаются земли, и я выключаю зажигание. Удар! Мотор глохнет. Все, нам пришел конец... Жуткий треск, новый удар, и все пропадает...

Чувства медленно возвращаются ко мне, значит я все еще жив. Я пытаюсь сообразить, что происходит. Я лежу на земле... Пытаюсь подняться, но не могу, страшная боль

в ногу и голове бросает меня обратно. Затем до меня доходит, что где-то рядом должен быть Гадерманн, и я зову его:

«Где ты? Я не могу встать».

«Подожди немного, возможно, все еще получится. Сильно болит?»

Проходит немного времени, и появляется сильно хромающий Гадерманн. Он пытается вытащить меня из-под обломков. Теперь я понимаю, почему мне так больно. Длинная металлическая полоса из хвоста самолета проткнула мне нижнюю часть бедра и пригвоздила к земле. Вообще все хвостовое оперение лежит на мне, не давая двигаться. Я могу лишь возблагодарить судьбу за то, что эта часть самолета не горит. Куда же делся горящий мотор? Первым делом Гадерманн вытаскивает у меня из ноги кусок металла, а потом растаскивает обломки, засыпавшие меня. Для этого ему приходится напирать все силы. Я спрашиваю:

«Как по-твоему, русские уже здесь?»

«Трудно сказать».

Нас окружает лес и кустарник. Когда я поднялся на ноги, то смог получше рассмотреть место аварии. Плавающий мотор улетел метров на 30 вперед, оторванные крылья валяются метрах в 15 по сторонам, одно из них тоже дымится. Прямо передо мной, но тоже на приличном расстоянии, лежит кусок фюзеляжа с сиденьем стрелка-радиста, на котором обычно находится Гадерманн. Вот почему, когда я позвал его, он ответил откуда-то спереди, хотя обычно стрелок находится позади пилота. Мы кое-как перевязываем раны и пытаемся сообразить: почему нам так повезло? Ведь мы остались живы и даже находимся в относительной безопасности. Относительной потому, что без надлежащей перевязки я не могу рассчитывать на спасение — слишком велика потеря крови. Судя по всему, наше падение с высоты 25 метров прошло в несколько стадий. Главную силу удара погасили деревья на краю леса. Затем самолет врезался в песок и

разбился. Его куски разлетелись в разные стороны, как я уже упомянул. Мы оба не застегнули привязные ремни, так как готовились выпрыгнуть с парашютами. Я до сих пор не могу понять, почему не врезался головой в панель управления. Я лежал далеко в стороне от обломков пилотского кресла. Похоже, меня отшвырнуло сюда вместе с остатками хвостового оперения. Да, мы родились в рубашке.

Неожиданно в кустах послышался треск, кто-то продирается сквозь подлесок. Мы смотрим туда, затаив дыхание... А потом облегченно вздыхаем. Мы узнаем немецкую форму. Солдаты слышали, как разбился наш самолет. Еще раньше они слышали яростную стрельбу в отдалении и видели горящий немецкий самолет. Они потирают плечи и видят горящий немецкий самолет. Они потирают плечи и видят горящий немецкий самолет. Они потирают плечи и видят горящий немецкий самолет.

«Наших позади уже нет... Там только полчища иванов». Один из них добавляет с усмешкой: «Но я полагаю, вы и сами заметили иванов». Он выразительно кивает в сторону дымящихся обломков моего пикировщика. Мы вместе с солдатами забираемся в их грузовик, и направляемся на северо-запад, унося ноги, пока еще возможно.

Днем мы прибываем в расположение группы. Никто не видел, как мы разбились, так как в тот момент остальным пилотам было просто не до нас. Первые 4 часа нашего отсутствия не вызвали особых опасений, так как я очень часто сажал свой отважный Ju-87 на брюхо неподалеку от линии фронта в результате повреждений от вражеского огня, после чего сообщая о себе по телефону. Однако, если проходит больше 4 часов, лица товарищей начинают мрачнеть, и вера в уже ставшего легендарным ангела-хранителя постепенно слабеет. Я звоню фельдмаршалу. Он больше чем кто-либо обрадовался моему счастливому возвращению. Вряд ли нужно говорить, что к вечеру я получил очередной «деньрожденный» торт.

Небо стало ярко-голубым, последние клочья тумана полностью растаяли. Я сообщая фельдмаршалу, что мы собираемся снова взлететь. Я намерен сполна расчи-

таться с русскими за свои приключения. Или они, или я — таков закон войны. Если сегодня была не моя очередь, значит платить придется им. На Физелер «Шторхе» из штаба эскадры прилетел врач. Он наложил свежие повязки на мои раны и сообщил, что я получил небольшую контузию. Гадерманн сломал три ребра. Я не могу сказать, что чувствую себя отлично, но моя решимость отомстить перевешивает все остальное. Я собираю экипажи и назначаю им цели. Бомбардировщики должны атаковать зенитки, а после того как они будут подавлены, мы начнем с бреющего полета уничтожать танки и грузовики.

Моя группа быстро поднимается в воздух и берет курс на юго-восток. Вскоре перед нами появляются озера. Мы летим на высоте 2200 метров. Теперь мы можем зайти в атаку с юго-запада, со стороны солнца. В этом случае наводчики зенитных орудий будут испытывать серьезные проблемы, а нам будет легче целиться в их орудия, которые будут блестеть на солнце. Вот они! И все еще на том же самом месте. Похоже, они не собираются двигаться дальше, пока не придут подкрепления. Часть зенитных орудий стоит на грузовиках, остальные развернуты в окопах вокруг места стоянки. Мы облетаем вокруг временного лагеря, провоцируя зенитки открыть огонь. Как только начинается фейерверк, я быстро пересчитываю цели, и мы атакуем согласно намеченному плану. Первыми под удар попадают зенитки. Я испытываю особенное удовлетворение, так как за ними числится небольшой должок — всего несколько часов назад по их милости моя жизнь висела на волоске. Наши противотанковые самолеты проскакивают сквозь облака дыма и пыли, поднятые разрывами бомб, и атакуют Т-34. Приходится быть очень внимательным, чтобы не налететь на разрыв нашей же бомбы. Зенитки вскоре умолкают. Танки взрываются один за другим, вспыхивают грузовики. Они никогда не дойдут до Германии. Авангард русского наступления потерял свою мощь.

Мы возвращаемся домой с приятным чувством удовлетворения. Мы сделали все, что было в наших силах. Ночью фельдмаршал звонит еще раз и сообщает, что контратака пехоты увенчалась успехом. Мы отрезали, окружили и уничтожили прорвавшегося противника. Шернер благодарит нас от имени командования за наши действия. Завтра утром первым делом я передам личному составу группы его благодарность. Для нас всегда самой большой наградой была благодарность наших братьев по оружию из сухопутных войск, которые нуждались в нашей поддержке и благодаря ей сумели одержать победу.

* * *

Пока мы сражаемся в Латвии, до нас доходят тревожные известия, что Советы вторглись в Румынию. Нас немедленно переводят в городок Бузэу, расположенный к северу от Бухареста. Наш маршрут пролегает через Восточную Пруссию — Краков — Дебрецен. Мы совершаем прекрасный полет через всю Восточную Европу под ярко сияющим осенним солнцем. Первой в путь отправилась 3-я группа вместе со штабом эскадры. 2-я группа задержалась в районе Варшавы, но 1-я группа уже находится в Румынии. В Дебрецене мы тратим слишком много времени на заправку самолетов, и до наступления темноты мы уже не успеем добраться до Румынии. Нам предстоит пересечь Карпаты, и я не собираюсь терять экипажи во время перелета. Поэтому мы остаемся ночевать в Дебрецене и по моему предложению вечером посещаем местные бани. В городе расположены восхитительные бани, в которые поступает вода из целебных источников. К восхищению и удивлению моих товарищей, там мы обнаруживаем женщин всех возрастов. Они сидят в ваннах с дамскими сумочками, книжками, вышиванием и даже комнатными собачками. Такие водные процедуры сопровождаются бесконечной болтовней и являются обычным времяпрепровождением милых дам. Для ветеранов кампании в дикой России видеть их более чем странно.

На следующее утро мы вылетаем в Клаусенбург, прекрасный старинный город, в котором еще несколько веков назад осели трансильванские немцы. Вот потому все местные жители говорят по-немецки. Мы очень торопимся и останавливаемся совсем ненадолго, лишь для заправки самолетов. В это время на высоте более 6000 метров появляется американский самолет-разведчик. Это означает, что довольно скоро состоится визит американских тяжелых бомбардировщиков. Перелет над Карпатами в Буззу оставляет потрясающее впечатление, впрочем, как и любой полет в отличную погоду над этими величественными горами. Впереди появляется город. Раньше этот второстепенный аэродром использовался для промежуточных посадок при перелете на фронт, который проходил чуть дальше на севере. Теперь он превратился в важную базу, находящуюся чуть ли не на передовой. Что случилось с вроде бы прочной линией фронта Тыргу-Фрумос — Яссы — Хуши?

Аэродром находится в открытой степи, и замаскировать на нем самолеты почти невозможно. Совсем недалеко находится город Плоешти, центр нефтедобычи в Румынии, который подвергается постоянным атакам американских бомбардировщиков. Они появляются под сильным истребительным прикрытием, и после налета эти истребители могут заняться другими целями, например, нашим аэродромом, если сочтут его стоящим внимания. Количество американских истребителей, которые сопровождают бомбардировщики во время каждого вылета, значительно превышает общее число германских истребителей на всем Восточном фронте.

Когда я захожу на посадку, то вижу, что дороги, ведущие к аэродрому, забиты бесконечными потоками румынских солдат, бегущих на юг. Кое-где на дорогах пробки, и движение остановилось. Видны артиллерийские орудия всех калибров. Но здесь нет немецких частей. Я присутствую при заключительном акте трагедии. Целые участки фронта брошены румынскими войсками,

которые прекратили сражаться и обратились в паническое бегство. Советы преследуют их по пятам. Но там, где фронт удерживают германские солдаты, они продолжают сражаться до последнего. Бегство румын приведет к тому, что они будут окружены и попадут в плен. Немцы просто не допускали мысли, что их румынские союзники позволят русским вторгнуться в Румынию без боя и бросят свой народ на растерзание врагу. Они просто не верят в такое.

После посадки наши самолеты немедленно начинают готовить к вылету, а я докладываю о прибытии в штаб своей старой эскадры. Там все рады, что мы вернулись. Они полагают, что у нас будет более чем достаточно дел. Русские танки уже ворвались в Фокшани, они стремятся как можно скорее захватить Бухарест и Плоешти. Дальше к северу все еще ведут бои войска немецкой Группы армий «Юг»¹.

Тем временем подготовка самолетов завершилась, и мы немедленно взлетаем и следуем вдоль шоссе на Фокшани. В 10 километрах к югу от этого города мы видим гигантские облака пыли, это русские танки. Мы атакуем их, и они съезжают с дороги, чтобы рассыпаться по полям. Однако это их не спасает. Мы уничтожаем часть танков, а потом возвращаемся за новыми боеприпасами и продолжаем атаки этой же колонны. Повсюду, куда достигает взгляд, огромные массы людей и техники, это русские, в основном монголы. Неужели их резервы живой силы просто неистощимы? Перед нами очередное наглядное свидетельство того, что промышленная мощь СССР нами была сильно недооценена. Никто даже отдаленно не представлял истинного состояния дел. Массы танков, снова и снова появляющиеся на различных участках Восточного фронта, это убедительно доказывают. Многие грузовики явно американского производства.

¹ Ошибка, Группы армий «Южная Украина». *Прим. пер.*

Один вылет следует за другим, с рассвета и до заката, как и ранее все эти годы.

* * *

Один из последних дней августа. Я взлетаю рано утром и направляюсь на север, в район, где красные провалили фронт. Я набираю высоту 50 метров и нахожусь еще над аэродромом, когда внезапно зенитки открывают огонь. Их обслуживают румынские расчеты, которые должны защищать аэродром от ударов русских и американских самолетов. Я смотрю туда, где рвутся снаряды, рассчитывая увидеть там вражеские бомбардировщики. Неужели американцы просыпаются так рано? Я вместе со своими самолетами делаю разворот над взлетной полосой и жду дальнейшего развития событий, держась под защитой наших зениток. К моему удивлению, полоса разрывов опускается ниже и оказывается в неприятной близости от моего самолета. Я смотрю вниз на стреляющие орудия и замечаю, что их стволы вращаются, повторяя мои маневры. Снаряд взрывается совсем рядом. Вражеских самолетов по-прежнему не видно. Теперь не остается никаких сомнений: зенитки стреляют именно по нам. Для меня это необъяснимо, но факт остается фактом. Мы летим на север, чтобы атаковать советские войска, которые наступают в направлении Хуши — Бырлад — Фокшани.

Во время возвращения на аэродром я готов к самым диким выходкам румынских зенитчиков. Центр управления полетами уже сообщил мне, что стреляли именно в меня. С этого момента Румыния находится в состоянии войны с нами. Мы сразу переходим на бреющий полет и садимся по одиночке. Отдельные зенитные орудия снова открывают огонь по нам, но так же безуспешно, как и ранее. Я немедленно бегу к телефону и связываюсь с командующим румынскими ВВС генералом Иорданеску. Кроме авиации, ему подчиняются и части зенитной артиллерии, и я хорошо знаю его лично еще со времени

базирования в Хуши. Иорданеску награжден несколькими германскими орденами. Я спрашиваю у него, как именно я должен понимать враждебные действия в отношении меня и моей группы, и вообще, что все это значит? Он не отрицает происшедшего. По словам Иорданеску, его зенитчики видели, как германский истребитель сбил румынский связной самолет, поэтому они сильно разгневаны и стреляют по всем германским самолетам. Он ни разу не упомянул о том, что Германия и Румыния теперь находятся в состоянии войны. В ответ на его жалобы я отвечаю, что не имею ни малейшего желания выславливать подобный бред и сейчас намерен совершить очередной вылет для атаки русских войск к северу от Рымникул-Сэрата. Однако теперь я сначала собираюсь разбомбить и расстрелять из пулеметов все зенитные батареи вокруг аэродрома, чтобы устранить любые помехи нашим вылетам. Другая группа пикировщиков нанесет удар по его штабу. Мне прекрасно известно, где он расположен.

«Ради бога, не делайте этого. Мы всегда были лучшими друзьями, и мы не можем нести ответственность за действия своих правительств. Я предлагаю вам ничего не предпринимать против нас, и мы тоже ничего не будем делать. Пусть для нас объявление войны как бы не имело места. Я даю вам свои личные гарантии того, что мои солдаты больше не сделают ни единого выстрела по вашим «Штукам».

Он рассыпается в заверениях старой и неизменной дружбы со мной, в своем дружеском отношении ко всем немцам вообще. После того как между нами объявлено сепаратное перемирие, у меня больше нет оснований для недовольства. Сложилась курьезная ситуация: я один со своим летным персоналом нахожусь посреди страны, которая воюет с нами. Две румынские дивизии со всем вооружением и техникой, включая тяжелую артиллерию, окружают аэродром. Кто помешает им ночью прикончить нас? Ведь в темноте мы почти беспомощны, и только

днем снова станем сильны. Но, видимо, румыны полагают, что даже двух дивизий слишком мало, чтобы вести себя агрессивно по отношению к моим «Штукам», когда их войска расположены совершенно открыто.

* * *

Запас бомб и бензина на аэродроме подходит к концу. Так как доставка боеприпасов прекратилась, то удерживать Румынию мы уже не сумеем. Наш единственный шанс заключается в том, чтобы перебраться на другую сторону Карпат и там создать новый фронт из остатков наших армий, которые сумеют с боем вырваться из Румынии, а также из любых резервных частей, которые удастся найти. Всем совершенно ясно, что тяжелую артиллерию через Карпаты перебросить не удастся, поэтому ее придется оставить в Румынии. Если бы нам удалось освободить большую часть нашей армии, которая попала в дьявольский котел, подготовленный изменниками из румынского правительства! Новое оружие можно найти, как бы ни было трудно, однако новых людей найти нельзя! Наш наземный персонал готовится в путь, чтобы пересечь горы через перевал Бузэу. Мы используем последние капли бензина, чтобы атаковать русские авангарды, которые подбираются все ближе к Бузэу. Довольно часто мы совершаем вылеты вглубь занятой русскими территории, чтобы облегчить положение наших войск, все еще ведущих тяжелые бои. Это мрачное зрелище, и оно может повергнуть в отчаяние любого. Нам приходится видеть, как закаленные ветераны русской кампании, окруженные врагами, отчаянно сражаются с численно превосходящим противником до тех пор, пока у них не остается ничего, кроме личного оружия. Артиллерия давно выпустила последние снаряды, скоро у наших солдат не останется даже винтовочных патронов. Единственный способ продержаться еще немного — атаковать и снова атаковать. Все это напоминает Сталинград в миниатюре.

Наши запасы на аэродроме полностью израсходованы, и мы улетаем на запад через Карпаты на новую базу в Закшиш-Регене в Венгрии. В этом маленьком городке почти все говорят на немецком языке, так как это цитадель трансильванских немцев. Здесь имеются немецкая церковь и немецкие школы. Когда идешь по городу, то невольно начинаешь думать, что ты в Германии. Город живописно раскинулся между цепями холмов и невысоких гор. Вокруг много лесов. Наш аэродром находится на небольшом плоскогорье, со всех сторон окруженном лесами. Мы живем в самом городе и в окрестных, чисто немецких, деревнях к северу от него. Сейчас мы действуем против вражеских войск, которые пытаются прорваться на запад через карпатские перевалы. Эта местность сама по себе является прекрасной укрепленной позицией, но у нас просто нет сил, чтобы удерживать ее. Наша армия потеряла всю тяжелую артиллерию в Румынии. Даже самые прочные позиции нельзя удерживать на голом героизме, если тебе противостоит современное оружие. Мы совершаем атаки с бреющего полета перевалов Ойтош и Гимнош и горных дорог к северу от них. У меня есть богатый опыт полетов в горах, полученный во время босв за Кавказ, но долины здесь слишком узкие, особенно в нижней части. Поэтому прежде чем развернуться в них, приходится набирать высоту. Дороги через перевалы очень извилистые, и значительная часть серпантинных вырублена в скалистых горных склонах. Так как грузовики и танки обычно держатся под прикрытием скал, мы вынуждены проявлять дьявольскую осторожность, чтобы не врезаться в какой-нибудь камень. Если другая группа самолетов пролетает в том же районе в то же время, чтобы зайти на цель с другого конца долины, ее можно будет заметить сквозь дымку лишь в самый последний момент. И тогда «смерть кладет свою костлявую лапу на ручку управления», если две группы самолетов несутся на встречных курсах. Это гораздо более серьезная опасность, чем зенитки, хотя их тоже нельзя сбрасывать со счета.

Они установлены на горных склонах справа и слева от дорог через перевалы. Противник очень быстро понял, что оставлять их на дороге в составе автоколонны бесполезно. Ведь мы можем атаковать, внезапно появившись из-за группы скал. Впервые за долгое время мы не встречаем вражеских истребителей. Почему русские не спешат начать использовать румынские аэродромы? Я ничего не могу понять. Проблем с доставкой снабжения они не испытывают, аэродромы в Бузэу, Романе, Текуче, Бакэу и Силиште расположены просто превосходно. Может быть, иваны не слишком хорошо подготовлены к полетам в горах? Особенно они не любят летать на малой высоте в долинах, так как всегда существует возможность оказаться в тупике, выход из которого закрыт высокими отвесными скалами. У меня было точно такое же чувство, когда 2 года назад я летал в горах Кавказа.

В это время я получаю приказ принять командование эскадрой и сдать свою 3-ю группу. Моим преемником на посту командира группы становится капитан Лау. Он служил в ней еще в Греции во время битвы с британским флотом и отличился в этих боях. После первой части русской кампании он был направлен на штабную работу, а сейчас снова вернулся на фронт. Что касается моих личных полетов, это повышение меня почти не затрагивает. В распоряжении штаба эскадры имеются все мыслимые типы самолетов, и я в любое время могу вылететь вместе с тем или иным своим подразделением.

Как-то в начале сентября я вылетел со своей 3-й группой; в качестве эскорта нас сопровождала 2-я группа. Я сам летел на пушечной «Штуке», чтобы заняться вражескими танками на перевале Ойтош. Ситуация там складывается не слишком благоприятная. Поэтому после возвращения я решаю совершить еще один вылет, но уже на FW-190. Тем временем механики готовят к вылету остальные самолеты. Лишь обер-лейтенант Хофмейстер готов стартовать немедленно, он и будет сопровождать меня.

Мы возвращаемся к Ойтошу, выполняем несколько атак с малой высоты, а потом пытаемся выяснить положение на всех карпатских перевалах и высотах. Это позволяет нам оценить общую ситуацию на нашем участке фронта. Я возвращаюсь, когда у меня не остается ни капли бензина в баках и ни одного патрона. И вдруг над нашим аэродромом я вижу около 40 серебристых самолетов, которые летят навстречу на той же высоте. Мы расходимся с ними буквально вплотную. Скрыться от них не удастся, это американские «Мустанги». Я приказываю по радио Хофмейстеру: «Садись немедленно». Я сам выпускаю закрылки и шасси и поспешно приземляюсь, прежде чем группа американских истребителей успеет развернуться и атаковать. Заход на посадку превращается в ужасную нервотрепку, так как в этот момент твой самолет совершенно незащищен, и тебе не остается ничего другого, как терпеливо ждать, пока он остановится. Очевидно, Хофмейстер не сумел сесть так же быстро, как я. Я теряю его из вида. Мой самолет еще катится по земле с довольно приличной скоростью, когда я вижу, что «Мустанги» выходят в атаку, и один из них направляется прямо ко мне. Я торопливо откидываю колпак, — самолет еще имеет скорость около 50 км/час, — вылезаю на крыло и бросаюсь на землю. Я лежу неподвижно, и буквально через пару секунд начинают грохотать пулеметы «Мустанга». Мой самолет, который успел укатиться довольно далеко, моментально вспыхивает. Я очень рад, что меня в кабине уже нет.

У нас на аэродроме нет зениток, так как никто не ожидал отступления на венгерские аэродромы и не готовился к нему. Наши запасы вооружения, к сожалению, сократились настолько, что мы уже не можем установить зенитки «на каждом аэродроме Европы». Зато наши противники, которые имеют практически неограниченные ресурсы, могут ставить зенитки, что называется, на каждом углу. А вот мы — нет. «Мустанги» рассыпались над аэродромом и спокойно занимаются учебной стрельбой

по мишеням. Самолеты моей группы, которые следовало заправить и перевооружить за время моего отсутствия, все еще находятся на земле. Несколько транспортных самолетов, которые доставили нам боеприпасы, бензин и бомбы, тоже стоят открыто. Исправные самолеты находятся в ангарах в лесу, и уничтожить их сложно. Однако ремонтируемые самолеты и транспортники с бомбами и бензином взлетают в воздух. Пулеметы 40 «Мустангов» грохочут непрерывно, поджигая все, что только попадается на глаза пилотам. Меня охватывает ярость от собственной беспомощности. Мне приходится смотреть на все это, а ответить я не могу. По всему аэродрому пылают самолеты, над которыми поднимаются столбы черного дыма. Совершенно неожиданно у меня возникает противоестественное желание заснуть ненадолго. К тому времени, когда я проснусь, все уже будет закончено. Если кто-то вознамерился пристрелить меня, мне будет легче перенести это во сне.

После того как во время первой атаки пилот «Мустанга» поджег мой самолет, он должен был заметить меня, лежащего рядом со взлетной полосой. Может быть, он даже видел, как я выпрыгивал из самолета, но в любом случае он возвращается снова и снова и пытается достать меня из своих пулеметов. Судя по всему, он плохо видит сквозь лобовое стекло кабины, или не может поверить, что все еще не попал в меня, потому что, выполнив один или два захода, он снижается буквально метров до 4 и с ревом пронесется надо мной, пытаясь разглядеть лучше, что происходит внизу. Я лежу ничком, вцепившись в выгоревшую траву. Я не смею шевельнуться, лишь изредка чуть поворачиваю голову, чтобы бросить взгляд на него из-под полуопущенных век. Каждый раз, когда он заходит, спереди, справа и слева от меня взлетают фонтанчики земли и песка, поднятые пулеметными очередями. Я весь засыпан этим мусором. Попадет ли он в меня во время следующего захода? Бежать нельзя, американцы немедленно обстреливают все, что движется. Эта пытка

кажется мне бесконечной. Наконец у него кончаются патроны, потому что, пройдя над мной еще раз, он улетает прочь. Его товарищи также расстреляли все боеприпасы. Надо признать, сделали это они очень толково. Потом американцы строятся прямо над аэродромом и улетают.

Наш аэродром на первый взгляд представляет собой ужасное зрелище. Первое, что я делаю, — пытаюсь найти обер-лейтенанта Хофмейстера. Его самолет лежит на краю летного поля. Вероятно, он не сумел приземлиться достаточно быстро, и американцы перехватили его. Пилот ранен, одну ногу придется ампутировать. На летном поле горят и взрываются самолеты, противник уничтожил примерно 50 машин. Однако мои пикировщики были хорошо замаскированы в лесу, обнаружить их было трудно, поэтому моя группа потерь почти не понесла. Когда я посещаю каждое свое подразделение, выясняется, что наземный персонал, как и было приказано ранее, во время атаки вел непрерывный огонь из ручных пулеметов, винтовок и даже пистолетов. В результате 4 горящих «Мустанга» валяются рядом с аэродромом. Через несколько дней на аэродром прибывают зенитные орудия, и больше противнику не удастся повторить столь удачный налет.

На нашем участке фронта начали часто появляться немецкие самолеты, пилотируемые румынами. Теперь они несут румынские опознавательные знаки и воюют на стороне русских. Румынские аэродромы расположены не слишком далеко от нас. Поэтому мы в течение двух дней проводим атаки с бреющего полета аэродромов в районе Карлсбурга, Кронштадта и Германштадта. Злые языки пытаются утверждать, что мы подражаем «Мустангам», разгромившим нашу собственную базу. Мы уничтожаем более 150 самолетов на земле и несколько штук в воздухе. В основном это учебные и связные самолеты. Но даже эти машины используются румынскими

ВВС для подготовки пилотов. Успех этих атак в большой степени объясняется беспомощностью вражеской системы ПВО.

* * *

Бои в Румынии подходят к концу. Советские войска затопили всю страну и пытаются прорваться через горные перевалы в Венгрию. Русские автоколонны одна за другой идут через перевал Ротер-Турм в направлении Германштадта. Атаковать их довольно трудно, так как русские организовали довольно сильную ПВО. Во время одного из полетов над северным выходом с перевала 40-мм снаряд разносит колпак фонаря моего FW-190, и я внезапно оказываюсь, как говорится, «на всех ветрах». К счастью, ни один осколок меня не задел.

В тот же вечер мой начальник разведки сообщает мне, что практически ежедневно слышит пропагандистские передачи по радио, ведущиеся на немецком языке. В них говорится о зверствах немецких солдат, а население призывают начать партизанскую войну. Все передачи начинаются неизменно: «Говорит Кронштадт». Переговорив с командирами, я назначаю атаку этой радиостанции на завтрашний день. Следует покончить с этими провокаторами. На рассвете мы берем курс на Кронштадт, старое поселение трансильванских саксонцев. Городок медленно появляется из тумана, тающего под лучами утреннего солнца. Нам не нужно пролетать над ним, так как две высокие мачты радиостанции находятся возле шоссе в 8 километрах на северо-восток от городка. Между этими мачтами стоит маленькое здание, где размещается сам передающий узел. Когда я подлетел ближе и уже приготовился войти в пике, я заметил автомобиль, выезжающий со двора. Если бы я был уверен, что в нем находятся люди, подстрекающие партизан нанести нам удар в спину, я мог бы без особых проблем уничтожить их во время атаки. Но автомобиль исчезает под деревьями, и его пассажиры могут проследить за нашей атакой

радиостанции. Пикировать приходится очень аккуратно, опускаться слишком низко нельзя, так как мачты соединены множеством кабелей и фидеров, за которые легко зацепиться. Поймав маленький домик на перекрестии прицела, я нажимаю кнопку сброса бомб, закладывая вираж и кружу вокруг мачт, чтобы увидеть результаты бомбового удара и дожидаться, пока эскадрилья снова построится. Совершенно случайно одна из моих 15-кг бомб попадает в верхушку мачты, та надламывается и сгибается под прямым углом. От здания передающего центра не осталось абсолютно ничего, бомбы легли метко. Теперь они еще долго не смогут вести свои злобные пропагандистские передачи. С этой приятной мыслью мы возвращаемся на базу.

* * *

Русские постепенно усиливают давление на карпатских персвалах, и теперь становятся более очевидными масштабы потерь, понесенных нами во время разгрома в Румынии. Советы продвинулись далеко за Германштадт, они уже находились возле Торенбурга и пытались захватить Клаусенбург. На этом участке фронта оборону держали в основном венгерские части, подразделения 1-й и 2-й бронетанковых дивизий. Никаких немецких резервов, которые могли бы стать костяком системы обороны в этой районе, не было. Это советское наступление могло поставить под угрозу германские части, оборонявшие карпатские перевалы дальше к северу. Они будут вынуждены оставить свои позиции, что приведет к очень серьезным последствиям. Карпаты являются естественной крепостью и ключом к Венгерской равнине, удержать которую нашим немногочисленным частям будет слишком трудно. Последние несколько недель наступление Советов развивалось почти без помех, так как они продвигались по «союзной» Румынии, где немцы просто не могли организовать серьезное сопротивление. Нашим девизом стало: «Прочь из Румынии, следующая остановка —

Карпаты». Но протяженность границ Румынии слишком велика, а это означает, что наш и без того жидкий фронт растянется еще больше.

На несколько дней мы задерживаемся на нашем старом аэродроме в Заксиш-Регене, откуда почти ежедневно совершаем вылеты в район Торенбурга. В первый раз за очень долгое время над полем боя снова появляются «Железные Густавы». Во время каждого вылета мы остаемся над целью, пока не израсходуем полностью запасы бензина, надеясь на встречу со штурмовиками противника. 3-я группа бомбит цели, прикрывает ее 2-я группа, а также штаб эскадры и я сам на FW-190. За этот период мы сбили большое число русских штурмовиков и истребителей. Командир моей 2-й группы капитан Кеннель, который был награжден Дубовыми Листьями, стал особенно удачливым охотником. Разумеется, охота за вражескими самолетами не входит в обязанности пикирующих бомбардировщиков, но во время нынешнего кризиса особенно важно показать нашим товарищам из пехоты, что мы можем справиться с русской авиацией. Поэтому наши пилоты, ставшие настоящими снайперами во время охоты за танками, переключаются на самолеты и тоже добиваются превосходных результатов. Эти бои показывают нам, ветеранам полетов на «Штуках», что гончей быть гораздо лучше, чем зайцем. Тем не менее, мы по-прежнему храним верность нашим старым машинам.

* * *

В сентябре 1944 года начинается битва за Венгерскую равнину. В этот момент приходит сообщение, что мне присвоено звание подполковника. Штаб эскадры и наземный персонал располагаются в Таснаде, южнее Токая.

Мы останавливаемся здесь очень не надолго и ведем бои в районе Гроссвардейн — Цеглед — Дебрецен. Русские орды продвигаются очень быстро и почти исключительно по ночам. Днем они стоят на месте, тщательно

маскируясь в рощах вдоль дорог, на кукурузных полях, или укрываются в деревнях. Бомбежки и атаки с воздуха отходят на второй план, самым важным занятием становится разведка. Следует найти цель и правильно опознать ее, прежде чем нанести серьезный урон. Непрерывной линии фронта немцам создать так и не удалось. В Венгрии обороняются отдельные боевые группы, наспех сколоченные из оказавшихся под рукой частей и подразделений. Они либо прорвались с боями из Румынии, либо были ранее расквартированы в Венгрии. Эти боевые группы представляют собой пеструю смесь всех родов войск. Однако ключевые пункты занимают все-таки отборные части: пехотные полки с богатыми боевыми традициями, танковые дивизии, соединения войск СС. Это наши старые друзья и знакомые, с которыми мы делили тяготы беспримерных боев в России. Они любят и ценят наши «Штуки», а мы испытываем те же чувства по отношению к ним. Если мы знаем, что внизу под нами заняла оборону одна из таких частей, то можем быть твердо уверены, что не произойдет никаких неприятных сюрпризов. Мы знаем большую часть офицеров наведения авиации, по крайней мере по голосу. Они точно указывают нам мельчайшие узлы сопротивления, и мы наносим удар всем оружием, которое имеется в нашем распоряжении. После бомбового удара вперед идут наши войска. Они продвигаются с молниеносной скоростью, считая все на своем пути. Но численное превосходство противника настолько велико, что даже самые крупные тактические успехи не могут изменить плачевной стратегической ситуации. Русские закрепляются слева и справа от этих схваток, и у нас просто не хватает солдат, чтобы выбить врагов еще и с этих позиций. А потом следует новый прорыв, и даже те наши подразделения, которые прочно удерживали свои позиции, вынуждены отходить, чтобы не попасть в окружение.

Это неизменно повторяется раз за разом, пока мы не оказываемся на Тисе, где следует попытаться создать но-

вый оборонительный рубеж. Эта река довольно узкая и при современном развитии инженерных средств не представляет собой серьезного препятствия. В Сегеде русские довольно быстро создали укрепленный плацдарм, который мы не можем уничтожить. Отсюда они наносят стремительный удар в направлении Кечкемета. Моя эскадра снова перебазировается на запад. Теперь мы базируемся в Фармоше, чуть западнее Сольнока, на железнодорожной линии Сольнок — Будапешт. Наш аэродром часто посещают американские стратегические бомбардировщики, которые до сих пор бомбили только железнодорожный мост в Сольноке.

Мы не жалуемся на питание, так как Нирманн получил разрешение на охоту, а зайцы в окрестностях просто кишмя кишат. Каждый день он возвращается с огромным мешком дичины. Зато Фридолина тошнит от одного заячьего вида. Иногда резко холодает, осень недвусмысленно намекает нам, что скоро ее сменит зима. Совершая обязательный вечерний кросс по окрестностям Фармоша, я невольно поддаюсь очарованию равнин, хотя раньше я, как истинный горец, считал это просто невозможным.

Мы бомбим цели в основном на восточном берегу Тисы, однако временами нам приходится действовать и на западном, так как Советы сумели создать несколько там плацдармов. Нашей целью являются, как и во всех предыдущих случаях борьбы за переправы, понтонные парки и склады подручных материалов на берегах реки и подъездных путях. Советы спешно строят новые мосты, но при этом для форсирования реки используют и более примитивные способы. Плоты, старые парусники, рыболовные суда, прогулочные катера — все это так и снует через узкую Тису. Иван не теряет времени попусту, собирая все, что может держаться на воде. Наибольшую активность противник проявляет в районе Сегеда и Сольнока, а также на севере. Создание множества плацдармов служит ясным предупреждением, что

Советы накапливают силы для нового наступления. Наши войска сами провели маленькое успешное наступление в районе Сольнок — Мезётур — Туркеве — Кишуйсалаш, чтобы сорвать эти приготовления. Мы практически непрерывно находились в воздухе, поддерживая наши войска. Новое русское наступление через Тису было надолго отсрочено и ослаблено, так как нам удалось перерезать коммуникации противника по крайней мере в северном секторе. Однако русские сумели удержать большой плацдарм в Сегеде и даже соединить его с более мелким на севере.

* * *

В конце октября русские начинают наступление по всей Венгрии. Первый удар они наносят в направлении Кечкемета. Их цель совершенно ясна — сокрушить нашу оборонительную линию на Тисе и рвануться вперед по равнине к Будапешту и Дунаю. Авиация русских действует исключительно активно. Судя по всему, они заняли все аэродромы вокруг Дебрецена, и мы снова вынуждены вести бои с противником, превосходящим нас по численности в несколько раз. В то же время мы продолжаем нести потери от огня зениток, мы испытываем проблемы со снабжением, а пополнение оставляет желать лучшего. Но Советы не могут поставить себе в заслугу наше тяжелое положение. Они должны благодарить своих западных союзников, чьи стратегические бомбардировщики серьезно нарушили работу нашей системы коммуникаций, постоянно нанося удары по городам и железнодорожным станциям. Разгром довершают американские истребители-бомбардировщики, шныряющие над железнодорожными линиями. Нам просто нечем защищать свои коммуникации из-за нехватки людей и техники. В моей эскадре осталось всего несколько самолетов, в том числе в противотанковой эскадрилье. И все-таки мы часто совершаем вылеты в район Кечкемета. Силы нашей авиации ослабли настолько, что однажды я один вылетаю для

атаки вражеских танков в сопровождении 4 истребителей FW-190. Приблизившись к Кечкемету, я просто не верю собственным глазам. По дороге к северу от города движется бесконечная колонна русских танков. Над ними, словно виноградная гроздь, висит целый рой истребителей, прикрывающих эту ударную группу. Один из пилотов, сопровождающих меня, знает русский и быстро переводит все, что успел разобрать. Советы снова используют почти ту же длину волны, что и мы. Они матерят друг друга и создают в эфире такую какофонию, что просто непонятно, как они вообще ухитряются понять хоть что-то. Мой переводчик сообщает примерно следующее:

«Вызываю красных соколов — одиночный «Лаптежник» с двумя полосами намерен атаковать наши танки — я уверен, что это та фашистская сволочь, которая жжет наши танки — его сопровождают несколько «Фоккеров» — вы должны атаковать «Лаптежника», а не «Фоккеры» — его обязательно нужно сбить!»

Используя поднявшуюся суматоху, я давно спустился к земле и начал атаку. Первый танк горит. Два FW-190 выются надо мной, пытаюсь отвлечь несколько Лаг-5. Вторая пара прилипла ко мне, повторяя все мои маневры. Они не собираются бросать меня одного, что неизбежно произойдет, если они вступят в воздушный бой с иванами. Еще 20 или 30 истребителей Лаг-5 и Як-9 заметили нас. Очевидно, офицер наведения истребителей находится вместе с танками, так как он визжит:

«Немедленно сбейте этого фашистского гада! Разве вы не видите, что один танк уже горит?!»

Для меня это самое надежное подтверждение очередной победы. Каждый раз, когда иваны атакуют меня, я закладываю крутой вираж. Истребители имеют слишком высокую скорость и не могут повторять мои маневры. Русский не может прицелиться, так как уже проскочил мимо. Затем я выполняю новый вираж и оказываюсь у него на хвосте, хотя и довольно далеко. Хотя мне и жаль тратить драгоценные бронебойные снаряды, я выпускаю пару

штука из 37-мм пушек. Разумеется, я предпочел бы использовать их против танков. Даже если я сейчас промахнусь, этот парень получит хорошую встряску, когда рядом с его кабиной пролетят два огненных шара. Нужно лучше владеть машиной. Один из тех, по кому я стрелял, кричит:

«Оглянись — будь осторожнее — разве ты не видишь? Фашистская сволочь снова стреляет! Оглянись!»

Он орет так, словно его уже сбили. Тут вмешивается другой, наверняка это командир эскадрильи:

«Мы должны атаковать его с разных сторон одновременно. Встречаемся над деревней, к которой я направляюсь. Обсудим, что можно сделать».

Тем временем я атакую еще один танк. До сих пор они не пытались прятаться, так как были совершенно уверены, что их надежно прикроют свои истребители. Еще один танк взрывается. Красные соколы кружат над деревней и вопят, как сумасшедшие. Они советуют друг другу, как лучше сбить мой Ju-87. Офицер наведения на земле бессилен, угрожает им, спрашивает, разве они не видят, что горят уже 4 танка?! Истребители возвращаются и действительно пытаются атаковать меня с нескольких сторон. Я рад, что на уничтожение пятого танка израсходовал последние снаряды. Если эта игра со смертью будет продолжаться, она кончится плохо. Несмотря на холод, я буквально обливаюсь потом. Возбуждение греет лучше, чем меховая куртка. То же самое можно сказать и в отношении моего сопровождения. Обер-лейтенанты Бирманн и Кинадер гораздо меньше боятся быть сбитыми, чем позволить врагу сбить меня. Однако ведь любой из иванов может сказать себе: «Если уж я не могу сбить проклятого «Лаптежника» с полосами, как приказано, то на худой конец займусь-ка я «Фоккерами». Наконец мы берем курс домой. Иваны преследуют нас не слишком решительно и вскоре поворачивают назад. Какое-то время мы еще слышим град проклятий, которыми офицер наведения осыпает пилотов, и вялые оправдания красных соколов.

Очень часто на пути наступающих русских нет ничего, кроме отдельных подразделений, спешно брошенных в район прорыва. Очень часто такие «пожарные команды» состоят из зенитчиков, наземного персонала аэродромов, армейских тыловых служб. Нам опять не хватает людей и техники. Старая история, все повторяется снова. Личная храбрость и отдельные успешные бои могут слегка задержать наступление противника, но остановить русских нельзя, так как они имеют подавляющее превосходство в живой силе и технике. Немногочисленные отборные части, которые у нас еще остались, не вездешу. Тем не менее, наши товарищи на земле продолжают битву, проявляя чудеса храбрости. Фронт на Тисе больше удерживать нельзя, следующей линией обороны должен стать Дунай. Я встревожен советским наступлением далеко на юге — через Фюнфкирхен на Капошвар. Если оно увенчается успехом, — и новая оборонительная позиция окажется под угрозой. К сожалению, очень быстро мои худшие опасения подтвердились.

ГЛАВА 15

БИТВА ЗА ВЕНГРИЮ

Это был один из наших последних дней в Фармоше. Только что пришло сообщение о том, что сильные танковые авангарды ивана пересекли горы Матра и вышли на окраины Дьендеша. Наши войска были охвачены с фланга, поэтому требовалось как можно скорее закрыть брешь и восстановить положение. Погода была плохой. Для нас она была еще хуже, так как эта часть страны очень холмистая, и облачный покров располагается еще ниже, чем в других местах. Мы вылетели из Будапешта на северо-запад и вскоре увидели впереди горы Матра. Через несколько минут показался город Дьендеш. В нескольких милях к югу от него полыхали пожары, там явно что-то происходило. Очень быстро я увидел идущие по дороге танки и сразу понял, что они не принадлежат немцам. Я описал широкий круг над местом боя, чтобы оценить ситуацию и определить силы противника. Меня встретил плотный зенитный огонь из мелких орудий и пулеметов. Мы кружили над авангардом противника на малой высоте. Впереди танков Т-34 и ИС шли танки, которых я раньше не видел. Пролетев над ними, я понял, что это американские машины. Сначала я атаковал незнакомцев, а потом занялся остальными. Когда вспыхнули 5 танков, я израсходовал все боеприпасы. Противотанковая эскад-

рилья также поработала отлично, и это утро стало для ивана плохим. Мы перестроились и полетели домой. По пути нам пришлось отбить атаку советских истребителей Як-9, которые примчались к месту боя, однако они не причинили нам вреда.

Мы уже находились в 10 минутах полета от своей базы и далеко за линией фронта, когда меня ужалило сомнение. Когда я буду составлять рапорт, то смогу ли описать первый танк, который расстрелял? Сделал ли мой фотопулемет достаточно хорошие снимки, чтобы наверняка определить, какой танк это был? Для нашего Генерального Штаба исключительную важность представляла информация о новых типах оружия противника, где и когда они появляются на фронте. Такая информация указывает, какое новое вооружение запущено в производство, а какое поставлено из других стран. Я должен знать, что это был за танк. Поэтому я приказал командиру 3-й группы возглавить эскадру, а сам повернул назад и полетел к танкам.

Я немного убираю газ и 4 или 5 раз облетаю вокруг загадочного стального монстра на высоте около 4 метров и внимательно рассматриваю диковинку. Сбоку от него стоит ИС, который, похоже, подошел из хвоста колонны, чтобы выяснить, что происходит. Незнакомый танк все еще горит. Когда я описываю последний круг, то вижу, что несколько иванов карабкаются на башню ИСа к установленному на ней 12,7-мм зенитному пулемету. Они прижимаются к танковой броне, то и дело поднимая голову, чтобы бросить на меня опасливый взгляд. Внезапно дуло пулемета окутывается дымом, и я понимаю, что по мне открыли огонь. Я нахожусь на расстоянии 40, самое большое 50 метров от них, однако моя угловая скорость относительно танка слишком велика, и в таких условиях попасть в самолет очень сложно. Впрочем, опытный наводчик сможет выбрать правильный угол упреждения. Я продолжаю рассуждать в таком духе, когда мой самолет дважды вздрагивает, как

от удара парового молота. Я чувствую жгучую боль в левом бедре. Глаза затягивает черная пелена, и я ощущаю, как по ноге ручьями струится кровь. Я сообщаю сидящему позади Гадерманну, что я ранен, однако он ничего не может сделать, так как стрелку не дотянуться до пилотского кресла. У меня с собой нет бинтов. Местность под нами малонаселенная, да и рельеф не слишком удобен для аварийной посадки. Если мы шлепнемся здесь, бог знает сколько времени пройдет, прежде чем я получу медицинскую помощь. Скорее всего, я истеку кровью. Поэтому я должен постараться долететь до Будапешта, что потребует минут 25 или около того.

Я чувствую, что быстро лишаюсь сил. Кровь по-прежнему течет из раны... В голове начинает шуметь... какое-то странное забытие... но я должен лететь, и я все еще могу контролировать себя. Я спрашиваю Гадерманна:

«Как ты думаешь, я могу внезапно потерять сознание... или буду слабеть постепенно?»

«Ты не сумеешь дотянуть до Будапешта... по всей вероятности... однако неожиданно сознание не потеряешь».

Последние слова он произносит скомканной скороговоркой, вероятно, чтобы не расстраивать меня.

«Тогда летим дальше... попытаем счастья еще раз».

Сектор газа вперед до упора... минуты напряженного ожидания... я не сдамся... я не... вот будапештская база истребителей... выпустить закрылки... убрать газ... я приземляюсь... кончено!..

* * *

Меня кладут на операционный стол в частной клинике. Сестры столпились вокруг меня и с любопытством разглядывают знаменитость. За спиной хирурга, профессора Фика, стоит Гадерманн. Он покачивает головой. Позднее он признался, что пока я был под наркозом, он сообщил кое-какие детали медсестрам, которые привели их в восторг. А что еще он мог сделать в подобной ситуации. Профессор Фик объяснил, что извлек 12,7-мм

пулю, которая вошла наискось мне в бердо. Вторая такая же пуля прошила мягкие ткани навывлет. Он сказал мне, что я потерял слишком много крови. Поэтому, как только мне наложат гипс, меня отправят в санаторий на озере Балатон, чтобы я поправлялся как можно быстрее. Там за мной будет прекрасный медицинский уход, и у меня появится шанс залечить свои раны в тишине и покое. Тем временем прибыл Фридолин, который не скупится на проклятия. Он явно считает, что я вляпался из-за собственного любопытства, хотя прямо этого не говорит. Зато он не скрывает своей радости по тому поводу, что я отделался сравнительно легко. Он сообщает, что группа должна перебазироваться в район Штульвейссенбурга¹, а мы сами будем находиться на аэродроме Бергенд. Все вместе они грузят меня в санитарный «Шторх», и мы летим в Хевис на озеро Балатон, где меня помещают в санаторий доктора Петера. Я уже спросил профессора Фика, когда я смогу ходить или, по крайней мере, летать. Его ответ был довольно уклончивым. Вероятно, Гадерманн уже успел рассказать ему о моем нетерпеливом характере. Я настаиваю, чтобы доктор Петер немедленно снял повязки, осмотрел раны и сказал, сколько времени, по его мнению, мне придется провести здесь. Он отказывается беспокоить раны, но после долгих препирательств все-таки снимает бинты и сообщает:

«Если не возникнет осложнений, вы вернетесь в строй через 6 недель».

До этого момента я не придавал слишком много значения своим ранам, но тут я почувствовал, что снова оказываюсь не у дел, прикованный к постели в то время, когда каждый человек на счету. Меня это приводит буквально в бешенство. Однако пока моя нога закована в

¹ Рудель грешит использованием немецких названий населенных пунктов. Помните Лемберг? Сейчас речь идет о городе Секешфехервар. *Прим. пер.*

гипс, я могу передвигаться лишь с большим трудом. Но в одном я уверен совершенно твердо: столько времени я здесь не пробуду. Не имеют значения ни прекрасный медицинский уход, ни отличные условия отдыха. Я не успокоюсь, пока не вернусь в свою эскадру и не начну снова летать. Из Бергенда каждый день приезжает Фридолин с портфелем, полным бумаг, которые ждут моей подписи. Он держит меня в курсе всех боевых операций эскадры, рассказывает обо всех проблемах. Во время перебазирования из Фармоша на теперешний аэродром наша эскадра несколько дней находилась на аэродроме в Вессеке, пригороде Будапешта. В конце ноября погода окончательно испортилась, и, несмотря на критическую ситуацию на фронте, мы могли проводить лишь отдельные вылеты. На восьмой день Фридолин прибывает с известием, что Советы крупными силами атаковали Будапешт и уже создали плацдармы на другом берегу Дуная. Еще хуже то, что их новое наступление с юга к озеру Балатон угрожает расколоть наш фронт. Он не слишком удивлен, когда я говорю, что провалялся уже более чем достаточно и собираюсь подняться, чтобы вместе с ним вернуться в эскадру.

«Но...» Он так и не заканчивает предложение. Он прекрасно знает мое упрямство. Сестра услышала, как Фридолин собирал мои вещи, и не поверила собственным глазам, когда заглянула в палату, чтобы узнать, что происходит. Она спешно вызывает доктора Петера, но когда он появляется, я уже готов покинуть санаторий. Я прекрасно понимаю, что он не может взять на себя ответственность за возможные последствия, и ни о чем его не прошу. Он только качает головой, глядя, как я ползу к автомобилю. Уже через час мы оказываемся на базе.

Как и в Фармоше, личный состав размещается в деревне. Крестьяне настроены к нам очень дружелюбно, что вполне естественно. Ведь они знают, что лишь мы можем защитить их от русских и освободить захваченную врагом часть страны. Мой ординарец Дальманн уже

приготовил и протопил комнату в маленьком домике. Он явно уверен, что мне потребуется больничная палата. Проходит еще несколько дней, и погода немного улучшается. Я летаю с самого первого дня, укрепив гипсовую повязку дополнительными ремнями. Двигаться очень сложно, но все-таки возможно. В середине декабря аэродром становится все больше и больше похожим на болото, благодаря сильным дождям и снегопадам. Мы перебазировемся в Варлапоту. Этот аэродром расположен на сухой возвышенности, и мы можем взлетать в любое время.

Моя 3-я группа наконец перевооружена истребителями-бомбардировщиками FW-190. Учитывая положение на фронте, мне не хотелось бы надолго отвлекать ее для переподготовки. Поэтому один или два пилота по очереди прикомандировываются к штабу эскадры. В перерывах между боевыми вылетами я знакомлю их с новым самолетом и учу управлять им. Каждый из них выполняет несколько тренировочных полетов. Их число зависит от мастерства пилота. После 15 или 20 вылетов они уже достаточно знакомы с новым самолетом, и наступает очередь других экипажей. Это позволяет 3-й группе не прерывать боевой деятельности.

Во время первых боевых вылетов летчикам, как правило, приходится туго, так как ПВО противника очень сильна, а они еще немного побаиваются новых самолетов, особенно потому, что теперь у них нет стрелка, который помешает вражеским истребителям подкрасться сзади. Во время первого вылета самолет обер-лейтенанта Шталера получил попадание в мотор снарядом зенитки и сразу пошел вниз. Шталер сумел благополучно посадить самолет на нашей территории. В этот день все идет наперекосяк. Я как раз собираюсь взлететь вместе с лейтенантом М., который проходит обучение у меня, когда неожиданно появляется большая группа штурмовиков Ил-2 вместе с истребителями сопровождения. Они возникают на горизонте, держась на высоте 550 метров.

Следует помнить, что в декабре довольно холодно, и нам требуется какое-то время прогревать мотор, прежде чем он начнет работать нормально. Тем временем иваны успевают скрыться. Затем я вспоминаю, что во время нескольких по-настоящему холодных дней механики использовали специальные подогреватели. Это позволяло взлетать немедленно, не тратя времени на предварительный прогрев мотора. Однако для работы подогревателя требуется специальная топливная смесь. Я делаю знак М. не мешкать с заправкой и взлетать вместе со мной. Наши самолеты несут бомбы, так как мы намеревались взлететь на штурмовку вражеских позиций. Я не хочу снимать бомбы, так как надеюсь выполнить и это задание. Скорее всего, даже с дополнительной нагрузкой мы сумеем перехватить соединение Ил-2. Судя по всему, М. достался медленный самолет, и он быстро отстает. Я постепенно догоняю «Железных Густавов», которые пересекают линию фронта. В этот момент меня отделяют от них примерно 800 метров. Так как я лечу на FW-190, то я не боюсь русских пилотов на истребителях Лаг-5 и Як-9. Внезапно мой мотор начинает грохотать, и пятна масла покрывают стекло кабины. Я абсолютно ничего не вижу. Сначала я подумал, что в мотор попала очередь русского истребителя или зенитный снаряд, но потом я понимаю, что это авария. Заклинило один из цилиндров. Мотор визжит и рычит, он теряет мощность и вообще может в любой момент отказать. Когда я услышал этот грохот, то совершенно инстинктивно опустил нос самолета вниз и повернул к своим траншеям. Сейчас я должен находиться над ними. Прыгать с парашютом из-за своей гипсовой повязки я, разумеется, не могу. Да к тому же я лечу слишком низко. Этот самолет больше не наберет ни одного метра высоты. Я сбрасываю колпак кабины, чтобы получить возможность смотреть хотя бы по сторонам и назад. Я лечу на высоте около 50 метров. Местность подо мной совершенно непригодна для вынужденной посадки. Кроме того, я желаю подойти как можно ближе к аэродро-

му, чтобы после посадки, не теряя времени, вернуться в свою часть. Мимо меня, совсем рядом, проносится шпиль колокольни. К счастью, он не оказался прямо по курсу. Впереди и сбоку я вижу дорожную насыпь. В любую секунду мотор может остановиться. Я могу лишь надеяться, что самолет перескочит это препятствие. Я тяну ручку на себя и жду. Удалось или нет? Удалось! Колеса касаются земли. Мой самолет с хрустом несет юзом по полузамерзшей земле параллельно широкой канаве. Наконец он останавливается. С моей ногой все в порядке, я беспокоился о ней напрасно. Теперь я оглядываюсь. Тишина. Зимний пейзаж выглядит удивительно мирно. Лишь отдаленная артиллерийская канонада напоминает, что на пороге стоит совсем не мирное Рождество. Я приподнимаюсь на сиденье и бросаю взгляд на дымящийся мотор, а потом сажусь на фюзеляж. По дороге идет машина с двумя солдатами. Они внимательно разглядывают меня, чтобы убедиться, что я не русский, так как на нашей территории их самолеты падают гораздо чаще, чем немецкие. Солдаты перебрасывают доски через канаву и тащат меня к машине. Через час я снова оказываюсь на аэродроме и готовлюсь к новому вылету.

* * *

Мы живем в казармах в нескольких километрах от аэродрома на окраине Варпалоты. На следующий день в перерывах между вылетами я валялся на кровати, чтобы хоть немного отдохнуть. Внезапно я слышу рев авиамоторов — это явно не немецкие самолеты. В открытое окно я вижу группу русских бомбардировщиков «Бостон», идущих на высоте 350 метров. Даже со здоровыми ногами я бы не бросился на пол быстрее. Тяжелая бомба взрывается в 15 метрах от окна и на куски разносит автомобиль BMW, дожидавшийся меня. В этот момент в комнату входит Дальманн, чтобы предупредить меня о налете, и внезапно он обнаруживает, что ему на шею надета оконная рама. Он отделяется шоком, не получив ни единой

царапины. Но с этого момента Дальманн ходит, волоча ноги, сгорбившись, а его сморщенное личико удивительно напоминает маленького старичка. Мы весело смеемся, когда видим этого юнца в новой роли.

В настоящее время, благодаря нашей поддержке с воздуха, в районе озера Балатон наступает небольшое затишье. Однако на востоке Советы обошли Будапешт и вышли к реке Гран севернее Дуная. Южнее Будапешта они пытаются вырваться со своих плацдармов, взаимодействуя с войсками, наступающими с юга, и переходят в общее наступление. Их авангарды уже достигли восточных склонов гор Вертеш севернее Штульвейссенбурга. В результате Будапешт оказался в кольце окружения. Мы совершаем вылеты в этот район и даже еще дальше на восток. Мы пытаемся перерезать их коммуникации в глубоком тылу в районе Хадвана, где уже ходят советские грузовые поезда. События несутся галопом, и мы поневоле становимся специалистами на все руки. Ведь нам приходится действовать в качестве пикирующих бомбардировщиков, штурмовиков, истребителей и даже разведчиков.

ГЛАВА 16

РОЖДЕСТВО 1944 ГОДА

Наступление с целью деблокады Будапешта было в полном разгаре. Теперь мы размещаемся в Кемемеде в районе Папа. Летный состав только что прибыл с аэродрома Варлапота, и прежде чем мы начали устраиваться, Фридолин неожиданно спрашивает:

«Ребята, а вы помните, что до Рождества осталось всего два дня?»

Календарь бесстрастно подтверждает, что он совершенно прав. Взлет — боевой вылет — посадка — взлет — боевой вылет — посадка... И так день за днем, год за годом, в жару и в холод, летом и зимой, в обычные дни и в выходные. Нас полностью затянула эта дьявольская карусель. Наша жизнь свелась к нескольким простейшим фразам и понятиям, намертво вколоченным в головы. Ни на что более сложное мы уже не способны, особенно сейчас, когда война превратилась в борьбу за выживание. Один день сменяет другой, но все они похожи, как стертые монеты. «Вылет!» «Куда?» «Против кого?» «Метео». «Зенитки». Эти слова и мысли в равной степени одолевают и самого молодого из пилотов, и командира эскадры. Неужели это будет тянуться вечно?

Итак, послезавтра — Рождество. Фридолин вместе с одним из офицеров штаба эскадры отправляется в штаб

авиакорпуса, чтобы забрать нашу рождественскую почту. Поздравления «Бродячему цирку Иммельмана» поступают почти из всех частей нашей группы армий. Последний вылет в рождественский вечер завершается в 17.00. Городок украшают рождественские елки и гирлянды, он выглядит веселым и праздничным. Почти как дома в детстве... Так как найти большой зал не удалось, каждая эскадрилья празднует Рождество самостоятельно, в самой большой комнате своего штаба. Я обхожу всех по очереди. Каждое подразделение празднует по-своему, сказывается личность и вкусы командира, но веселье царит повсюду. Большую часть рождественского вечера я провожу вместе с офицерами штаба эскадры. Наша комната тоже богато украшена ветками омелы и падуба, мерцает множество свечей. Две большие ели и стол перед ними, засыпанный подарками, присланными фронтовикам, заставляют вспомнить детские годы. В глазах моих солдат явственно отражаются тоскливые мечты, мысленно все они дома, с женами и детьми, в прошлом и будущем. И как-то не сразу доходит, что среди зелени виден флаг Рейха, символ войны. Он возвращает нас к реальности: мы празднуем Рождество на фронте. Мы поем «*Sulle Nacht, Heilige Nacht*» и другие рождественские песни. Грубые солдатские голоса сплетаются в мягкий мирный хор. И в наших сердцах происходит чудесная перемена: мысли о бомбах и целях, патронах и зенитках, о смерти смягчаются невероятным ощущением покоя, безмятежности и мира. И мы снова можем думать о прекрасных и возвышенных вещах с такой же легкостью, как о золоченых орешках, лунше и конфетах. Смолкает последний звук любимых немецких рождественских хоралов. Я говорю несколько слов о нашем Рождестве, мне очень хочется, чтобы сегодня мои люди видели во мне не командира, а своего товарища. Счастливые, мы сидим вместе час или два. А затем рождественский вечер кончается.

* * *

Святой Петр оказался к нам добр и в первый день праздников подарил густой туман. Из телефонных разговоров под Рождество я узнал, что Иван перешел в наступление, и срочно нужна помощь наших пикировщиков. Однако полеты в такую погоду были абсолютно невозможны. На следующее утро я со своими людьми устроил небольшой хоккейный матч. На сей раз мне пришлось стоять в воротах, натянув меховые сапоги, так как спустя 5 недель после ранения я могу лишь кое-как ковылять. О том, чтобы стать на коньки, не может быть и речи. После обеда хозяева дома, в котором мы живем, приглашают меня и еще нескольких офицеров поохотиться. Я мало что знаю об облавной охоте на земле. Наша компания имеет более чем достаточно ружей, но вот загонщиков явно не хватает. Зайцы прекрасно поняли, что сегодня все шансы на их стороне, и, оказавшись в «котле», молниеносно проскакивают сквозь широкие разрывы в «кольце окружения». Глубокий рыхлый снег вообще не позволяет нам передвигаться сколько-нибудь быстро. Мой шофер, обер-ефрейтор Бёме, стоит рядом со мной. Совершенно неожиданно я замечаю великолепного зайца, который выскакивает из укрытия и мчится в нашу сторону. Меня охватывает охотничий азарт, я вскидываю ружье и веду стволом вслед за зайцем, медленно поворачиваясь. Потом я зажимаю левый глаз и — бах! — нажимаю курок. Падает чье-то тело, но вот незадача — не зайца, а несчастного Бёме. В запале я совершенно забыл о нем. Он успел вовремя сообразить, чем ему грозит мой слишком неверный прицел, и перед самым выстрелом бросился на землю. Дробь не зацепила ни его, ни зайца. Потом я испугался гораздо сильнее, чем обе мои несостоявшиеся жертвы. Ведь мог получиться **настоящий** рождественский сюрприз. Я лишний раз убедился в справедливости старой поговорки пилотов-пикировщиков: «Если не тренироваться, ничего не получится».

На следующее утро погода заметно улучшается. Иван уже на ногах, и наш аэродром подвергается налету. В очередной раз они бомбят отменно скверно, это просто позор какой-то. Их атаки «с бреющего» на самом деле проводятся с высоты около 350 метров, и мы не несем практически никаких потерь. Весь второй день рождественских праздников мы проводим в воздухе, поддерживая наши войска на севере у реки Гран и на всем остальном Будапештском фронте. Мирные рождественские чары развеялись. Мы снова во власти жестокости и крови, тихие радости рождественского вечера бесследно канули в прошлое.

В воздухе и на земле идут яростные бои. На нашей стороне в бой брошены свежие подкрепления. Это танкисты, наши старые друзья по Восточному фронту, которые, как и мы, выступают в роли «пожарной команды» Верховного Командования. Мы вместе с ними должны пробить брешь в железном кольце, окружившем Будапешт. Тогда попавшие в ловушку дивизии смогут выйти из котла и соединиться с главными силами Группы армий «Юг». Вместе с танкистами мы сможем раскусить самый твердый орех. В течение нескольких лет я сражался практически на всех участках Восточного фронта и, полагая, приобрел неплохие познания в области военной тактики. Военный опыт учит нас больше полагаться на практические знания, чем на параграфы учебников. Лишь богатый практический опыт позволяет точно определить, что возможно, а что нет, что хорошо и что плохо. Совершая вылеты каждый день, мы приучились запоминать каждую канаву, каждую складку местности на том участке фронта, где мы действуем. И потому мы никак не можем одобрить действия нашего командования, которое руководит наступлением на земле. Некоторые наши танковые части раздерганы на отдельные роты и батальоны. Моторизованная пехота вводится в бой отдельно от танков. Танки, которые всегда действовали вместе с мотопехотой, без нее чувствуют себя неуверенно. Зато пе-

хота, которая должна поддержать удар танкистов, не имеет опыта взаимодействия с танками, что может привести к очень неприятным последствиям. Я не могу понять, почему отдаются подобные приказы. Более того, трудно даже вообразить менее подходящую местность для наступления, чем тот участок, который был выбран. Многочисленные болота и другие естественные препятствия облегчают оборону, и в то же время рядом можно найти множество более удобных мест. С другой стороны, пехота вынуждена наступать по плоской, как стол, местности, которая идеальна для танков и губительна для нее. Зато противник сполна использует предоставленные ему преимущества, и нашей пехоте приходится сражаться против советских стальных монстров без поддержки своих танков. Зачем эти ненужные потери? Ведь это преступно. Кто отдал эти приказы? Вечером мы сидим вместе и обсуждаем эти вопросы.

* * *

30 декабря получена радиограмма с приказом для меня. Я должен немедленно вылететь в Берлин и прибыть к рейхсмаршалу. Я начинаю дымиться от злости, так как чувствую, что мое присутствие на фронте просто необходимо в этих сложных обстоятельствах. В тот же день я вылетаю в Берлин через Вену. Я полон решимости вернуться к своим товарищам через 2—3 дня, однако приказ есть приказ. Единственный багаж, который я беру с собой, — большой портфель со сменой белья и туалетными принадлежностями. Учитывая крайне тяжелую обстановку на фронте, я просто не допускал возможности надолго застрять в Берлине.

Пока я добирался до столицы, меня не отпускали дурные предчувствия: вызвали меня явно не для того, чтобы обрадовать. Когда в ноябре я был ранен в последний раз, я получил очередной приказ, запрещающий мне летать. Однако как только я вышел из госпиталя, то предпочел забыть о нем и возобновил полеты. До сих пор мне все

это сходило с рук, и я в конце концов начал истолковывать это молчание начальства как молчаливое согласие. Но теперь, судя по всему, об этом приказе вспомнили, и меня вызывают на ковер. Я летел в Берлин крайне неохотно, зная, что подобному приказу я не подчинюсь никогда. Я не смогу взирать на происходящее со стороны, только отдавая приказы или советуя, в то время как родная страна находится в опасности, особенно потому, что мой колоссальный практический опыт дает мне преимущества перед теми, кто не прошел подобную жестокую школу. Успех на войне всегда приходит с опытом, и масштабы успеха всегда пропорциональны опыту. Несмотря на то, что я был ранен 5 раз, причем несколько ран оказались довольно серьезными, мне всегда везло. Я быстро возвращался в строй и снова день за днем поднимал свой самолет в воздух. Меня мотало по всему Восточному фронту — от Белого моря до Москвы, от Астрахани до Кавказа. Поэтому я чувствовал себя обязанным продолжать летать и сражаться, пока не смолкнут орудия, и наша страна отстоит свою свободу. Я мог выдержать это напряжение, потому что был физически здоров и хорошо тренирован. Постоянные занятия спортом всегда были одним из самых ценных источников моих сил.

После короткой остановки у друзей в Вене через 3 часа я приземляюсь в Берлине. Я немедленно докладываю о прибытии по телефону в Каринхалле. Я предпочел бы сразу отправиться туда, чтобы иметь возможность вылететь обратно, не теряя времени. К моему изумлению, мне приказывают отправиться в отель «Фюрстенхоф» и утром явиться в министерство авиации за пропуском на специальный поезд рейхсмаршала, который отправляется на запад. Мое путешествие затягивается дольше, чем я ожидал, это уже ясно. Похоже, никто не собирается устраивать мне выволочку.

Вечером следующего дня мы отправляемся на запад со станции Грюневальд. Это означает, что мне придется встречать Новый Год в вагоне. Я стараюсь не вспоминать

о своей части; если я делаю это, у меня темнеет в глазах. Что приготовил нам 1945 год?

1 января мы прибываем в район Франкфурта. Я слышу гул самолетов и вглядываюсь в предрассветную мглу. Армада истребителей, летящих на малой высоте, проносится мимо вагонного окна. Моя первая мысль: «Американцы!» Прошла целая вечность с тех пор, как я видел в небе столько немецких самолетов сразу. Однако я не верю собственным глазам: все самолеты несут свастику, все они либо Me-109, либо FW-190. Они направляются на запад. Позднее я узнал детали этой операции. Но вот поезд останавливается. Мне кажется, что мы находимся где-то возле Наугейм-Фридберга. Меня встречает автомобиль и увозит по лесной дороге к зданию, напоминающему средневековый замок. Здесь меня приветствует адъютант рейхсмаршала. Он сообщает мне, что сам Геринг еще не прибыл, и мне придется подождать. У меня нет выбора, кроме как щелкнуть каблуками и остаться в штабе Западного фронта.

Пару часов я убиваю, прогуливаясь вокруг замка. Какой чудесный воздух в этой холмистой местности, поросшей лесами! Я дышу с наслаждением. Но зачем меня вызвали сюда? Мне приказали вернуться к 15.00, когда должен прибыть Геринг. Я надеюсь, что он не заставит меня ждать приема. Однако, когда я возвращаюсь, его еще нет. Кроме меня, прибыл генерал Люфтваффе, мой старый товарищ еще по учебным полетам на «Штуках» в Граце. Он рассказывает мне о сегодняшней операции, в планировании и проведении которой он сыграл одну из главных ролей. Постоянно поступают доклады о массированных атаках аэродромов в Бельгии и Северной Франции.

«Самолеты, которые ты видел утром, были частью одного из соединений, которые мы отправили для атаки с малых высот авиабаз союзников. Мы надеемся, что сможем уничтожить как можно больше самолетов. Это позволит нам нейтрализовать превосходство противника

в воздухе над районом нашего забуксовавшего наступления в Арденнах».

Я сказал генералу, что такая вещь на Восточном фронте просто невозможна, так как там пришлось бы пролететь слишком много над вражеской территорией, а полет на малой высоте неизбежно привел бы к колоссальным потерям от зенитных орудий. Разве на западе дело может обстоять иначе? Это выглядит маловероятным. Если американцам удаются подобные атаки германских аэродромов, то лишь потому, что мы не можем организовать надежное прикрытие аэродромов и подходов к ним. Причина очень проста — у нас не хватает ни людей, ни орудий. На востоке мы уже давно уяснили, что теория и практика расходятся между собой, и мы часто поступаем прямо противоположно рекомендациям боевых наставлений. Обычно все ограничивается тем, что командиру части ставят боевую задачу, а как он будет выполнять ее — это уже его личное дело, так как лететь придется ему, а не штабному гению. К сегодняшнему дню воздушная война стала такой сложной и многоплановой, что никто больше не может полагаться на одни уставы и наставления. Только командиры частей и подразделений обладают достаточным опытом, чтобы в критический момент принять единственно правильное решение. Мы на востоке успели понять это вовремя, иначе никого из нас уже не было бы в живых. Неужели командование на западе так и не поняло простой вещи: мы беспомощны перед лицом противника, обладающего колоссальным превосходством в людях и технике?

Для противника потеря полутысячи самолетов на земле совершенно не важна, так как их экипажи останутся целы. Для нас было бы неизмеримо лучше, если бы мы использовали истребители, которые долго собирались для проведения этой операции, для очистки воздушного пространства над нашим собственным фронтом. Если бы мы хоть на время могли избавиться от кошмара превосходства союзников в воздухе, это позволило бы нашим то-

варищам на земле обрести второе дыхание. Все передвижения войск и перевозки снабжения за линией фронта осуществлялись бы беспрепятственно. Любые вражеские самолеты, которые мы сумеем уничтожить, станут ощутимой потерей, только если их экипажи погибнут вместе с ними.

Все это сразу приходит мне на ум. А через несколько часов становятся известны результаты операции, которые подтверждают все мои опасения. На земле уничтожены 500 самолетов союзников, наши потери составили более 220 самолетов вместе с экипажами. Среди тех, кто погиб сегодня, было много опытных командиров частей, ветеранов, которых и без того осталось слишком мало. Все это огорчает меня. Однако вечером рейхсмаршалу и Верховному Командованию доложат об одержанной великой победе. Что это? Преднамеренный обман или просто раздутые личные амбиции?

Входит адъютант и говорит мне:

«Только что звонил полковник фон Белов. Он хочет, чтобы вы заглянули к нему на чашку кофе».

«Но как тогда я смогу прибыть к рейхсмаршалу?»

«Рейхсмаршал еще не прибыл, поэтому нет причин, которые вам помешают ненадолго навестить фон Белова».

Какое-то время я размышляю, не стоит ли мне переодеться, но потом решаю сохранить свою последнюю свежую рубашку для визита к Герингу.

Довольно долгий поход через лес приводит нас в городок, состоящий из барачных и шалей, это штаб-квартира фюрера на Западном фронте. Попивая кофе, я рассказываю фон Белову о последних событиях на русском фронте. Через 20 минут он покидает меня, потом сразу возвращается и кратко просит следовать за ним. Ничего не подозревая, я прохожу через несколько комнат, потом фон Белов открывает дверь и пропускает меня. И я сталкиваюсь с фюрером. Единственная моя мысль в этот момент: «Я так и не надел чистую рубашку». Ничего больше в голову не приходит. Я узнаю людей, стоящих

вокруг Гитлера. Это Геринг, который сияет от удовольствия, что в последнее время бывает нечасто, адмирал Дениц, фельдмаршал Кейтель, начальник Генерального Штаба генерал Йодль и несколько других известных военных, в том числе генералы с Восточного фронта. Они собрались вокруг огромных размеров стола с картой, на которой нанесено положение на фронтах. Все они смотрят на меня, и это внимание заставляет меня нервничать. Фюрер заметил мое смущение и обращается ко мне в наступившей полной тишине. Он протягивает мне руку и хвалит за проведение последней операции. Он говорит, что в признание моих заслуг вручает мне высочайшую награду за храбрость: Золотые Дубовые Листья с Мечами и Бриллиантами к Рыцарскому Кресту Железного Креста, а также присваивает мне звание полковника. Я слушаю его слова, но плохо понимаю их смысл. Наконец Гитлер произносит:

«Вы достаточно полетали. Вашу жизнь следует сохранить для того, чтобы вы могли передавать германской молодежи ваш опыт».

Я в мгновение ока настораживаюсь. Это означает, что мне придется сидеть на земле. Прощайте, товарищи!

«Мой фюрер, я не могу принять эту награду и повышение в звании, если мне не позволят и дальше летать вместе со своей эскадрой».

Рукопожатие несколько затягивается, и фюрер вглядывается мне в глаза. Лево́й рукой он протягивает мне обтянутую черным вельветом коробочку с новой наградой. Многочисленные лампы в комнате заставляют бриллианты сверкать всеми цветами радуги. Гитлер мрачно смотрит на меня, но потом выражение лица меняется, и он говорит:

«Ну, хорошо, вы можете продолжать летать», — ■ улыбается.

В этот момент теплая волна радости обдаёт мое сердце, и я совершенно счастлив. Позднее фон Белов говорит мне, что он и генерал чуть не попадали в обморок, когда

я начал ставить свои условия Гитлеру. Он уверяет меня, что кривая ухмылка, проскочившая по лицу фюрера, далеко не всегда превращается в улыбку. Но теперь все поздравляют меня, особенно сердечно — главнокомандующий Люфтваффе. От полноты чувств он даже щиплет меня за руку. Поздравления адмирала Деница более формальны, он добавляет несколько раздраженно:

«Я считаю вашу просьбу продолжать полеты, обращенную к фюреру, нарушением воинской дисциплины. У меня много хороших командиров подводных лодок, но раньше или позже всем им приходится перейти на берег».

Как хорошо, что он не мой главнокомандующий!

Фюрер ведет меня к столу с картой и говорит мне, что на совещании только что рассматривалось положение в районе Будапешта. Я ведь прибыл именно с этого участка фронта? Он перечисляет причины, по которым наступление на Будапешт идет не совсем удовлетворительно, и в результате до сих пор не удается деблокировать окруженную в Будапеште группировку. Я сразу понимаю, что в качестве оправданий названы погодные условия, сложности с транспортом и другие проблемы. Однако никто даже не упомянул об ошибках, которые мы видели во время полетов над полем боя: разделение танковых дивизий и выбор совершенно неподходящей местности для наступления танков и пехоты. Тогда я высказываю свое собственное мнение, основанное на долгом опыте войны на Восточном фронте. Я добавляю, что в ходе этого наступления проводил по 8 часов в день над полем боя, в основном на малой высоте, и все видел собственными глазами. Все слушают меня молча. После короткой паузы Гитлер произносит, обводя взглядом своих советников:

«Вы видите, как меня вводят в заблуждение. И кто знает, сколько это тянется?»

Он никого персонально не обвиняет, хотя видно, что он возмущен очередным обманом. На карте он показыва-

ет, как следует перегруппировать наши силы, перед тем как предпринять новую попытку снять осаду с Будапешта. Он спрашивает меня, где, по моему мнению, местность больше всего подходит для удара наших танковых частей. Я высказываю свое мнение. Позднее эта операция приносит успех. Наша ударная группа прорвалась к аванпостам защитников Будапешта, которые смогли пробыть из города.

Когда совещание заканчивается, фюрер ведет меня в свой личный кабинет, который находится по соседству. Он обставлен с большим вкусом и со спартанской простотой. Я хотел бы, чтобы мои товарищи были сейчас здесь и прожили со мной эти несколько часов, так как лишь благодаря их подвигам я нахожусь здесь. Фюрер предлагает мне выпить, и мы говорим о многих вещах. Он расспрашивает меня о жене, нашем мальчике, моих родителях и сестрах. Расспросив очень подробно о моих личных делах, он начинает рассказывать о своих идеях относительно перевооружения армии. Естественно, он начинает с Люфтваффе, делая основной упор на предполагаемой модернизации самолетов, которые мы сейчас используем. Он спрашивает меня, считаю ли я возможным продолжать использовать тихоходный Ju-87 сегодня, когда вражеские истребители имеют скорость на 400 км/час больше. Упомянув какие-то чертежи и расчеты, он отмечает, что убирающееся шасси способно увеличить скорость Ju-87 в лучшем случае на 50 км/час. С другой стороны, при этом характеристики самолета во время пикирования резко ухудшатся. Он спрашивает мое мнение буквально по каждому пункту. Фюрер обсуждает мельчайшие детали из области баллистики, физики и химии с легкостью, которая производит на меня большое впечатление, хотя я сам считаю себя специалистом в этой области. Он также говорит, что хотел бы провести эксперименты по установке в крыльях четырех 30-мм пушек вместо нынешних двух 37-мм. Он думает, что эти изменения значительно улучшат аэроди-

намические характеристики противотанкового самолета. Благодаря использованию снарядов с вольфрамовыми сердечниками, эффективность действий этих самолетов наверняка вырастет.

Рассказав мне об имеющих большое значение изобретениях в других областях, таких как артиллерия, стрелковое оружие, подводные лодки, — и всюду показав изумительную осведомленность, Гитлер сказал мне, что лично разработал статус новой награды и написал мое представление к ней.

Мы беседуем примерно полтора часа, но тут ординарец сообщает, что «фильм готов к показу». Каждый новый еженедельный выпуск новостей показывают фюреру, и он лично дает разрешение на его прокат по всей Германии. Мы спустились на один лестничный пролет и оказались в зрительном зале. Так получилось, что этот выпуск новостей начинался со сцены, заснятой в расположении моей эскадры в Штульвейссенбурге. За ней следовал взлет наших «Штук», и завершала все панорама поля боя, усеянного горящими танками, которые я уничтожил во время боев к западу от Будапешта. После демонстрации хроники я покинул верховного главнокомандующего вооруженными силами Рейха. Полковник фон Белов вручил мне грамоты о награждении меня Рыцарским Крестом, Дубовыми Листьями, Мечами, Бриллиантами и Золотыми Дубовыми Листьями, которые хранились в рейхсканцелярии. Каждая из них весила больше килограмма, особенно последние две, которые имели золотые рамки. Даже если не говорить об их нравственном значении, они имели и большую денежную стоимость. После этого я направился в штаб Геринга. Рейхсмаршал выразил свое удовольствие, которое было тем больше, что последние события изрядно пошатнули его позиции. Господство противника в воздухе усугубляло трудности, испытываемые нами, и практически парализовало действия армии. Но что он мог сделать? Он был безмерно весел и горд, что в такой тяжелый момент один из его

офицеров вдохновил фюрера на создание новой германской награды за отвагу. Отведя меня немного в сторону, он говорит мне шутливо:

«Видите, как все завидуют мне и как радуются ухудшению моих позиций? На совещании фюрер заявил, что создает новую уникальную награду для вас, поскольку ваши достижения совершенно уникальны. Тогда представители других родов войск начали возражать против награждения офицера Люфтваффе, которые стали причиной многих наших проблем. Они хотели знать, а могут ли солдаты других родов войск заслужить эту награду, хотя бы теоретически? Теперь вы видите, каково мне приходится».

Он сказал, что никогда не верил в то, что я сумею убедить фюрера изменить его решение запретить мне полеты. Сейчас, когда у меня есть разрешение Гитлера, Геринг уже не может своей властью запретить мне летать. Он просит меня, как уже не раз делал это ранее, принять должность командующего штурмовой авиацией. Но помня, что я сумел переубедить фюрера, полагаю, Геринг и сам не слишком верил в то, что сможет уломать меня, по крайней мере сегодня.

После обеда я сажусь в специальный поезд, направляющийся в Берлин, где меня уже ждет мой самолет, чтобы унести обратно к моим товарищам на фронт. Я пробыл в Берлине всего несколько часов, но этого было достаточно, чтобы собрать целую толпу зевак, так как история о награждении меня Золотыми Дубовыми Листьями уже появилась в газетах и радиопередачах. Вечером я встретился с Риттером фон Хальтом, в то время главой Германского спортивного союза. Он сказал мне, что после долгих споров сумел убедить Гитлера в том, что после войны именно мне следует возглавить спортивное движение Рейха. Когда я закончу писать свои военные мемуары и передам своему преемнику нынешнюю должность, мне предложат этот пост.

По дороге на фронт я заворачиваю в Гёрлиц, чтобы повидать семью, и беру курс на Будапешт в тот день,

когда сообщения о положении на этом участке фронта становятся особенно печальными. Когда я приземлился, личный состав эскадры был построен, и старший из командиров групп поздравил меня от имени всей эскадры с новой наградой и званием. И тут же мы поднимаемся в воздух, чтобы совершить очередной вылет в район Будапешта.

«Могу держать пари, что если бы русские зенитчики знали, сколько золота и бриллиантов летит у них над головами, они целились бы гораздо лучше и вылезли бы из кожи, чтобы попасть», — мрачно пошутил один из механиков.

* * *

Через несколько дней я получаю приглашение от венгерского лидера Салаши посетить его штаб-квартиру, расположенную к югу от Шопрона. Меня сопровождают командующий венгерскими ВВС генерал Фюттерер и Фридолин. В благодарность за нашу борьбу с большевиками в Венгрии Салаши вручает мне высочайшую венгерскую военную награду — Медаль за храбрость. До сих пор ею были награждены только семеро венгров. Я восьмой в этом списке и единственный иностранец. Вместе с наградой мне вручают жалованную грамоту на владение поместьем. Впрочем, оно не слишком меня интересует. Я должен буду вступить во владение им после войны и наверняка сделаю его местом отдыха для летчиков своей эскадры.

В середине января мы получаем тревожное сообщение, что Советы начали наступление с плацдарма в районе Баранова и уже подошли вплотную к Силезии. Силезия — это мой дом. Я прошу немедленно перевести мою эскадру на этот участок фронта. Однако конкретный приказ поступает лишь 15 января. Мне приказано перебросить всю эскадру, за исключением 1-й группы, в Удетфельд в Верхней Силезии. Так как у нас не хватает транспортных самолетов, мы везем первую смену механиков и

оружейников на своих Ju-87, чтобы иметь возможность начать операции сразу после прибытия. По пути мы совершаем посадку для дозаправки в Ольмюце. Когда мы пролетали над Веной, командир противотанковой эскадрильи сообщил по радио:

«Мне придется сесть... проблемы с мотором».

Я очень недоволен этим, но не только потому, что «неполадки» в моторе скорее всего вызваны тем, что его невеста живет в Вене. Самое скверное — на его самолете летит дежурный офицер лейтенант Вейсбах. Это означает, что его не будет с нами, когда мы сядем на новом аэродроме, и мне снова придется самому сидеть на этом проклятом телефоне!

Мы приближаемся к месту назначения, пролетая над знакомыми, покрытыми снегом склонами Судет. Кто мог бы подумать, что однажды мне придется совершать боевые вылеты здесь? Когда мы находились в бескрайних русских степях — в 1700 километрах от дома, и когда нам пришлось в первый раз отступить, мы весело шутили: «Если так пойдет и дальше, скоро мы окажемся в Кракове».

Мы относились к этому городу как к типичной тыловой базе снабжения со всеми удобствами, которыми располагает город столь солидных размеров, и в силу этого обладающей известной привлекательностью. Но теперь эта шутка стала правдой, причем худшей, чем мы могли предположить. Краков уже захвачен русскими и находится далеко за линией фронта.

Мы приземляемся в Удетфельде. От командира авиадивизии, расположенной здесь, узнать почти ничего невозможно. Положение запутанное, связи с нашими передовыми частями почти нет. Мне говорят, что русские танки находятся в 40 километрах к востоку от Ченстохова, но достоверно не известно ничего. Так случается всегда, когда события выходят из-под контроля. Танковая «пожарная бригада» на этом участке фронта состоит из 16-й и 17-й танковых дивизий. Однако они в данный

момент окружены и отчаянно сражаются за свою жизнь, а потому не могут прийти на помощь другим частям. Кажется, русские снова начали крупное наступление. В течение ночи они вклинились в оборонительные порядки 16-й и 17-й танковых дивизий, а потому нам следует проводить свои атаки с особой осторожностью. Один факт, что какие-то танки находятся в глубине русских позиций, не служит гарантией того, что они являются вражескими. Это вполне могут оказаться наши части, пытающиеся пробиться к своим. Поэтому я приказал всем пилотам перед атакой самым тщательным образом удостовериться, что перед ними советские войска. Перед отлетом из Венгрии все самолеты были вооружены, однако до сих пор про наши бензовозы не слышно ничего. Я бросаю быстрый взгляд на указатель запаса топлива, его может хватить только на один короткий вылет. Через 20 минут после приземления в Удетфельде мы снова поднимаемся в воздух, чтобы совершить свой первый боевой вылет на этом участке фронта. Мы уже видим Ченстохову. Я осматриваю дороги, идущие на восток, по которым, если верить донесениям, движутся советские танки. Мы пролетаем над самыми крышами зданий. Но что движется там внизу? По главной улице катит танк, за ним второй, третий... Они очень похожи на Т-34, однако это просто невозможно. Это, скорее всего, танки 16-й или 17-й танковой дивизии. Я делаю еще один круг. Теперь я вижу, что не ошибся: это действительно Т-34, на броне которых сидит пехота. Несомненно, это иваны. Это не могут быть трофеи, которые иногда используют наши танкисты, так как в этом случае они начали бы пускать сигнальные ракеты или нарисовали бы на крышах башен свастики. Последние сомнения улетучиваются, когда я вижу, что пехотинцы открывают по нам огонь. Я отдаю приказ атаковать. Мы не можем использовать бомбы, пока противник находится в городе. В этом случае всегда остается вероятность, что рядом находятся мирные жители, так как они могут

быть захвачены врасплох и не успеть эвакуироваться из города. Провода высоковольтной линии, высокие дома с антеннами на крышах и другие препятствия делают атаку с бреющего полета для наших вооруженных пушками «Штук» крайне сложной. Некоторые Т-34 кружат вокруг городских кварталов, поэтому, заходя в пики, очень легко потерять их из вида. Я уничтожаю 3 танка в центре города. Эти танки должны были появиться откуда-то, они явно прибыли в город не одни. Мы летим на восток вдоль железнодорожной линии и шоссе. В нескольких километрах от города мы обнаруживаем вторую группу танков, которая катит впереди колонны грузовиков с пехотой, различными припасами и зенитными орудиями. Здесь, на открытой местности, мы чувствуем себя в своей стихии и преподносим русским неприятный сюрприз. Постепенно подкрадываются сумерки, и мы возвращаемся на свою базу. Горят 8 танков, а мы израсходовали все боеприпасы.

Мы никогда не относились к своей работе несерьезно, но все-таки в глубине души были склонны считать свою охоту за танками определенного вида спортом. Теперь я понял, что все это уже перестало быть игрой. Если бы я увидел еще один танк после того, как у меня кончились боеприпасы, я протаранил бы его своим самолетом. Я все еще нахожусь во власти неконтролируемой ярости. Орда диких степняков катится к самому сердцу Европы. Неужели никто не сможет отбросить их назад? Сегодня они имеют могущественных союзников, помогающих им техникой. Вдобавок эти союзники открыли второй фронт. Настигнет ли их когда-нибудь справедливое возмездие?

Мы летаем с рассвета и до заката, не обращая внимания на потери, сопротивление противника и плохую погоду. Для нас это крестовый поход. В перерывах между вылетами и по вечерам мы молчим. Каждый исполняет свой долг, стиснув зубы, и любой из нас готов отдать свою жизнь, если это потребуются. Офицеры

и солдаты сознают, что дух товарищества спаял нас всех воедино, невзирая на звания и богатство. В нашей части так было всегда.

* * *

В один из таких дней пришла радиограмма с приказом Геринга немедленно прибыть в Каринхалле. Мне безусловно запрещено летать, это личный приказ фюрера. Меня трясет от волнения. Потерять целый день и отправиться в Берлин в сложившихся обстоятельствах! Невозможно. Я просто не буду делать этого! В перерыве между двумя вылетами я звоню в Берлин, чтобы упротить Геринга дать мне отсрочку, пока мы не преодолеем кризис. Надеюсь в будущем получить разрешение фюрера, я должен добиться от Геринга разрешения продолжать летать. Немыслимо оставаться в стороне, когда дела так плохи. Рейхсмаршала никак не могут найти. Я пытаюсь связаться с начальником Генерального Штаба. Все они находятся на совещании у фюрера и дозвониться до них нельзя. Но дело слишком срочное. Я намереваюсь использовать все доступные средства, перед тем как сознательно нарушить приказ. В качестве последней меры я пытаюсь дозвониться до фюрера. Оператор на коммутаторе в ставке фюрера не понимает меня. Он почему-то решил, что я хочу соединиться с кем-либо из генералов. Когда я повторяю, что хочу говорить лично с фюрером, он переспрашивает меня:

«Ваше звание?»

«Капрал», — огрызнулся я.

На другом конце линии смеются, телефонист понял меня и соединяется со ставкой. Трубку берет полковник фон Белов.

«Я знаю, чего вы хотите, но умоляю вас не раздражать фюрера. Разве рейхсмаршал вам ничего не сообщил?»

Я отвечаю, что именно поэтому я и звоню, описав серьезность сложившейся на фронте ситуации. Бесполезно. В конце концов, он советует мне лично прибыть в

Берлин и переговорить с Герингом. Фон Белов полагает, что мне подготовили новое назначение. Я прихожу в такую ярость, что теряю дар речи и просто бросаю трубку. Во время разговора в комнате царила гробовая тишина. Все знают, что если я закипаю, самое лучшее — дать мне остыть в тишине.

* * *

Назавтра мы оказываемся в Кляйн-Айхе. Я хорошо знаю этот район, так как неподалеку живет наш «танковый приятель» граф фон Штрахвиц. Самый лучший способ забыть о своих неприятностях — слетать в Берлин и еще раз встретиться с рейхсмаршалом. Он принимает меня в Каринхалле. Я был просто поражен — на сей раз Геринг был холоден и раздражителен. Мы переговорили во время недолгой прогулки по лесу. Он сразу открыл огонь из орудий главного калибра:

«Я говорил с фюрером о вас на прошлой неделе, и вот что он сказал мне тогда: «Когда Рудель был здесь, у меня не хватило духу сказать ему, что он должен прекратить летать. Я просто не смог это сделать. Но ведь вы являетесь главнокомандующим Люфтваффе, не так ли? Вы можете сказать ему это, а я нет. Я всегда рад видеть Руделя, но не желаю с ним встречаться до тех пор, пока он не выполнит мое распоряжение». Я повторяю вам слова фюрера, а от себя могу добавить лишь одно: я тоже не желаю больше обсуждать этот вопрос! Мне прекрасно известны все ваши аргументы и возражения!»

Это настоящий нокаут. Я покидаю Геринга и возвращаюсь в Кляйн-Айхе. Во время полета я еще раз вспоминаю события последних часов. Я знаю, что я должен игнорировать этот приказ. Я чувствую, что это мой долг перед Германией, моей родной страной. В решающий момент я должен бросить на чашу весов свой опыт и силы. В противном случае я буду считать себя предателем. Я должен продолжать летать, чего бы мне это ни стоило впоследствии.

Эскадра продолжала полеты и в мое отсутствие. Лейтенант Вейсбах, которого я держал на земле, так как мне нужен был дежурный офицер, отправился на охоту за танками, взял с собой в качестве стрелка фельдфебеля Людвиг. Он был первоклассным стрелком-радистом и кавалером Рыцарского Креста. Их самолет не вернулся, и мы потеряли двух наших боевых друзей. В такое время мы должны отдавать все, что имеем, и просто не можем думать о самих себе. Меня эти операции держат в постоянном нервном напряжении, чего раньше не было. Ведь я нарушаю приказ верховного главнокомандующего. Если со мной что-нибудь случится, хоронить меня будут без почестей, как опозорившего мундир. И эта мысль мучает меня. Но я ничего не могу с этим сделать и нахожусь в воздухе с утра до вечера. Все мои офицеры получили наказ отвечать по телефону, что я не на боевом вылете, а просто «куда-то вышел только что». Мы должны ежедневно отправлять в штаб Люфтваффе донесения с указанием количества танков, которое уничтожил каждый из пилотов. Поскольку я «больше не летаю», все уничтоженные мною танки заносятся на счет эскадры. До сих пор мы заносили победы в эту графу только для того, чтобы избежать двойного счета, когда одну и ту же цель одновременно атаковали два летчика. В этом случае делалась запись: «Имя летчика точно указать невозможно, победа занесена на счет всей части». Позднее у нас не раз возникали споры с командованием, которое заподозрило что-то неладное. Раньше мы всегда находили возможность указать имя летчика, а теперь вдруг начал стремительно расти «общий счет эскадры». Сначала мы отговаривались тем, что кто-то из летчиков заметил танк, но спикировали на него все вместе, так как каждый из пилотов рвался увеличить свой личный счет. Однажды, когда я находился в воздухе, к нам прибыл шпион из штаба Люфтваффе, который сумел вытянуть из дежурного офицера всю правду, клятвенно пообещав сохранить тайну. Потом я сам по-

пался. Некий генерал застукал меня сразу после вылета на аэродроме в Гротткау, куда мы недавно перебазировались. Он так и не поверил моим заверениям, что это был всего лишь «короткий испытательный полет». Однако это не имело значения, так как он поспешил заявить, что «ничего не видел». Однако вскоре я обнаружил, что слухи просочились и в ставку Верховного Командования. Как-то раз вскоре после генеральского визита из военной сводки я узнал, что уничтожил еще 11 танков. Одновременно меня вызвали по телефону в Каринхалле. Я полетел туда и встретил очень холодный прием. Первым делом рейхсмаршал заявил:

«Фюрер знает, что вы продолжаете летать. Я полагаю, что он узнал об этом из вчерашней сводки. Он попросил меня предупредить вас, чтобы вы прекратили полеты раз и навсегда. Вы не должны вынуждать его прибегать к дисциплинарным взысканиям за неповиновение приказу. Более того, ему крайне жаль, что такое позволяет себе человек, получивший высшую германскую награду за храбрость. Вы понимаете, что мне уже нечего добавить к этому».

Я выслушиваю его молча. Коротко расспросив меня о ситуации в Силезии, Геринг отпускает меня, и я возвращаюсь назад в тот же день. Очевидно, я исчерпал до предела отпущенный мне кредит доверия. Но я понимаю, что должен летать и дальше, если хочу сохранить незапятнанную совесть в годину тяжких испытаний моей родины. Несмотря на последствия, я должен вести себя так, чтобы сохранить самоуважение. Я буду продолжать летать.

* * *

Мы охотимся за танками в поросшем лесами промышленном районе Верхняя Силезия. Здесь противнику гораздо легче замаскироваться, чем нам — обнаружить его. Нашим «Штукам» во время атаки приходится вертеться между многочисленными заводскими трубами

промышленных центров Верхней Силезии. В Киферштадтеле мы встречаем наши штурмовые орудия, которых давно не видели, и помогаем самоходчикам уничтожить значительно превосходящие их советские силы, в том числе много танков Т-34. Наконец на Одере создана новая линия фронта. Создать фронт буквально из ничего способен только фельдмаршал Шернер. Теперь мы часто видим его, так как он посещает нашу базу, чтобы обсудить со мной текущую ситуацию и наметить будущие операции. Особенную ценность для него имеют наши сведения о противнике. Не возвращается из полета майор Лау. Его самолет подбит зенитками и совершил вынужденную посадку в районе Гросс-Вартенберга. Лай и его стрелок были захвачены в плен русскими. Он сел прямо посреди боевых порядков противника, и спасти его было просто невозможно.

Постепенно фронт на Одере стабилизируется. Я получаю по телефону приказ немедленно перебросить эскадру в Маркиш-Фридланд в Померании, а 2-ю группу отправить во Франкфурт, так как положение там гораздо опаснее, чем в Силезии. Густой снег не позволяет эскадре лететь в едином строю, поэтому мы взлетаем тройками и через Франкфурт направляемся в Маркиш-Фридланд. Часть наших самолетов садится на промежуточных аэродромах в Сагане и Зорау. Погода просто ужасная. Во Франкфурте меня уже ожидают, я должен немедленно позвонить на старую базу в Гротткау. Когда меня соединяют, я узнаю, что вскоре после моего вылета прибыл фельдмаршал Шернер, который хотел со мной встретиться. Он поднял ужасный шум, стучал кулаком по столу и требовал ответить: кто отдал приказ о нашем перебазировании? Мой дежурный офицер обер-лейтенант Нирманн сообщил, что приказ пришел из штаба группы армий и подтвержден штабом Люфтваффе.

«Группа армий! Люфтваффе! Все это ширма! Я желаю знать, кто приказал Руделю улететь. Позвоните ему во Франкфурт и прикажите ждать там. Я переговорю по это-

му поводу лично с фюрером. Я настаиваю, чтобы он остался здесь. Или они хотят, чтобы я удерживал фронт одной пехотой с винтовками?»

Я узнаю обо всем этом по телефону. Если я собираюсь прибыть в Маркиш-Фридланд до наступления темноты, я не могу терять время. Поэтому я сам звоню в ставку фюрера и спрашиваю, должен ли я продолжать полет или мне вернуться в Силезию? В первом случае фельдмаршал Шернер должен отпустить моих людей, которых он задержал в Гротткау, так как мне понадобится весь личный состав и снаряжение, когда я прибуду на новое место. Мне говорят, что принято окончательное решение: моя эскадра должна перебазироваться на север, так как ситуация на участке фронта, которым командует рейхсфюрер СС Гиммлер, гораздо более серьезная. Я приземляюсь в Маркиш-Фридланде вместе с первым самолетом. Идет густой снег, и уже окончательно стемнело. Остальные самолеты группы должны прибыть завтра, а 2-я группа останется во Франкфурте. Мы кое-как устраиваемся на ночлег, и я звоню Гиммлеру в орденский замок Кроссингее, чтобы доложить о своем прибытии. Он рад услышать это, так как только что ему пришлось выдержать тяжелый поединок с фельдмаршалом Шернером. Он спрашивает меня, что я собираюсь делать? Так как уже 11 вечера, то я отвечаю: «Иду спать». Я собираюсь завтра встать как можно раньше, чтобы ознакомиться с ситуацией. Однако Гиммлер думает иначе.

«А мне не спится».

На это я отвечаю, что завтра утром ему не нужно никуда лететь, а когда люди проводят в воздухе целый день практически без перерывов, им нужно хорошенько отоспаться. После пустого препирательства Гиммлер говорит, что отправляет за мной машину и хочет встретиться со мной как можно скорее. Так как у меня все равно не хватает топлива и боеприпасов для нормальных действий, любая информация о положении на этом участке фронта, которую сообщит мне командующий,

будет очень полезна. Вдобавок с его помощью можно будет решить ряд организационных проблем. По пути в орденский замок мы несколько раз застреваем в сугробах. Я попадаю в Кроссинзее только в 2 часа ночи. Сначала я встречаюсь с начальником штаба, с которым мы долго обсуждаем положение на фронте и общие вопросы. Мне особенно интересно узнать, как Гиммлер справляется со своими обязанностями, так как ему не хватает необходимых знаний и опыта. Начальник штаба группы армий — обычный армейский офицер, а не один из чинов СС. Он говорит, что работать с Гиммлером довольно приятно, так как он не самовлюбленный человек и не пытается показать свою власть. Рейхсфюрер не считает, что знает дело лучше, чем офицеры штаба, и охотно выслушивает их предложения. После этого он использует всю свою власть, чтобы любой ценой добиться выполнения принятых решений. Вот поэтому все идет довольно гладко.

«Только одна вещь вас наверняка поразит. У вас всегда будет ощущение, что Гиммлер никогда не говорит того, что думает на самом деле».

Через несколько минут я начинаю обсуждать положение с самим Гиммлером. Я сразу замечаю, что он выглядит встревоженным. Советы обошли Шнайдемюль с обеих сторон и рвутся в Восточную Померанию по направлению к Одеру. Наступление ведется вдоль долины Нейсе, а также севернее и южнее ее. В этом районе у нас почти нет боеспособных частей. В настоящий момент в районе Маркиш-Фридланда формируется боевая группа, которая должна остановить прорвавшегося противника и помешать ему выйти к берегам Одера. Никто не может сказать, сумеют ли наши войска, отрезанные в районе Позен — Грауденц, пробиться к своим. В любом случае они не смогут сразу восстановить свои силы. Разведка оставляет желать много лучшего, поэтому мы не можем составить точное представление о противнике. Это значит, что ведение раз-

ведки станет одной из наших основных задач, помимо ударов по вражеским войскам, особенно танковым и механизированным частям.

Я докладываю о наших потребностях в бомбах и боеприпасах. Если они не будут удовлетворены в ближайшее время, наша эскадра будет вынуждена прекратить действия. Гиммлер обещает мне, что все мои запросы будут удовлетворяться в первую очередь, так как это в его собственных интересах. Я объясняю ему, какими возможностями обладает мое соединение, исходя из нарисованной им картины.

Я покидаю Кроссинзее в 4.30, зная, что уже через 2 часа мне нужно быть в воздухе. С этого момента «Штуки» летают без перерыва весь день. Наши самолеты на крыльях несут эмблему Тевтонского ордена, и сегодня, как и шесть веков назад, мы ведем тяжкую битву с диким Востоком. Устанавливается очень холодная погода, сухая снежная пыль на аэродроме лежит слоем толщиной около 4 сантиметров. Когда мы взлетаем, она забивается в механизмы пушек противотанковых самолетов и замерзает, как только мы поднимаемся в воздух. Дав один или два выстрела, наши пушки замолкают. Это приводит меня в бешенство. Русские танковые колонны движутся вглубь Германии, а когда мы выходим в атаку, зачастую преодолевая сильнейшую ПВО, вдруг случается вот такое. Пушки молчат, словно немые. Некоторые пилоты от отчаяния начинают подумывать о том, чтобы бросить свой самолет прямо на вражеские танки. Мы совершаем один заход за другим, но все напрасно. Это происходит с нами в Шарникау, в Филенне и многих других местах. Т-34 рвутся на запад. Иногда достаточно одного выстрела, чтобы взорвать танк, но чаще всего этого мало. Мы потеряли несколько драгоценных дней, прежде чем я получил достаточно людей, чтобы постоянно очищать взлетную полосу от снега. Когда огромные массы танков, волосы встают дыбом. Мы совершаем вылеты по всем направлениям, но даже если бы день был втрое длиннее, нам и

этого не хватило бы. Зато удалось наладить прекрасное взаимодействие с истребительной группой, базирующейся рядом. Они немедленно реагировали на каждое наше сообщение, вроде: «Передовые отряды противника там-то и там-то». Во время совместных операций к востоку от Дойче-Кроне мы нанесли Советам огромные потери. То же самое произошло южнее, в лесах вокруг Шлоппе. Когда танки находятся в деревне, они, как правило, въезжают прямо в дома и пытаются укрыться там. Нужно обладать очень острым зрением, чтобы различить длинный шест, торчащий из стены дома. Но это не шест, а танковая пушка. В стене дома имеются проломы, и мы смело атакуем танки сзади, поджигая моторный отсек, так как вряд ли в полуразрушенных зданиях еще остались немцы. Никакие другие методы атаки не помогают. Танки загораются и взлетают в воздух вместе с обломками домов. Если экипаж остается жив, он иногда пытается перевести горящий танк в новое укрытие, но в этом случае они обречены, так как на улице танки оказываются слишком уязвимы. Я никогда не сбрасываю бомбы на деревни, даже если это оправдано с военной точки зрения. Я просто содрогаюсь от мысли, что могу попасть своими бомбами в немцев, которые и так уже стали жертвами русского террора.

* * *

Ужасно тяжело летать и сражаться над нашими собственными домами, тем более, когда видишь, как массы людей и военной техники заливают твою страну, подобно наводнению. Сейчас мы уподобляемся плотине, небольшому препятствию, которое не может остановить смертоносный поток. На кону в этой дьявольской игре стоят судьбы Германии и всей Европы. Мы буквально истекаем кровью, под натиском красных азиатов рушится последний бастион свободного мира. Осознание этого отнимает у нас гораздо больше сил, чем целый день полетов. Но мы упорно отказываемся смириться со своей

судьбой, и слепая вера в то, что «это не может случиться», поддерживает нас на ногах. Я не желаю обвинять себя за то, что не сделал всего зависящего от меня, чтобы предотвратить приход ужасного призрака поражения. Я знаю, что каждый честный молодой немец думает точно так же.

К югу от нашего участка ситуация выглядит еще более тяжелой. Франкфурт-на-Одере находится под угрозой. Поэтому ночью мы получаем приказ перебазироваться в Фюрстенвальде, который находится ближе к критическому участку. Через несколько часов мы летим в район Франкфурт — Кюстрин. Советские авангарды уже вышли к Одере на окраинах Франкфурта. Расположенный чуть дальше к северу Кюстрин окружен, и противник, не теряя времени, захватывает плацдарм в Гёриц-Рейтвейне на западном берегу замерзшей реки.

Мы принимаем участие в битве к востоку от Франкфурта, как знаменитый прусский кавалерийский генерал Цитен 300 лет назад. Здесь небольшой немецкий отряд окружен советскими танками. Мы атакуем их, и те танки, которые не загорелись сразу, пытаются уйти от нас по открытой местности. Мы атакуем их снова и снова. Наши товарищи на земле, которые уже считали себя погибшими, теперь прыгают от радости, подбрасывают в воздух винтовки и каски и даже пытаются преследовать удирающие танки. Мы постепенно уничтожаем все танки противника. Среди пилотов, ставших свидетелями удивительного успеха, царит радостное возбуждение. После того как все танки уничтожены или захвачены, я пишу небольшую записку с поздравлениями от имени эскадры и себя лично. Я описываю круг на небольшой высоте над нашими пехотинцами и сбрасываю контейнер с запиской и плиткой шоколада. Видя радостные и благодарные лица наших солдат, мы чувствуем прилив новых сил. Нас не пугают предстоящие тяжелые бои, и мы готовы сделать все, чтобы помочь нашим братьям по оружию.

* * *

К несчастью, в начале февраля температура падает еще больше. Во многих местах Одер замерз, и русские просто переходят через реку по льду. Для прочности они укладывают на лед доски и перегоняют по ним грузовики. Однако лед пока еще недостаточно прочен, чтобы выдержать вес танков. Так как на Одере еще не создана сплошная линия фронта, русские находят множество разрывов, в которых нет ни одного немецкого солдата, способного остановить их. Поэтому Советы захватывают несколько плацдармов на западном берегу, например, у Рейтвейна. Наши танковые части введены в бой слишком поздно и наталкиваются на прочную оборону. Противник перебростил подкрепления и подтянул на западный берег Одера тяжелую артиллерию. С самого первого дня эти плацдармы прикрыты множеством зенитных орудий. Иван отлично знает, что мы действуем на этом участке фронта. Каждый день я получаю приказы заняться уничтожением переправ, чтобы хоть немного задержать врага и дать время нашим резервам выдвинуться из тыла к угрожаемым участкам. Но в данный момент это почти бесполезно, так как Одер можно пересечь практически в любом месте. Бомбы пробивают лед, оставляя небольшие полыньи, но это все, чего мы можем добиться. Я сам атакую лишь точно опознанные цели на обоих берегах реки или пересекающий ее транспорт. Но так называемые мосты приходится оставить в покое, ведь их по сути дела просто не существует. То, что на снимках выглядит как мост, на самом деле оказывается автомобильной колеёй или досками, уложенными прямо на лед. Если мы бомбим эти тропки, Иван просто пересекает реку рядом с ними. Все это мне ясно с первого же дня, так как я не раз пролетал над рекой на бреющем, да и вообще знаком с подобными уловками. Мы уже видели это на Дону, Донце, Днестре и других русских реках.

Поэтому, не обращая внимания на приказы, я атакую только реальные цели на обоих берегах Одера. скопле-

ния танков, автомобилей и артиллерии. Однажды из Берлина прибывает генерал, который сообщает, что на снимках, сделанных самолетами-разведчиками, видны несколько новых мостов. Он говорит:

«Вы так и не доложили, что эти мосты разрушены. Вы должны продолжать атаковать их».

«В основном это вообще не мосты», — объясняю я.

Тут на его лице проступает недоумение, и мне в голову приходит одна идея. Я говорю ему, что только что собирался взлететь, и приглашаю занять место стрелка на моем самолете. Я обещаю генералу, что он все увидит собственными глазами. Какое-то время он колеблется, но потом замечает насмешливые взгляды моих молодых офицеров, которые развеселились, услышав мое предложение, и соглашается. Я отдаю эскадре дежурный приказ атаковать плацдарм, а сам выхожу к цели на предельно малой высоте и лечу от Шведта до Франкфурта-на-Одере. В нескольких местах мы встречаем довольно плотный зенитный огонь, и генерал вскоре вынужден признать, что так называемые «мосты» на самом деле просто следы на льду. Он видел достаточно. После посадки он не скрывает своей радости. Он во всем убедился лично и теперь может сделать соответствующий доклад. Как-то ночью ко мне прибывает рейхсминистр Шпеер, который привозит новое задание фюрера. Я должен разработать план операции. Шпеер вкратце излагает идею:

«Фюрер хочет атаковать плотины гидроэлектростанций, снабжающих энергией военные заводы Урала. Он полагает, что производство вражеских вооружений, в особенности танков, на год будет нарушено. Этот год даст нам совершенно необходимую передышку. Вы должны подготовить операцию, но ни в коем случае не должны лететь сами. Фюрер это особо подчеркнул».

Я указал министру, что есть более подходящие кандидатуры для решения этой задачи. Лучше обратиться к офицерам дальней бомбардировочной авиации, которые гораздо больше меня разбираются в таких вещах, как на-

вигационная астрономия и тому подобном. Я всего лишь специалист по бомбометанию с пикирования и обладаю совершенно иными опытом и знаниями. Более того, если командование не желает, чтобы я просто рехнулся, я должен получить разрешение лететь вместе с экипажами, которые я подготовлю.

«Фюрер желает, чтобы именно вы руководили операцией», — повторяет Шпеер.

Я задаю несколько вопросов относительно технических возможностей самолетов и типов бомб, которые планируется использовать в этой операции. Если это нужно сделать как можно быстрее, то следует рассматривать лишь бомбардировщик He-177, хотя не совсем ясно, пригоден ли он для решения подобных задач. С моей точки зрения, для разрушения плотин следует использовать особые бомбы, нечто вроде торпед, однако они еще не проходили испытаний. Я категорически отказываюсь от предложения Шпеера использовать 1000-килограммовые бомбы, так как совершенно уверен, что с ними не удастся добиться успеха. Я показываю министру аэрофотоснимки, сделанные на северном участке Восточного фронта. Я сбросил две такие бомбы на бетонный мост через Неву, однако он не рухнул. Поэтому сначала следует решить проблему с бомбами, а потом добиться для меня разрешения участвовать в налете. Вот мои условия, если фюрер желает, чтобы именно я занимался этой проблемой. И ему уже прескрасно известны мои возражения относительно того, что мой опыт лежит в совершенно иной области.

После этого я получаю досье с фотографиями иско-
мых заводов и с любопытством их изучаю. Я вижу, что большая часть их расположена под землей, а потому совершенно неуязвима для атак с воздуха. На фотографиях, сделанных во время войны, изображены плотина, электростанция и несколько заводских цехов. Как ухитрились сделать эти снимки? Я мысленно возвращаюсь к своему пребыванию в Крыму и складываю два и два. По-

лучается четыре. Когда мы находились в Сарабузе, я поддерживал форму, занимаясь тяжелой атлетикой и метанием диска после вылетов. На нашем аэродроме часто приземлялся выкрашенный черной краской самолет, из которого выходили таинственные пассажиры. Один из летчиков под большим секретом рассказал мне, чем они занимаются. Этот самолет привез русских священников из свободолюбивых государств Кавказа, которые добровольно выполняли задания германского командования. Эти священники, одетые в черные рясы, с окладистыми бородами, несли на груди пакеты либо с фотокамерами, либо со взрывчаткой в зависимости от задания. Они считали победу немцев единственным шансом сохранить свободу вероисповедания и независимость церкви. Все они были фанатичными врагами большевиков, а следовательно, нашими союзниками. Они до сих пор стоят у меня перед глазами: благородные люди со снежно-белыми волосами и чеканными медальными профилями. Они возвращались из российской глубинки, доставляя важнейшие фотографии, месяцами находились в дороге и появлялись лишь после выполнения задания. Если кто-то из них пропадал, это означало, что он отдал свою жизнь во имя свободы: либо у него не раскрылся парашют во время прыжка, либо он погиб при попытке перейти линию фронта на обратном пути. На меня произвел огромное впечатление рассказ этого летчика о том, как эти святые люди без колебаний прыгают в ночь, поддерживаемые верой в свою великую миссию. В то время мы сражались на Кавказе, и их сбрасывали с парашютами над горными долинами, где жили их родственники. С помощью родных они намеревались организовать очаги сопротивления и проводить диверсионные акты.

Все это вспомнилось мне, когда я пытался догадаться, откуда взялись фотографии заводов.

После нескольких общих замечаний относительно хода войны, в которых Шпеер выразил свою непоколебимую веру в гений фюрера, он уехал рано утром, по-

обещав прислать новые документы, касающиеся уральских планов. Но до этого так и не дошло, поскольку события 9 февраля сделали мое участие в этой операции невозможным.

В результате разработка плана была поручена кому-то другому. Но затем стремительно ускорившийся бег событий в последние месяцы войны вообще лишил этот план всякого смысла.

ГЛАВА 17

КРОВАВЫЕ БОИ ПОСЛЕДНИХ МЕСЯЦЕВ

Рано утром 9 февраля в штабе эскадры раздается телефонный звонок. Из Франкфурта только что сообщили, что ночью русские переправились через реку у деревни Лебус немного севернее города и при поддержке танков удерживают плацдарм на западном берегу. Положение более чем критическое. Мы не имеем в этом районе пехоты, чтобы сбросить русских в реку, и нет возможности перебросить туда тяжелую артиллерию, чтобы остановить их. Поэтому ничто не может остановить советские танки, если те двинутся прямо на Берлин. Вдобавок они могут перерезать железную дорогу и шоссе Франкфурт — Берлин, которые имеют решающее значение для снабжения фронта на Одере.

Мы летим туда, чтобы выяснить, насколько точен этот доклад. Уже издали я замечаю понтонный мост. Задолго до того, как мы приблизились к нему, нас встречает плотный зенитный огонь. Да, русские подготовили нам хороший сюрприз! Одна из моих групп атакует мост, проложенный прямо по льду. Мы не слишком заблуждаемся насчет того, каких результатов можно добиться. Мы уже давно знаем, что иваны обычно заготавливают такие запасы строительных материалов, что могут отре-

монтировать мост почти мгновенно. Я вместе с противотанковой эскадрильей лечу вдоль западного берега реки ниже остальных самолетов. Я вижу следы стальных мостов, но не их самих. Или это следы артиллерийских тягачей? Я спускаюсь еще ниже, чтобы проверить точнее, и вижу несколько танков на северной окраине деревушки Лебус. Они неплохо замаскированы в складках речной долины. Судя по всему, русские имеют здесь 12—15 танков. Что-то ударяет по крылу моего пикировщика. Это попадание из мелкой зенитки. Я лечу очень низко, и по мне отовсюду стреляют зенитки. Эту переправу прикрывают от 6 до 8 батарей. Судя по всему, здесь собраны опытные наводчики, которые приобрели богатый опыт борьбы со «Штуками». Они не используют трассирующие снаряды, и мы не видим светящихся нитей, которые тянутся к самолету. Пилот понимает, что по нему открыли огонь, лишь когда самолет вдруг резко вздрагивает от удара. Русские прекращают огонь, как только мы начинаем набирать высоту, поэтому другие бомбардировщики не видят, кого должны атаковать. Только если пролетаешь на очень малой высоте над целью, можно заметить язычок пламени, вылетающий из ствола орудия при выстреле. Я думаю, что предпринять. Плоская речная долина не дает возможности незаметно подойти к цели, укрываясь за складками рельефа. Здесь нет ни высоких деревьев, ни зданий. И вскоре я понимаю, что мой богатый опыт и тактические навыки могут помочь лишь в одном — нам следует нарушить все правила, которые из них вытекают. Единственное возможное решение: смело атаковать и положиться на удачу. Если бы я всегда действовал подобным образом, очертя голову, я бы уже давно лежал в могиле. Однако поблизости нет наших войск, и противник находится всего в 80 километрах от столицы Рейха. Это чудовищно близко, если к Берлину рвутся вражеские танки. Но времени на рассуждения не осталось. Мне придется еще раз испытать свое везение. Вперед! Я приказываю остальным пилотам

держаться подальше. Среди них есть несколько новичков, которые вряд ли чего добьются при такой сильной ПВО, гораздо вероятнее, что мы понесем совершенно неоправданные потери. Как только я спущусь ниже, и зенитки начнут меня обстреливать, остальные летчики смогут сосредоточить огонь бортовых пушек на зенитках, которые раскроют себя. Всегда есть шанс, что это смутит ивана и помешает ему целиться. Я вижу несколько танков ИС, остальные — Т-34. После того как я поджег 4 танка, израсходовав весь боекомплект, мы улетели назад. Я сообщаю начальству о том, что видел, и подчеркиваю тот факт, что атаковал лишь потому, что противник находится совсем рядом с Берлином, иначе такая атака была бы неоправданной. Если бы линия фронта проходила дальше к востоку, я обязательно выждал бы более благоприятную ситуацию, по крайней мере, дождался бы, пока танки выйдут из-под прикрытия зениток, сосредоточенных вокруг моста. После двух вылетов я сменил самолет, так как он получил повреждения от огня зениток. Мы в четвертый раз поднимаемся в воздух, пылают уже 12 танков. Я пролетаю на бреющем над танком ИС, который дымится, но упорно не желает гореть.

Каждый раз перед тем как выйти в атаку, я набираю высоту 750 метров, так как зенитки не могут достать меня там. С этой высоты я захожу в крутое пике, бросая машину из стороны в сторону. Когда я оказываюсь рядом с танком, я на мгновение выравниваю самолет, обстреливаю цель и ухожу в сторону на малой высоте, проскочив прямо над танком. Я выполняю маневры уклонения, пока не оказываюсь за пределами досягаемости зениток, где снова могу начать набор высоты. Разумеется, лучше было бы атаковать не на такой высокой скорости, тогда самолет управляется лучше, но при такой плотности вражеского огня это было бы прямым самоубийством. Я держу самолет на боевом курсе буквально считанные секунды и за это время успеваю поразить танк в наиболее уязви-

мые места только благодаря своему колоссальному опыту. Все мои действия отработаны до полного автоматизма. Мои товарищи не смогут повторить такую атаку просто потому, что у них нет моего опыта.

Кровь яростно пульсирует в висках. Я знаю, что играю в кошки-мышки со смертью, но этот ИС должен загореться. Вновь на высоту 750 метров, и новый заход на 60-тонное чудовище. Он снова не загорается! Меня охватывает бешенство. Он должен загореться — и загорится!

На приборной доске мигает красный огонек. Этого не хватало! У одной из пушек заклинило затвор, а у второй остался всего один патрон. Я снова набираю высоту. Не безумие ли это: рисковать жизнью ради единственного выстрела? Не спорьте. Очень часто мне приходилось уничтожать танк единственным снарядом.

На сей раз мой Ju-87 набирает высоту очень медленно, так как я продолжаю взвешивать все «за» и «против». Одно мое «Я» говорит: «Если этот проклятый тринадцатый танк не загорелся до сих пор, не думай, что ты закончишь с ним последним выстрелом. Лучше лети домой за новым боекомплектом, и все снова будет в порядке».

На это мое другое «Я» горячо возражает:

«Возможно, и нужен всего один выстрел, чтобы помешать этому танку катить по Германии».

«Катить по Германии! Сказано, как в дешевой мелодраме! Множество русских танков покаты по Германии, если сейчас ты ошибешься. А ты сейчас все провалишь, не строи иллюзий. Это форменное сумасшествие — идти вниз ради единственного выстрела. Просто безумие!»

«А сейчас еще скажи, что я промажу из-за того, что это тринадцатый танк. Глупое суеверие! У тебя еще остался один снаряд. Кончай разглагольствовать и приступай к делу!»

И вот я бросаю самолет в пике с высоты 750 метров. Сосредоточься на пилотировании, крути самолет, ведь снова десятки орудий выплевывают в тебя раскаленный

металл. Я выравниваю самолет... стреляю... и танк вспыхивает! Внутренне торжествуя, я пролетаю над горящим танком. Потом я начинаю подниматься вверх по спирали... жуткий треск в моторе, и словно раскаленный стальной клинок пронзает мне ногу. Перед глазами темнеет, и дыхание перехватывает. Но я обязан лететь дальше... лететь... Я не должен отключиться. Стисни зубы и преодолей свою слабость. Волны обжигающей боли прокатываются по всему телу.

«Эрнст, мне оторвало ногу».

«Да цела твоя нога. Если бы ее оторвало, ты не мог бы говорить. Зато наше левое крыло горит. Тебе нужно садиться, в нас попали два 40-мм снаряда».

Пугающая темнота завлакивает глаза, я уже ничего не различаю.

«Скажи мне, где садиться. А потом вытаскивай меня побыстрее, пока я не сгорел заживо».

Я больше ничего не вижу и веду машину, полагаясь на внутреннее чутье. Я смутно припоминаю, что каждый раз заходил в атаку с юга на север, а потом поворачивал налево. Поэтому сейчас я должен лететь на запад, прямо на базу. Я держу этот курс несколько минут. Почему крыло до сих пор не отвалилось — непонятно. В действительности я лечу на северо-северо-запад, почти параллельно линии фронта.

«На себя!» — кричит Гадерманн по внутренней связи, но я чувствую, как медленно погружаюсь в какой-то туман... приятное забытие.

«Ручку на себя!» — снова кричит Гадерманн. Это деревья были или телеграфные провода? Я перестал воспринимать окружающее и тяну ручку на себя лишь потому, что этого требует Гадерманн. Если бы только прекратилась эта жгучая боль в ноге... и этот полет... если бы только я мог позволить себе погрузиться в этот странный серый мир и уйти в манящую даль...

«Тяни!» Вновь я автоматически беру ручку на себя. Однако на сей раз Гадерманн меня действительно разбудил.

Сознание на миг проясняется, и я понимаю, что должен кое-что сделать.

«Какая под нами местность?»

«Паршивая. Кочки».

Но я должен садиться, иначе снова навалится эта опасная апатия, и я снова потеряю контроль над израненным телом. Я ударяю по педали левой ногой и захожусь криком. Но ведь я был ранен в правую ногу? Или нет? Поворот вправо, я поднимаю нос самолета вверх и мягко касаюсь земли. Так как механизм отстрела шасси может не сработать, я сильно волнуюсь¹. Только бы мы не скапотировали. Самолет горит... он обо что-то ударяется, и пару секунд его тащит по земле.

Теперь я могу отдохнуть, могу ускользнуть в серую даль... чудесно! Страшнейшая боль рывком возвращает меня в сознание. Кто и куда меня тащит?.. Мы трясемся по каким-то кочкам?.. Но вот все и кончено... Я окончательно погружаюсь в объятия тишины...

* * *

Я просыпаюсь, все вокруг белым-бело... сосредоточенные лица... едкий запах... Я лежу на операционном столе. Внезапно меня охватывает жуткая паника: что с моей ногой?

«Ее нет?»

Хирург кивает. Спуск с горы на новых лыжах... прыжки в воду... десятиборье... прыжки с шестом... что все это для меня значит? Сколько моих товарищей получили более серьезные ранения. Ты помнишь... одного парня в госпитале в Днепропетровске, у которого взрывом мины было снесено лицо и оторваны обе руки? Потеря руки, ноги и даже головы не так уж важны, если эта жертва поможет

¹ Ju-87 имел механизм аварийного отстрела шасси для вынужденных посадок. *Прим. пер*

спасти Фатерланд от смертельной опасности... Это не катастрофа. Гораздо хуже другое — я не смогу летать несколько недель. И это в дни серьезнейшего кризиса на фронте! Все эти мысли вихрем проносятся у меня в голове. Хирург мягко говорит мне:

«Я ничего не мог сделать. Кроме нескольких обрывков кожи и сухожилий от нее ничего не осталось, поэтому ногу пришлось ампутировать».

Если там ничего не осталось, что же тогда он смог ампутировать? Юмор несколько мрачноват, чего уж... Впрочем, для хирурга это обычная будничная работа.

«Но почему другая нога в гипсе?» — спрашивает врач с удивлением.

«С ноября... А где я нахожусь?»

«В главном полевом госпитале СС в Зеелове».

«А, Зеелов!»

Но этот город расположен не более чем в 10 километрах от линии фронта. Значит, я летел не от нее, а вдоль нее.

«Вас принесли сюда стрелки СС, и один из наших врачей провел операцию. Но на вашей совести числится еще один раненый», — добавляет врач с улыбкой.

«Неужели я случайно укусил хирурга?»

Он качает головой.

«До такого вы не дошли. Нет, вы никого не кусали, но лейтенант Корол пытался сесть на Физелер «Шторхе» рядом с вашим разбитым самолетом. Вероятно, это было слишком сложно. Его самолет скапотировал... И теперь у него голова в повязках».

Добрый старина Корол! Похоже, когда я летел в полубессознательном состоянии, меня сопровождала целая эскадрилья ангелов-хранителей!

Тем временем рейхсмаршал прислал личного врача с приказанием немедленно перевезти меня в госпиталь на территории Берлинского зоопарка. Этот госпиталь размещался в надежном бомбоубежище. Однако хирург, который меня оперировал, не желал об этом и слышать, так

как я потерял слишком много крови. Но к завтрашнему дню все будет в порядке.

Врач рейхсмаршала сообщил мне, что Геринг немедленно доложил о происшествии Гитлеру. По его словам, фюрер был очень рад, что я отделался так легко.

Мне передали, что он добавил: «Разумеется, яйца всегда норовят поучить курицу». Я успокоился, поняв, что фюрер даже не упомянул о том, что запретил мне летать. Я полагаю, что он все-таки учел тяжелейшие бои и сложную обстановку на фронте. Поэтому мое желание участвовать в боях было воспринято как само собой разумеющееся.

* * *

На следующий день меня перевезли в бункер Цоо, над которым установлены самые тяжелые из зенитных орудий, защищающих столицу от налетов вражеской авиации. Еще через день на тумбочке возле моей кровати появляется телефон. Я должен был поддерживать постоянную связь со штабом своей эскадры, обсуждая планируемые операции, положение на фронте и так далее. Я знаю, что не проваляюсь в постели слишком долго, и не желаю потерять должность командира эскадры, поэтому я обязательно должен быть в курсе всех мелочей и командовать эскадрой хотя бы по телефону. Врачей и медсестер, которые заботятся обо мне, это не слишком радует. Они продолжают бормотать что-то об «отдыхе».

Почти каждый день у меня бывают сослуживцы из эскадры или другие приятели. Иногда являются совсем незнакомые люди, которые называются моими друзьями, чтобы пробраться ко мне в палату. Когда этими посетителями оказываются хорошенькие девушки, они широко раскрывают глаза и невольно озадаченно поднимают брови, увидев мою жену, которая сидит возле моей постели. «А ты уже?» — спрашивают в подобных случаях берлинцы.

Со мной уже заводили разговор о протезе, который можно будет заказать, как только я поправлюсь. Но я слишком нетерпелив и хочу подняться как можно быстрее. Немного позднее я добиваюсь, чтобы ко мне прислали мастеров по изготовлению протезов. Я прошу сделать мне временный протез, чтобы я снова смог летать, даже если культя не зажила окончательно. Несколько первоклассных фирм отказались этим заниматься, отговорившись тем, что пока еще слишком рано думать о протезе.

Один из мастеров соглашается принять заказ в виде эксперимента. Он принимается за дело, не теряя ни минуты, да так энергично, что у меня зеленеет в глазах. Он накладывает гипс на мою культю до самого паха, даже не смазав вазелином кожу. Как только гипс застывает, он лаконично советует:

«Думайте о чем-нибудь приятном!»

В этот же момент он изо всех сил дергает гипс, к которому присохли волосы. Гипсовый колпак отделяется, вырывая их с корнем. Мне кажется, что мир рухнул мне на голову. Этот парень ошибся в выборе профессии, из него получился бы прекрасный коновал.

* * *

Тем временем моя 3-я группа и штаб эскадры перебазировались в Гёрлиц — то самое местечко, где я ходил в школу. Дом моих родителей находится неподалеку. В этот момент русские с боем прорвались к деревне. Русские танки катят по улицам, где я играл ребенком. Я схожу с ума при мысли об этом. Моя семья, как и миллионы других людей, которые уже давно превратились в беженцев, должна уходить, чтобы спасти хотя бы жизнь. А я в это время лежу, обреченный на бездействие. Чем я заслужил такую кару? Я не должен об этом думать.

Цветы и масса всяческих подарков, которые приносят ежедневно в мою палату, служат доказательством любви народа к своим солдатам. Кроме рейхсмаршала,

меня дважды посещает министр пропаганды Геббельс, с которым ранее я не был знаком. Беседа с ним оказалась очень интересной. Он спрашивает, что я думаю о стратегической ситуации на Восточном фронте.

Я отвечаю:

«Фронт на Одере — это наша последняя возможность задержать Советы. За ним ничего нет; если фронт будет прорван, Берлин падет».

Однако Геббельс сравнивает Берлин с Ленинградом. Он напоминает, что этот город не пал, потому что его жители превратили каждый дом в крепость. И то, что смогли сделать ленинградцы, наверняка сумеют сделать жители Берлина. Геббельс надеется добиться высочайшей согласованности в защите каждого дома путем установки радиостанций в каждом здании. Он убежден, что «его берлинцы» предпочтут смерть перспективе превратиться в жертвы красных орд. То, что Геббельс относился ко всему этому предельно серьезно, доказала его собственная смерть.

Я отвечаю ему:

«С военной точки зрения все это видится мне иначе. Как только после прорыва фронта на Одере начнется битва за Берлин, — город обречен. Я считаю совершенно невозможным удержать Берлин. Я полагаю, что сравнивать эти два города нельзя. Ленинград имел серьезное преимущество: с запада его прикрывал Финский залив, а с востока — Ладожское озеро. На севере располагалась узкая полоска относительно слабого финского фронта. Единственным способом захватить город оставалась атака с южного направления. Но именно с этой стороны Ленинград был укреплен особенно сильно. Его защитники смогли воспользоваться системой заранее подготовленных позиций. Кроме того, мы так и не сумели полностью перерезать линии снабжения. Баржи пересекали Ладожское озеро летом, а зимой русские проложили железнодорожные пути прямо по льду. Поэтому они смогли наладить доставку снабжения с севера».

Однако мои аргументы не переубедили Геббельса.

Через 2 недели я впервые сумел ненадолго подняться и немного подышать свежим воздухом. Во время налетов авиации союзников я нахожусь наверху, рядом с зенитными орудиями, и вижу снизу то, что с воздуха выглядит более чем неприятно. Скучать мне не приходится. Фридолин приносит мне бумаги, которые требуется подписать. Иногда его сопровождают мои старые товарищи по эскадре. Иногда на часок заглядывают фельдмаршал Грайм, Отто Скорцени или Ханна Рейч. Постоянно что-то происходит, и меня мучает лишь то, что я нахожусь в стороне от этих событий. Когда я попал в бункер Цоо, то «клятвенно» пообещал, что через 6 недель поднимусь на ноги и буду летать. Доктора знают, что все их запреты совершенно бесполезны и могут лишь разозлить меня. В начале марта я в первый раз выхожу прогуляться на свежем воздухе. Пока на костылях.

Во время моего выздоровления меня приглашает к себе домой одна из медсестер, а потом я становлюсь гостем министра иностранных дел. Настоящий солдат редко бывает хорошим дипломатом, и эта встреча с фон Риббентропом меня очень интригует. Я получаю возможность взглянуть на войну с другой стороны — оттуда, где она ведется без применения оружия. Риббентропа очень интересует мое мнение о соотношении сил на Восточном фронте и нашем военном потенциале в данный момент. Я прямо заявляю ему, что мы, на фронте, надеемся, что он по дипломатическим каналам сделает хоть что-то для ослабления смертельной удавки, которая сжимает Германию с обеих сторон.

«Разве нельзя как-то объяснить Западным державам, что большевизм является их опаснейшим врагом, и после окончательной победы над Германией он будет представлять для них ту же угрозу, какой он был для нас? Что они в одиночку не сумеют с ним справиться?»

Он воспринимает мои замечания как небольшой личный упрек. Судя по всему, я лишь повторяю то, что ему

уже пришлось выслушать много раз. Он сразу объясняет мне, что уже не раз предпринимал такие попытки, но все они окончились провалом. Каждый раз, когда он начинал переговоры, наши войска на том или ином участке фронта были вынуждены отступать, что побуждало врага искать решение проблемы на полях сражений, а не за столом переговоров. Он перечисляет несколько таких случаев и с упреком напоминает про договоры, которые он заключил перед войной, в том числе с Англией и Россией. По его мнению, это были крупные достижения, если не триумф германской дипломатии. Но никто о них сегодня не помнит. Люди видят лишь нынешнее плачевное состояние, ответственности за которое он не несет. Естественно, даже сегодня переговоры продолжаются, но в сложившейся ситуации шансы на успех, которого он все-таки надеется добиться, более чем сомнительны. Это взгляд на изнанку дипломатической борьбы меня удовлетворяет, и я не горю желанием узнать что-либо еще.

* * *

В середине марта я выхожу на первую прогулку под ласковым весенним солнышком. С помощью медсестры я совершаю небольшую экскурсию по зоопарку, во время которой со мной случается небольшое происшествие. Мы, как и прочие посетители, были просто очарованы обезьянами. Меня привлекла одна крупная обезьяна, которая с совершенно безразличным видом лениво возлежит на суку, а ее длинный хвост болтается в воздухе. Я не могу противиться соблазну и просовываю сквозь решетку оба костыля, чтобы пощекотать этот хвост. Но едва я дотронулся до него, как обезьяна вдруг хватается костыли и изо всех своих обезьяньих сил пытается втащить меня в клетку. На одной ноге я подскакиваю к самым прутьям. Разумеется, животное не может протащить меня сквозь них. Сестра Эдельгарда хватается меня, и мы вместе тащим костыли на себя. Человек против обезьяны! Ее лапы начи-

нают скользить по гладкой поверхности костыля и доходят до резинового колпачка на самом конце. Он не дает костылям втыкаться в землю или скользить при ходьбе. Резиновые колпачки привлекают внимание обезьяны, она их обнюхивает, потом сдирает и глотает с широкой довольной ухмылкой. В этот момент мне удается вытащить из клетки костыли, превратившиеся в голые палки, и таким образом одержать над обезьяной победу по очкам. Но через несколько секунд раздается вой сирен, предупреждающих о воздушном налете. Быстрая ходьба по песчаным дорожкам зоопарка заставляет меня вспотеть, потому что без резиновых колпачков костыли глубоко вязнут в земле, почти не встречая сопротивления. Все вокруг бегут и суетятся, а я могу лишь еле ковылять, сильно хромая. Я двигаюсь очень медленно. Едва я успеваю добраться до бомбоубежища, как вокруг начинают рваться бомбы.

Приближается пасха. Я хочу вернуться в свою часть к пасхальному воскресенью. Сейчас моя эскадра находится в Гроссенхайме в Саксонии. 1-я группа перелетела из Венгрии в район Вены и по-прежнему действует на юго-восточном фронте. Все время моего отсутствия Гадерманн провел в Брауншвейге, получив возможность попрактиковаться в качестве врача. Я звоню ему по телефону и сообщаю, что приказал в конце недели забрать меня на Ju-87 с аэродрома Темпельгоф и намереваюсь вернуться в часть. Так как совсем недавно Гадерманн говорил с моим лечащим врачом, он просто не может в это поверить. Кроме того, он сам болен. До конца войны я его больше не видел, и во время последних операций мне пришлось летать без него. Его место в качестве стрелка занял капитан Нирманн, который тоже имел богатый боевой опыт и был награжден Рыцарским Крестом.

Перед отъездом я прощаюсь со всеми в госпитальном бункере, а потом отправляюсь исполнить полученный приказ и побывать у фюрера. Он выражает свое

удовольствие тем, что процесс выздоровления идет относительно гладко. Гитлер не повторяет своего запрета на полеты. Вероятно, он просто не может представить себе, что я снова начну летать. И вот впервые за последние 6 недель я сижу в кабине самолета и лечу к своим боевым товарищам. Канун Пасхи, и я счастлив. Незадолго до вылета позвонил Фридолин и сообщил, что я должен лететь прямо в Судеты. Он собирается перебазировать часть в Куммер-ам-Зее возле Нимеса. Сначала я чувствую себя в кабине довольно неловко, но вскоре я осваиваюсь и вновь оказываюсь в родной стихии. Управление затруднено тем, что я могу пользоваться только одной ногой, чтобы работать педалями. Я не могу нажимать на правую педаль, так как мой протез еще не готов, и мне приходится левой ногой поднимать вверх левую педаль, тогда правая все-таки идет вниз, и я добиваюсь желаемого результата. Моя культя закована в гипс и вытянута под приборной доской, чтобы не задеть за что-нибудь. Через полтора часа я приземляюсь на новом аэродроме в Куммере. Летный состав эскадры прибыл сюда час назад.

Наш аэродром расположен в очаровательной долине между двумя отрогами Судет и со всех сторон окружен лесами. Рядом находятся несколько озер, в том числе и живописное карстовое озеро Куммер. Пока не решена проблема расквартирования, мы ночуем в гостинице. Здесь, в Судетах, все вокруг дышит полной безмятежностью и покоем. Противник находится на противоположной стороне хребта, его удерживают войска фельдмаршала Шернера. Поэтому ощущение спокойствия имеет под собой некоторые основания. Около 11 вечера мы слышим звонкие голоса детского хора, который исполняет песню «*Gott grüsse dich*». Местная школа во главе с директоршей встречает нас приветственной серенадой. Это нечто новое для прокопченных в пороховом дыму солдат. Оно затрагивает те струны в душе, которые сейчас, в самом конце войны, умолкли. Мы завороченно слушаем, каждый погру-

жен в свои собственные мысли. Мы чувствуем, что эти дети верят в нашу способность отвлечь надвигающуюся опасность и сопряженные с ней ужасы. Здесь, у порога их домов, мы не можем позволить себе даже тени нерешительности. После окончания песни я благодарю их за теплый прием и приглашаю на следующее утро посетить наш аэродром, чтобы посмотреть на наших «птичек». Дети сразу загораются энтузиазмом. Утром они приходят к нам, и я начинаю показ, поднимаясь в воздух на своем противотанковом самолете. Я стреляю по мишени площадью всего треть квадратного метра. Дети стоят полукругом, широко раскрыв глаза, и представляют себе атаку вражеского танка. А для меня это хорошая проба полета с одной ногой. Противоположный склон Судетских гор все еще покрыт туманом, мы не можем начать боевые вылеты, поэтому у меня есть еще немного свободного времени. Я взлетаю на FW-190D-9, чтобы показать им фигуры высшего пилотажа. Этот гений, мой офицер по техническому обслуживанию капитан Клачнер, уже переделал тяги педалей, которые совершенно необходимы для управления этим стремительным самолетом, таким образом, чтобы ими можно было управлять с помощью рук.

В тот момент, когда я захожу на посадку, люди на земле начинают яростно жестикулировать, показывая в небо. Я смотрю вверх и через просветы в рваных тучах вижу американские истребители. «Мустанги» и «Тандерболты» кружат на высоте от 1500 до 2000 метров над слоем тумана. Они меня до сих пор не заметили, так как в этом случае они не дали бы мне спокойно приземлиться. «Тандерболты» несут бомбы и, кажется, заняты поисками цели, скорее всего — нашего аэродрома. Быстро, насколько это слово применимо к одноногому человеку в гипсе, я прыгаю к тому месту, где стоят все остальные. Они должны срочно укрыться. Я заталкиваю детей в погреб, где они, по крайней мере, будут в безопасности от осколков. Впрочем, от бомб погреб не спа-

сет. Так как дом, который мы используем в качестве штаба, на аэродроме стоит один, он наверняка привлечет внимание вражеских пилотов, кружащих над нами. Я спускаюсь в погреб последним, чтобы успокоить детей. Как раз в этот момент взрываются первые бомбы, причем некоторые падают довольно близко к домику. Взрывы вышибают оконные рамы и сносят крышу. Наша ПВО слишком слаба, чтобы отразить этот налет, однако и ее оказывается достаточно, чтобы противник не посмел атаковать с бреющего полета. К счастью, ни один из детей не пострадал. Мне жаль, что их невинные, романтические представления о германской авиации столь жестоко развеяны столкновением с суровой реальностью. Вскоре они успокаиваются, и учительница ведет свой табунок обратно в деревню. Капитан Нирманн просто сияет, он надеется, что ему удалось заснять на пленку весь налет. Хотя во время этого спектакля он сидел в щели, он все-таки снимал кинокамерой падающие бомбы с момента отделения от самолета до удара о землю, после которого в воздух взлетали фонтаны дыма и пыли. Он опытный оператор, который во время рейда на Шпицберген сделал несколько уникальных снимков.

* * *

Последние метеосводки из района Гёрлиц — Бауцен предсказывают постепенное улучшение погоды, поэтому мы взлетаем. Советы обошли Гёрлиц, а сейчас наступают мимо Бауцена, немецкий гарнизон которого оказался окружен. Они надеются пробиться к Дрездену через Бишофсверду. Наши войска проводят постоянные контратаки против этих ударных группировок, которые пытаются сокрушить фронт фельдмаршала Шернера. С нашей помощью им удалось снять осаду с Бауцена, а мы уничтожили большое количество автомобилей и танков. Эти полеты отнимают у меня все силы. Я потерял слишком много крови, и, видимо, моя неисчерпаемая вы-

носливость все-таки имеет свои пределы. Наши успехи разделяют бомбардировщики и истребители, отданные под мое командование и расположенные на нашем аэродроме и поблизости.

В начале апреля по радио меня вызывают в рейхсканцелярию. Фюрер говорит мне, что я должен принять командование всеми реактивными истребителями и с их помощью расчистить небо над новой армией генерала Венка, которая сейчас формируется в районе Гамбурга. Главной целью этой армии будет наступление от Гамбурга в направлении Гарца, чтобы перерезать линии снабжения армий союзников, которые продвинулись дальше на восток. Успех этой операции почти целиком зависит от того, сумеют ли наши самолеты расчистить воздушное пространство над нашими собственными коммуникациями, иначе наступление обречено на провал. Фюрер убежден в этом, генерал Венк, который должен командовать наступлением, думает так же. Я убеждаю фюрера освободить меня от этого назначения, так как полагаю, что я слишком нужен фельдмаршалу Шернеру, армия которого ведет тяжелейшие оборонительные бои. Я рекомендую ему назначить на этот пост кого-нибудь из офицеров, знакомых с реактивными истребителями, которые лучше знают возможности и тактику действий этих самолетов. Я еще раз подчеркиваю, что мой опыт ограничен действиями пикировщиков и борьбой с танками. Кроме того, я всегда придерживался принципа не отдавать приказов, которые я не могу помочь выполнить. На реактивных самолетах я вообще не летал, поэтому я чувствовал бы себя неловко перед командирами частей и летчиками. Я всегда должен быть способен показать пример своим подчиненным.

«Вам вообще не придется летать, вы должны заниматься только подготовкой и руководством операцией. Если кто-то поставит под сомнение вашу храбрость потому, что вы остались на земле, я прикажу его повесить».

Да, это радикальная мера, но, может быть, он просто пытается развеять мои сомнения.

«У нас много опытных командиров, но одного опыта мало. Мне нужен офицер, который сможет подготовить и провести операцию самым энергичным образом».

В тот день окончательное решение так и не было принято. Я улетел назад, только для того, чтобы через несколько дней получить вызов рейхсмаршала. Геринг приказывает мне взять на себя выполнение этого задания. Тем временем ситуация на фронтах ухудшается настолько, что противник угрожает разрезать Германию на две изолированные части. В таких условиях проведение намеченного наступления вряд ли возможно. Это, а также упомянутые выше причины, вынуждают меня отказаться. Геринг дает мне понять, что мой отказ его совсем не удивил. Еще со времени моего категорического отказа принять командование бомбардировочной авиацией он прекрасно знает мой характер. Однако на сей раз главной причиной моего отказа послужило то, что я не могу взять на себя ответственность за операцию, в успехе которой я совершенно не уверен. Я очень скоро убеждаюсь, что рейхсмаршал оценивает ситуацию не менее мрачно. Мы обсуждаем положение на фронтах, склонившись над картами, разложенными на столах, и он бормочет себе под нос:

«Я все гадаю, когда же нам придется поджечь этот сарай», — он подразумевает Каринхалле.

Геринг советует мне лично прибыть в ставку фюрера и сообщить ему о своем отказе. Однако у меня нет никаких приказов на сей счет, и я немедленно вылетаю обратно в расположение эскадры, где меня ждут с нетерпением. Но это оказался не последний мой полет в Берлин.

19 апреля приходит очередная радиограмма: меня снова вызывают в рейхсканцелярию. Добраться до Берлина из Чехословакии на самолете без истребительного сопровождения теперь очень даже непросто. В несколь-

ких местах американские и русские армии находятся очень близко друг от друга. Воздушное пространство просто кишит самолетами, однако немецких среди них нет. Я прибываю в рейхсканцелярию, и меня приглашают пройти в приемную бункера фюрера. Там царит атмосфера спокойствия и уверенности, присутствуют в основном армейские офицеры, которые участвуют в текущих или планируемых операциях. Земля сотрясается под ударами 1000-килограммовых бомб, которые британские бомбардировщики «Москито» сбрасывают на центр города.

Верховный главнокомандующий появляется почти в 11 вечера. Я уже знаю, о чем пойдет речь, — это назначение, которое уже обсуждалось ранее. Гитлер в принципе не способен прямо переходить к делу, сначала он долго ходит вокруг да около. Вот и в этот вечер он начинает с получасовой лекции, в которой разъясняет значение технического прогресса, лидером которого последние столетия является Германия, а также преимущества, которые можно извлечь из этого лидерства, если правильно его использовать. Все это должно привести к решающему перелому в ходе войны. Он говорит, что весь мир боится германской науки и техники, и показывает мне разведывательные донесения, в которых описаны меры, предпринимаемые союзниками, чтобы украсть наши технические новинки и наших ученых. В очередной раз я поражаюсь его памяти на цифры и доскональному знанию технических деталей. К этому времени я налетал более 6000 часов и со своим обширным практическим опытом знаю почти все о различных моделях самолетов, которых он касается в своей речи. Нет ничего, что Гитлер не сумел бы разъяснить с потрясающей простотой, он не раз делает разумные и уместные замечания о возможных путях модернизации самолетов. Но его физическое состояние за последние 3 или 4 месяца заметно ухудшилось. В глазах появился лихорадочный блеск. Полковник фон Белов говорит мне, что после-

дние 8 недель Гитлер практически не спал, одно совещание следует за другим. Его руки дрожат, это началось после покушения 20 июля. Во время долгой беседы в этот вечер я заметил, что у него появилась склонность несколько раз повторять одно и то же. Ранее такое за ним не водилось. И все-таки его фразы четко продуманы и полны решимости.

Когда длинная преамбула завершилась, фюрер перешел к главной теме, о которой я уже много слышал. Он повторяет доводы, которые уже изложил мне несколько дней назад, и говорит в заключение:

«Я хочу, чтобы вы взяли за эту трудную задачу, так как вы остаетесь единственным человеком, имеющим высшую награду Германии за храбрость».

Я тоже повторяю уже приведенные мною аргументы и снова отказываюсь, еще и потому, что ситуация на фронтах еще более ухудшилась. Я подчеркиваю, что вскоре Восточный и Западный фронты встретятся в центре Рейха, вопрос лишь — когда именно. После этого двум огромным котлам придется действовать самостоятельно. При реализации плана наступления следует принимать во внимание лишь северный котел, поэтому следует сосредоточить все реактивные самолеты именно там. Оказывается, число исправных реактивных самолетов, включая истребители и бомбардировщики, на сегодняшний день составляет 180 единиц. На фронте мы всегда считали, что противник обладает более чем двадцатикратным численным превосходством. Так как реактивному самолету требуется особенно длинная взлетная полоса, в северном котле имеется ограниченное количество аэродромов, пригодных для них. Я указываю на то, что, как только реактивные самолеты будут собраны на этих аэродромах, вражеские бомбардировщики начнут бомбить их днем и ночью. Поэтому буквально через пару дней эти аэродромы будут выведены из строя, после чего контроль в воздухе над армией Венка будет утерян, и катастрофа будет неизбежна, потому что армия потеряет стратегическую

мобильность. Я знаю из личной беседы с генералом Венком, что армия полагается на мои гарантии. Если я обещаю расчистить воздух в этом районе, — так и будет. Во всяком случае, в России мы не раз взаимодействовали с большим успехом.

На сей раз я не могу взять ответственность на себя и продолжаю упорно отказываться. И в который уже раз я убеждаюсь: если Гитлер считает, что какой-то человек бескорыстно служит интересам общего дела, он может совершенно свободно высказывать свое мнение. Это может даже привести к тому, что фюрер изменит свою точку зрения. Но вполне понятно, что Гитлер теряет доверие к людям, которые его постоянно разочаровывали и вводили в заблуждение.

Он не соглашается с моей теорией двух котлов, так как не верит, что события будут разворачиваться по этому сценарию. Он основывает свое мнение на твердом обещании, которое ему дали командующие на каждом участке фронта. Они заявили, что не отступят с занимаемой ими линии фронта на Одере, Нейссе и в Судетах. Я высказываю мнение, что германский солдат еще проявит чудеса героизма, так как сейчас он сражается на немецкой земле. Однако если русские сосредоточат все силы для одного мощного удара в ключевом пункте, они сумеют прорвать фронт и соединиться с западными союзниками. Я напоминаю случаи на Восточном фронте, когда русские бросали в бой танк за танком. Если 3 танковые дивизии не могли достичь цели, в бой вводились еще 10, которые и пробивали оборону потрепанных немецких частей ценой колоссальных потерь в живой силе и технике. И ничто не могло их остановить. Вопрос заключался лишь в том, исчерпают ли они свои огромные людские резервы до того, как Германия будет поставлена на колени. Этого не произошло, так как Запад оказал России очень большую материальную помощь. С чисто военной точки зрения, каждый раз, когда мы отдавали территорию в России и Советы несли ужасающие потери

в людях и технике, это была победа обороны. Хотя противник и высмеивал эти победы, мы прекрасно знали, что это были именно победы. Но на сей раз победоносное отступление было бы бесполезным, так как русских от Западного фронта отделяют считанные километры. Западные союзники возложили на себя роковую ответственность, — возможно, на столетия вперед, — ослабив Германию только для того, чтобы еще больше усилить Россию. В конце нашей беседы я сказал фюреру следующее:

«С моей точки зрения, в настоящий момент мы уже не можем завершить войну победой на обоих фронтах. Но еще возможно победить на одном фронте, если нам удастся заключить перемирие на другом».

По его лицу проскользнула усталая улыбка, и он ответил:

«Вам легко так говорить. С 1943 года я непрерывно пытаюсь заключить мир, но союзники не желают этого. С самого начала войны они требовали безоговорочной капитуляции. Моя личная судьба не имеет никакого значения, но каждый человек в здравом уме понимает, что я не могу принять безоговорочную капитуляцию для германского народа. Переговоры идут даже сейчас, но я уже совершенно не надеюсь на их успех. Поэтому мы должны сделать все, чтобы преодолеть кризис, а новое оружие еще может принести нам победу».

После обмена мнениями о ситуации на участке армии Шернера фюрер говорит мне, что намерен подождать еще несколько дней, чтобы увидеть, развивается ли ситуация так, как он ожидает, или оправдаются мои опасения. В первом случае он снова вызовет меня в Берлин, чтобы я наконец принял новое назначение. Был уже почти час ночи, когда я покинул бункер фюрера. Первые посетители уже ждут в приемной, чтобы поздравить его с днем рождения.

Мы возвращаемся в Куммер рано утром, держась на малой высоте, чтобы избежать встречи с американскими «Мустангами», четырехмоторными бомбардировщиками и «Тандерболтами», которые вскоре появляются на большой высоте. Они сопровождают меня почти на всем обратном пути. Находиться в воздухе на одиночном самолете под этими вражескими армадами, постоянно мучаясь вопросом: «Заметили меня или нет?» — дело более утомительное, чем иной боевой вылет. Не удивительно поэтому, что мы с Нирманном взмокли от напряжения. Мы были искренне рады почувствовать под ногами родной аэродром.

Русские несколько ослабили давление на наши позиции к западу от Гёрлица. Это стало следствием наших ежедневных вылетов, в ходе которых они понесли большие потери. Как-то вечером, завершив полеты, я приехал в Гёрлиц, мой родной город, который оказался в районе боев. Здесь я встретил многих друзей детства. Все они заняты какими-то делами, причем одной из самых важных обязанностей является служба в фольксштурме, который будет защищать их родной город. Это странная встреча: мы боимся высказать мысли, которые у всех нас на уме. Каждый в одиночку несет свой груз проблем, печалей и тревог, но сегодня мы видим перед собой лишь угрозу с востока. Женщины занимаются мужской работой. Они роют ловушки для танков и откладывают в сторону лопаты лишь для того, чтобы накормить детей. Старики забыли о грузе прожитых лет и работают так, что пот льет с них ручьями. Мрачная решимость написана на лицах девушек. Они знают, что ждет их, если красные орды прорвутся. Люди сражаются за свою жизнь! Если бы западные народы собственными глазами увидели, что происходит в эти роковые дни, и осознали их подлинное значение, они очень быстро забыли бы о своем снисходительном отношении к большевизму.

В Куммере размещена только 2-я группа. Штаб эскадры размещается в школе в Нимесе, кое-кто из нас живет в домах местных жителей. 95 процентов населения здесь составляют немцы, и они делают все возможное, чтобы исполнить любое наше пожелание. Добраться до аэродрома не всегда легко, не все водители внимательно следят за воздухом. Американские и русские самолеты рыскают на малой высоте по всей стране, часто путаясь друг у друга под ногами. Наиболее неприятные визитеры появляются с запада, но и восточные немногим лучше.

Когда мы поднимаемся в воздух, то часто обнаруживаем, что «ами» уже поджидают нас с одной стороны, а русские — с другой. Наши старые Ju-87 по сравнению с вражескими самолетами медлительны, как улитки. Когда мы наконец добираемся до цели, нервы уже напряжены до предела постоянными воздушными боями. Если мы атакуем, воздух буквально кишит вражескими самолетами. Если мы возвращаемся домой, нам снова приходится прорываться сквозь кольцо вражеских самолетов, прежде чем зайти на посадку. Нашим зениткам, прикрывающим аэродром, приходится постоянно расчищать нам путь.

Американские истребители не атакуют нас, если видят, что мы направляемся к линии фронта и уже ведем бой с иванами.

Обычно мы взлетаем утром с аэродрома Куммер силами 4 или 5 противотанковых самолетов в сопровождении 12—14 истребителей FW-190, которые несут бомбы и в то же время прикрывают нас. Противник уже дожидается нас, сосредоточив значительно превосходящие нас силы. Очень редко, только если удастся собрать достаточно бензина, мы можем проводить совместные операции всеми частями, находящимися в моем распоряжении. Но даже в этом случае противник имеет пятикратное превосходство! Да, наш хлеб насущный, обильно полит потом и слезами.

* * *

25 апреля мне приходит очередная радиogramма из ставки фюрера. Разобрать в ней ничего нельзя, судя по всему, ее отправляли в страшной спешке. Но я догадываюсь, что меня опять вызывают в Берлин. Я звоню в штаб авиационного командования и сообщаю, что меня, похоже, вызывают в Берлин, и прошу разрешения лететь туда. Но командующий отказывает, так как, согласно армейским сводкам, бои идут вокруг аэродрома Темпельгоф, и он не знает, захвачен аэродром противником или еще нет. Он говорит:

«Если вас собьют над русской территорией, мне отрубят голову за то, что я позволил вам лететь».

Но обещает, что постарается как можно быстрее связаться с полковником фон Беловым и запросит точный текст радиogramмы, а также уточнит, где мне садиться, если это вообще нужно делать. В течение нескольких дней ничего не слышно, но 27 апреля около 11 вечера он звонит мне и сообщает, что сумел, наконец, связаться с Берлином. Я должен лететь туда ночью на He-111 и приземлиться на широкой магистрали, пересекающей Берлин в том месте, где находятся Бранденбургские ворота и стоит монумент Победы. Меня будет сопровождать Нирмани.

Взлететь на «Хейнкеле» ночью — уже штука достаточно сложная, так как наш аэродром не имеет не только огня по периметру, но и вообще никакого освещения. Кроме того, летное поле не слишком велико, и с одной стороны к нему подходят довольно высокие холмы. Чтобы все-таки взлететь, нам пришлось частично осушить топливные баки, так как требовалось уменьшить взлетный вес самолета. Естественно, это сокращает время, которое мы можем находиться в воздухе, что является серьезным осложнением.

Мы взлетаем в час ночи в кромешной темноте. Мы летим над Судетами на северо-северо-запад в район боевых действий. Местность под нами освещают мерцаю-

щие огни пожаров, многие города и села объаты пламенем. Сейчас вся Германия в огне. Мы понимаем, что бессильны помешать этому, но лучше об этом не думать. На окраинах Берлина советские прожектора и зенитки перехватывают нас. Ориентироваться в городе почти невозможно, так как он весь затянут густой пеленой дыма. В некоторых местах огонь пылает так яростно, что ослепляет, и разглядеть что-либо на земле просто невозможно. Мне приходится какое-то время смотреть в темноту, чтобы глаза снова начали видеть, но даже после этого я никак не могу найти нужный мне проспект. Одно пожарище за другим, вспылки орудийных выстрелов — кошмарное зрелище. Мой радист установил связь с землей, и нам приказано ждать. Через 15 минут от полковника фон Белова приходит радиogramма, что посадка невозможна, так как дорога находится под сильным артиллерийским обстрелом, а Советы уже захватили Потсдамер-плац. Мне приказано лететь в Рехлин, доложить о прибытии по телефону и ждать дальнейших приказаний.

Мой радист переходит на волну нужной нам станции. Мы летим, постоянно вызывая Рехлин, так как наши баки почти пусты, и мы не можем ждать лишней минуты. Под нами море огня, это означает, что красные прорвались к Берлину и с другой стороны — у Нойрюппина. Поэтому свободным остается лишь узкий коридор, ведущий на запад. На мое требование включить посадочные огни аэродром Рехлина отвечает отказом. Они боятся, что немедленно навлекут на себя атаку вражеских самолетов. Я читаю им открытым текстом свой приказ садиться у них, добавив несколько не слишком вежливых замечаний. Постепенно мы начинаем чувствовать себя неуютно, так как бензин может кончиться в любой момент. Внезапно слева от нас вспыхивают тусклые огоньки, обозначая контур посадочной полосы. Мы садимся. Но где мы? В Виттстоке, в 20 километрах от Рехлина. Виттсток слышал по радио

нашу беседу с Рехлином и рискнул включить свои огни. Через час, около 3 ночи, я прибываю в Рехлин, где в штабе имеется УКВ-станция. С ее помощью мне удастся связаться с Берлином. Полковник фон Белов говорит, что мне уже не нужно пробиваться в Берлин, так как фельдмаршал Риттер фон Грайм успел связаться по радио со ставкой и принял на себя мои обязанности. Более того, по словам фон Белова, сейчас в Берлине приземлиться невозможно. Я отвечаю:

«Я полагаю, что смогу утром сесть на «Штуке» на этой магистрали. Я полагаю, что на пикировщике это все еще возможно. Кроме того, мне кажется исключительно важным вывезти фюрера из этого слишком опасного места, чтобы он не потерял контроля над общей ситуацией».

Фон Белов просит меня не вешать трубку, пока он кое-что уточнит. Потом он возвращается к телефону и говорит:

«Фюрер принял решение. Он твердо решил удерживать Берлин, а потому не может покинуть столицу в критический момент. Он утверждает, что если он покинет город, солдаты, которые сражаются здесь, решат, что Берлин обречен и всякое сопротивление бесполезно. Поэтому фюрер намерен остаться в городе. Вам не следует пытаться пробиться в город. Вместо этого возвращайтесь в Судетскую область и с помощью своих самолетов организуйте поддержку армии фельдмаршала Шернера, которому приказано нанести удар в направлении на Берлин».

Я спрашиваю фон Белова, что он думает о положении, так как он разговаривает со мной совершенно спокойно, не проявляя волнения.

«Наше положение не слишком хорошее, но наступление генерала Венка или Шернера еще может спасти Берлин».

Меня восхищает его спокойствие. Но для меня все окончательно ясно, и я возвращаюсь в свою часть, чтобы продолжать операции.

* * *

Ужасное сообщение о том, что глава государства и верховный главнокомандующий всеми вооруженными силами Рейха мертв, оказывает на солдат ошеломляющий эффект. Однако красные орды опустошают нашу страну, и потому мы должны сражаться дальше. Мы сложим оружие, лишь когда это прикажет наше командование. Это наша обязанность согласно военной присяге, наш долг перед лицом ужасной судьбы, которая угрожает всем нам, если мы согласимся на безоговорочную капитуляцию, как того требует противник. Это наш долг, на который обрекло нас провидение, разместив Германию в самом сердце Европы, долг, который мы исполняли веками: служить бастионом цивилизации против дикого Востока. Понимает Европа ту роль, которую судьба возложила на нас, или нет; относится она к нам с безразличием или враждебностью — все это ничуть не умаляет наш долг перед ней. Мы убеждены, что сможем гордо смотреть людям в глаза, когда будет написана история нашего континента, и в особенности — тех тяжелых времен, которые ждут нас впереди.

* * *

Западный и Восточный фронты сходятся все ближе, и нам все труднее проводить операции. Можно лишь восхищаться дисциплиной моих подчиненных, она остается столь же прочной, как и в первый день войны. Я горжусь ими. Самым тяжелым наказанием для моих офицеров всегда был запрет на вылет вместе с остальными на боевое задание. Я продолжаю испытывать проблемы со своей культей. Механики сконструировали мне хитроумное приспособление, похожее на испанский сапог, с которым я и летаю. Оно прикрепляется ниже колена, и когда мне нужно нажать правую педаль, я давя на него. Нижняя часть культы, которая едва затянулась, натирается так, что образуется язва. Рана открывается вновь, и начинается сильное кровотечение. В воздушном бою, особенно

когда мне нужно заложить крутой вираж вправо, рана мешает мне. Иногда после вылета механику приходится вытирать кровь, которой забрызгана вся кабина.

В начале мая мне в очередной раз везет. Я отправляюсь на встречу с фельдмаршалом Шернером, но по дороге хочу заглянуть в штаб воздушного командования, который расположен в замке Германштадтль, примерно в 80 километрах от нас. Я вылетаю туда на Физелер «Шторхе» и при подлете обнаруживаю, что замок окружен высокими деревьями. Посреди этого парка я и намерен садиться. Позади меня в кабине находится мой верный Фридолин. Посадка проходит благополучно. После недолгой остановки мы забираем кое-какие карты и снова взлетаем, пытаюсь перескочить через высокие деревья. «Шторх» медленно набирает высоту. Чтобы облегчить взлет, я выпускаю закрылки прямо перед стеной деревьев, но в результате меня бросает вниз. Я тяну ручку на себя, но скорость слишком мала. Пытаться работать ручкой бесполезно, самолет клюет носом. Я слышу какой-то треск и лязг. Я окончательно разбил культю, если только не случилось что-то похуже. Затем все стихает. Я снова на земле? Нет, я сижу в кабине, и Фридолин тоже здесь. Мы застряли в развилке ветвей на верхушке огромного дерева и весело качаемся назад и вперед. Все дерево ходит вместе с нами, наверное наш удар был слишком силен. Я боюсь, что «Шторх» сыграет с нами дурную шутку и рухнет на землю колесами вверх. Фридолин передвигается вперед и спрашивает:

«Что случилось?»

Я отвечаю ему:

«Не шевелись, иначе ты сбросишь с дерева то, что осталось от «Шторха», и мы рухнем с высоты 10 метров».

Хвост отломился, куски крыльев разлетелись в разные стороны. Они лежат вокруг дерева. Я все еще сжимаю ручку управления. Культя не пострадала, так как я ее ни обо что не ударил. Нам снова повезло! Однако мы не можем спуститься с дерева, так как оно слишком высо-

кое и с гладкой корой. Мы ждем. Спустя какое-то время появляется генерал. Он слышал треск, а сейчас видит нас, сидящих на дереве. Он ужасно рад, что мы отделались так легко. Так как нет иного способа спуститься вниз, он посылает за местной пожарной бригадой. Они снимают нас с помощью длинной раздвижной лестницы.

Русские обошли Дрезден и пытаются пересечь Эрцгебирге с севера, чтобы достичь границ протектората и выйти во фланг армии Шернера. Главные силы Советов находятся в районе Фрайберга и юго-восточнее него. Во время одного из последних вылетов южнее Дипольдсвальде мы видим длинную колонну беженцев, которую настигли русские танки. Они движутся словно асфальтовые катки, сминая все на своем пути.

Мы немедленно атаковали танки и уничтожили их. Колонна продолжает двигаться на юг. Вероятно, беженцы надеются укрыться за стеной Судетских гор, где, как они полагают, найдут безопасность. В том же самом районе мы атакуем другую группу вражеских танков, которые встречают нас прямо-таки шквалом зенитного огня. Я только что поджег танк ИС и набираю высоту 2900 метров, когда вижу сзади сыплющийся град обломков. Они летят откуда-то сверху. Я спрашиваю:

«Нирманн, кого из наших сбили?»

Это кажется мне единственным объяснением происходящего, и Нирманн думает точно так же. Он торопливо пересчитывает самолеты, но все они целы. Ни один не сбит. Я бросаю взгляд вниз, на свой танк ИС, но вижу только черную воронку. Может, это танк взорвался с такой силой, что обломки взлетели на такую большую высоту?

После вылета экипажи, которые держались за мной, подтверждают, что это танк взорвался с такой ужасной силой. Обломки, которые я видел падающими сверху, действительно были обломками того самого ИСа. Вероятно, в нем находилась взрывчатка, и он должен был уничтожать противотанковые надолбы и другие препят-

ствия, расчищая путь остальным танкам. Я не зову Нирманна вместе с собой в эти полеты, так как они стали слишком опасными. Если мы будем вынуждены садиться где-нибудь, шансов на спасение у нас не будет. Однако он держится с неподражаемым спокойствием. Его хладнокровие меня просто поражает.

ГЛАВА 18

КОНЕЦ

7 мая проходит совещание командующих авиационных частей в штабе группы армий Шернера. Мы должны обсудить план, только что разработанный Верховным Командованием. Предложено поэтапно отвести войска с Восточного фронта, участок за участком, чтобы он постепенно сблизился с Западным¹. Мы чувствуем, что скоро будут приняты роковые решения. Может, Запад наконец осознает, что у него сохраняется последний шанс выступить вместе с нами против Востока? Или он так и не разберется в ситуации? Наши мнения по этому поводу разделились.

8 мая мы вылетаем на поиски танков в окрестности Оберлейтенсдорфа. Впервые за все годы войны я никак не могу сконцентрироваться на выполнении задания, меня душит неопишное чувство разочарования. Я не уничтожил ни одного танка, все они находятся в горах, и нам их не достать.

В расстроенных чувствах я возвращаюсь домой. Мы приземляемся и идем на пункт управления полетами. Фри-

¹ Сейчас речь идет не о переброске войск с запада для укрепления Восточного фронта. Предлагается попытка спасти войска от сдачи в плен русским. *Прим. пер.*

долина там нет, мне говорят, что он вызван в штаб группы армий. Значит ли это?... Я встряхиваюсь, чтобы забыть о своей депрессии.

«Нирманн, звони в штаб группы в Рейхенберге и сообщи им о новой атаке. Договорись о месте и времени встречи с истребителями сопровождения».

Я внимательно изучаю карту, оценивая ситуацию.. что мы можем сделать? Куда запропастился Фридолин? Краем глаза я вижу, как садится «Шторх», он наконец вернулся. Помчаться туда? Нет, лучше я подожду здесь... кажется, слишком тепло для этого времени года... позавчера двое моих людей попали в засаду и были расстреляны чехами в гражданской одежде... Почему Фридолин так медлит? Я слышу, как открывается дверь, и кто-то входит. Я заставляю себя не поворачиваться. Кто-то приглушенно кашляет. Нирманн все еще говорит по телефону... значит, это не Фридолин. Нирманн никак не может дозвониться... просто смешно... Я понимаю, что сегодня замечаю самые мелкие детали... даже мельчайшие глупости, не имеющие никакого значения.

Я поворачиваюсь, и дверь открывается... Фридолин. Его лицо осунулось. Мы обмениваемся взглядами, и у меня начинает першить в горле. Все, что я могу выдать:

«Ну?»

«Все кончено... безоговорочная капитуляция!»

Голос Фридолина садится до шепота.

Конец... я чувствую, что проваливаюсь в какую-то бездонную пропасть. Затем в моем затуманенном сознании все мельтешит, как в безумном калейдоскопе: боевые друзья, которых я потерял... миллионы солдат, павших на суше, на море и в воздухе... миллионы невинных жителей, погибших в своих домах по всей Германии... орды азиатов, которые сейчас наводняют страну... Фридолин внезапно взрывается:

«Нирманн, да брось ты этот проклятый телефон. Войне конец!»

«Мы сами решим, когда нам перестать сражаться», — огрызается Нирманн.

Кто-то истерически хохочет. Смех слишком громкий, ненатуральный. Я должен сделать что-нибудь... что-то сказать... спросить...

«Нирманн, звони в Рейхенберг и сообщи, что через час у них приземлится «Шторх» с важными приказами».

Фридолин замечает мою растерянность и смущение и начинает рассказывать о деталях принятого решения:

«Путь отступления на запад наверняка отрезан... Англичане и американцы настояли на безоговорочной капитуляции 8 мая, то есть сегодня. Нам приказано все передать русским к 11 вечера. Так как Чехословакия должна быть оккупирована советскими войсками, решено, что все немецкие войска должны как можно быстрее уходить на запад, чтобы не попасть в лапы к русским. Летный состав должен лететь домой или куда-нибудь еще...»

Я прерываю его:

«Фридолин, построь личный состав эскадры».

Я больше не могу сидеть и слушать все это. Но не станет ли еще хуже, когда ты сделаешь то, что собираешься?.. Что я скажу своим людям?.. Они никогда не видели меня отчаявшимся, но сейчас ты пал на самое дно... Фридолин прерывает мои печальные размышления:

«Личный состав построен».

Я выхожу. Мой протез не позволяет мне идти строевым шагом. Солнце светит отвратительно ярко... вдали мерцает легкая серебристая дымка... Я останавливаюсь перед строем.

«Мои боевые товарищи...»

Продолжать я не могу. Здесь построена 2-я группа, 1-я группа сейчас находится в Австрии... Увижу ли я их еще когда-нибудь? 3-я группа в Праге... Где они сейчас, когда я так хочу увидеть их всех рядом с собой... всех... и тех, кто пал, и тех, кто остался жив....

Стоит мертвая тишина, все пристально смотрят на меня. Я должен что-то сказать.

«...после того, как мы потеряли столько товарищей... после того, как пролито столько крови на фронте и в

тылу... непостижимый рок... лишил нас победы... отвага наших солдат... всего народа... были беспримерными... война проиграна... я благодарю вас за верность... с которых вы служили родине... в этой воинской части...»

Я пожимаю руки всем по очереди. Никто не произносит ни слова. Безмолвные рукопожатия показывают, что они понимают мои чувства. Когда я ухожу прочь в последний раз, Фридолин командует:

«Равняйся! Смирно!»

«Смирно!» перед многими, многими товарищами, которые принесли свои молодые жизни на алтарь. «Смирно!» перед всем нашим народом, его героизмом, равного которому еще никогда не показывало гражданское население. «Смирно!» перед прекраснейшим наследием, которое мертвые немцы когда-либо оставляли своим потомкам... «Смирно!» для всех стран Запада, которые мы старались защитить, и которые сейчас попали в смертоносные объятия большевизма...

* * *

Что же нам сейчас делать? Кончилась ли война для эскадры «Иммельман»? Неужели мы не дадим германской молодежи повод гордо вскинуть головы и не выпустим последнюю парфянскую стрелу? Мы можем спикировать всей эскадрой на какой-нибудь вражеский штаб и своей смертью поставить достойную точку в списке наших боевых вылетов. Вся эскадра будет со мной, до последнего человека, я в этом уверен. Я задаю этот вопрос эскадре, и получаю ответ «нет»... может, они и правы... достаточно смертей... может, у нас будут и другие задания, которые следует выполнить.

Я решил возглавить колонну, которая двинется на запад по шоссе. Колонна будет очень длинной, так как в нее войдут все части, находящиеся под моим командованием, включая зенитчиков и наземный персонал. Все будет готово к 18.00, а затем мы тронемся в путь. Командир 2-й группы получил приказ перегнать все свои самолеты на

запад. Когда командующий авиацией на этом участке фронта узнал о моем решении вести колонну, он приказал мне лететь, так как я не оправился от раны. Колонну должен возглавить Фридолин. Я должен возглавить группу, базирующуюся в Рейхенберге. Так как связаться с ней по телефону не удастся, я лечу туда вместе с Нирманном, чтобы сообщить людям об изменении ситуации. По пути колпак кабины моего «Шторха» слетает, и самолет плохо набирает высоту. А она мне нужна, так как Рейхенберг находится по другую сторону горного хребта. Я осторожно приближаюсь к аэродрому по долине. Он выглядит каким-то заброшенным. Сначала я никого не вижу и подруливаю к ангару, чтобы по телефону позвонить в центр управления полетами. Я как раз вылетаю из «Шторха», когда раздается ужасный взрыв, и ангар взлетает в воздух прямо у меня на глазах. Инстинктивно мы падаем на землю и ждем, пока закончится каменный град. В крыльях самолета появляется несколько дырок, но мы не получили ни царапины. Рядом с центром управления полетами вспыхивает грузовик с сигнальными ракетами. Они взрываются, сверкая всеми цветами радуги. Это символ катастрофы. Мое сердце обливается кровью при одной мысли об этом. Здесь никто не ждет моего сообщения о том, что все кончено. Судя по всему, они уже давно получили известие об этом из какого-то другого штаба.

Мы забираемся обратно в помятый «Шторх» и после бесконечно долгого разбега с трудом отрываемся от земли. По той же самой долине мы возвращаемся в Куммер. Там все заняты сборами. Порядок следования колонны был выбран самый выгодный с точки зрения тактики. Зенитные орудия распределены по всей длине колонны, чтобы в случае необходимости они смогли прикрыть ее от атаки. Противник еще может попытаться помешать нам уйти на запад. Наша цель — занятая американскими войсками Южная Германия.

После того как колонна двинется, все остальные вольны лететь куда угодно. Многие из них сумеют избежать

плена, если им удастся приземлиться неподалеку от своего дома. Останутся лишь те, кто хочет дожидаться, пока улечу я. Для меня, к сожалению, выбора нет. Я намереваюсь перелететь на аэродром, занятый американцами, так как моя нога требует внимания врачей, поэтому возможность улететь и спрятаться я даже не рассматриваю. Кроме того, я слишком известен. Я не вижу причин, которые помешают мне сесть на обычный аэродром. Остается надеяться, что солдаты союзников будут вести себя рыцарски с поверженным противником. Война окончена, поэтому я не думаю, что меня будут арестовывать или задерживать надолго. Я полагаю, что довольно скоро мне разрешат вернуться домой.

Я стою, наблюдая за погрузкой колонны, когда вдруг сверху долетает жужжащий звук. Это 50 или 60 русских бомбардировщиков «Бостон». Я едва успеваю объявить тревогу, как раздается свист падающих бомб. Я лежу на дороге, прижимая к себе костыли, и думаю, что у нас будут огромные потери. Машины стоят чуть ли не вплотную, и если эти парни будут целиться получше... Вот уже слышен грохот взрывов. Однако маленький бомбовый ковер накрывает центр города, примерно в километре от дороги, где выстроилась наша колонна. Несчастные жители Нимеса!

Русские делают второй заход. Но даже со второй попытки они не могут уничтожить нашу колонну. Все уже готово, и машины тронулись. Я в последний раз смотрю на свою часть, которая в течение 7 лет была моим миром и вообще всем, что имело для меня значение. Кровь, пролитая за общее дело, накрепко спаяла наше братство! Я отдаю им честь в последний раз.

* * *

Северо-западнее Праги, неподалеку от Кладно, колонна наткнется на русские танки и очень сильную воинскую часть. По условиям перемирия им приходится сдать все оружие. Свободный проход обещан только невооруженным солдатам. И вскоре после этого вооружен-

ные чехи нападают на наших беззащитных людей. Зверски, с беспримерной жестокостью они убивают немецких солдат. Лишь немногие сумели прорваться на запад, среди них мой молодой офицер разведки лейтенант Хауфе. Остальные оказываются в лапах чехов и русских. Одним из тех, кто стал жертвой чешских убийц, был мой лучший друг Фридолин. Как трагично, что он встретил свою смерть уже после того, как война закончилась. Как их товарищи, погибшие в годы войны, эти люди становятся мучениками во имя германской свободы.

* * *

Колонна скрылась из вида, и я возвращаюсь на аэродром Куммер. Качнер и Фридолин все еще стоят рядом. Потом они садятся в автомобиль и уезжают навстречу своей трагичной судьбе. Шестеро других пилотов решили лететь на запад вместе со мной. У нас остались три Ju-87 и четыре FW-190. Со мной летят командир 2-й группы и лейтенант Швирблатт, который, как и я, потерял ногу. Это не помешало ему в последнюю неделю проделать огромную работу по уничтожению вражеских танков. Он всегда говорил: «Танкам все равно, с одной ногой мы их уничтожим или с двумя!»

После тяжелого прощания с Фридолином и Качнером — мрачное предчувствие говорит, что больше мы не увидимся — мы взлетаем в последний раз. Странное и неопишное чувство. Мы прощаемся с нашим миром. Мы решили лететь в Китцинген, так как знаем, что там расположен большой аэродром. Есть все основания полагать, что американская авиация поспешит занять его. В районе Зааца у нас происходит небольшая стычка с русскими, которые внезапно вываливаются из тумана. Опыленные победой, они собираются сделать из нас фарш. Но то, чего они не добились за 5 лет войны, они не добьются и сегодня, во время нашего прощального боя.

Мы приближаемся к аэродрому с востока, напряженно гадая, будут ли американские зенитки стрелять по нам.

Впереди появляется большой аэродром. Я по радио приказываю своим пилотам сажать самолеты на брюхо, не следует сдавать противнику исправные машины. Они должны выпустить шасси, но не закрывать замки. В этом случае при посадке на большой скорости шасси просто вывернет. Самый лучший способ исполнить задуманное — резко затормозить одно колесо, а потом повернуть руль в ту же сторону. Я вижу на аэродроме толпу солдат. Они построены — вероятно, празднуют победу. Развевается американский флаг. Сначала мы проходим над аэродромом на малой высоте, чтобы убедиться, что во время посадки нас не обстреляют зенитки. Участники парада внезапно понимают, кто мы, и видят свастику на крыльях самолетов у себя над головой. Кое-кто поспешно падает на землю. Все пилоты приземлились, как им было приказано. Лишь одна машина выполнила нормальную посадку. Фельдфебель из 2-й группы вез вместе с собой девушку в хвостовом отсеке самолета. Он испугался, что при посадке на брюхо его драгоценный груз может пострадать. «Разумеется», он ее совершенно не знал. Она «совершенно случайно стояла в кустах» на краю аэродрома и очень не хотела остаться и попасть к русским. Но его товарищи знают правду.

Так как я летел первым, мой самолет лежит на земле в самом конце взлетной полосы. Какой-то солдат уже стоит рядом с кабиной, нацелив на меня пистолет. Я открываю колпак, и тут же его рука тянется, чтобы сорвать с меня Золотые Дубовые Листья. Я отталкиваю его в сторону и закрываю колпак. Вероятно, первая встреча с американцами могла завершиться для меня плохо, если бы не подлетел джип с офицерами, которые устроили ему головомойку и отослали прочь. Когда они подошли поближе и увидели пропитанную кровью повязку — результат воздушного боя над Заацем, первым делом меня отвели в перевязочный пункт и сменили повязку. Нирманн все время держится рядом со мной и всюду следует за мной как тень. Затем меня ведут в большую комнату, отгоро-

женную от зала наверху, который превращен в подобие офицерской столовой.

Здесь я встречаюсь с остальными моими товарищами, которых доставили прямо сюда. Они становятся по стойке смирно и приветствуют меня салютом, предписанным фюрером. В дальнем конце комнаты стоит маленькая группа американских офицеров. «Немецкое приветствие» им явно не нравится, и они начинают переговариваться между собой. Судя по всему, это офицеры истребительной части, базирующейся на аэродроме. Мы видели там их «Тандерболты» и «Мустанги». Ко мне подходит переводчик и спрашивает, говорю ли я по-английски. Он также говорит, что их командир возражает против фашистского салюта.

Я отвечаю ему:

«Даже если бы я говорил по-английски, мы в Германии и будем говорить только по-немецки. А что касается немецкого приветствия, у нас есть приказ салютовать именно так, и мы как солдаты обязаны исполнять приказы. Скажите своему командиру, что мы солдаты эскадры «Иммельман». Так как война закончилась, и никто нас в воздухе не победил, мы не считаем себя пленными. Германский солдат не потерял своей части. Нас просто задавили огромной массой техники. Мы приземлились здесь потому, что не желаем оставаться в советской зоне. Мы хотели бы больше не касаться этого вопроса. Лучше позвольте нам умыться и привести себя в порядок, и дайте чего-нибудь поесть».

Некоторые офицеры продолжают хмуриться, но все-таки наши пожелания выполнены. Мы умываемся так старательно, что на полу в столовой появляется целая лужа. Мы чувствуем себя дома, почему бы и нет? Мы все еще в Германии. Мы разговариваем без всякого стеснения. Потом мы начинаем есть. Снова появляется переводчик и спрашивает нас от имени командира части, не желаем ли мы переговорить с ним и его офицерами, когда закончим с едой. Это приглашение заинтересовало нас как легчи-

ков, и мы соглашаемся, особенно потому, что запрещено говорить, «где и почему выигрывают и проигрывают войны». Снаружи доносятся выстрелы и крики, цветные напитки и празднуют победу. Я не хотел бы спускаться на первый этаж, пули праздничного салюта свистят то там, то здесь. Спать мы отправляемся очень поздно.

Почти все наши личные вещи ночью были украдены. Самой большой потерей для меня стала кража моей летной книжки, в которой описаны детали всех моих вылетов — с первого до две тысячи пятьсот тринадцатого. Пропали копия Бриллиантов, свидетельство о награждении Знаком пилота с Бриллиантами, высшая венгерская награда и многое другое, не считая часов и разных мелочей. Даже специально изготовленный для меня протез Норманн нашел под чьей-то кроватью. Вероятно, тот хотел вырезать из него себе сувенир и потом продать как «кусочек высокопоставленного джерри».

Рано утром я получаю приказ явиться в штаб американской IX воздушной армии в Эрлангене. Я отказываюсь, пока мне не вернут мои скудные пожитки. После долгих уговоров мне сказано, что дело очень срочное, и дают слово вернуть все похищенное, как только вор будет найден. Я отправляюсь вместе с Нирманном. В штабе нас прежде всего допросили три офицера Генерального Штаба. Они начали показывать нам фотографии, на которых, по их словам, были сняты жертвы злодеяний в концентрационных лагерях. Американцы доказывали нам, что поскольку мы сражались за эту мерзость, то мы ответственны за нее. Они отказались мне поверить, когда я сказал, что ни разу в жизни не видел концентрационного лагеря. Я добавил, что, если были допущены какие-то перегибы, об этом можно только пожалеть и осудить их, но за настоящие преступления должно последовать наказание. Я добавил, что во время войны подобные жестокости допускали не только немцы, но вообще все народы. Пришлось напомнить им об англо-бурской войне. Все эксцессы следует судить по одним критериям. Я не

верю, что эти груды трупов сняты в концентрационных лагерях. Я сказал, что видел нечто подобное, но не на снимках, а в жизни, после воздушных налетов на Дрезден и Гамбург, другие города Германии. Четырехмоторные бомбардировщики союзников без всякого разбора засыпали их градом зажигательных и фугасных бомб, в результате чего гибли тысячи женщин и детей. Я заверяю этих джентльменов, что, если их особенно интересуют зверства, они могут найти более чем достаточно материала у своих восточных союзников.

Больше эти фотографии нам не показывали. Офицер, составлявший протокол допроса, пока я говорил, смотрел на меня с нескрываемой злобой, а потом произнес: «Типичный нацистский офицер».

Не понимаю, как можно называть типичным нацистским офицером человека только за то, что он говорит правду. Знают ли эти джентльмены, что мы никогда не сражались ни за одну политическую партию? Мы сражались только за Германию. В это верили миллионы моих соотечественников, которые погибли. Когда я говорю, что настанет день, когда они пожалеют, что, разбив нас, они уничтожили передовой бастион борьбы против большевизма, американцы воспринимают это как пропаганду и не верят мне. Они сказали, что мы просто желаем поссорить союзников и стравить их между собой. Через несколько часов нас принял командующий армией генерал Уайленд.

Он сказал мне, что его предки немцы, родом из Бремена. Генерал произвел на меня очень хорошее впечатление. Во время беседы я сказал, что в Китцингене у меня пропали кое-какие вещи, очень мне дорогие. Я спросил, часто ли такое происходит в американской армии. Генерал сразу поднял шум, но не из-за моих претензий, а по поводу этого позорного воровства. Он приказал своему адъютанту передать командиру части, расквартированной в Китцингене, чтобы мои вещи были немедленно найдены, и пригрозить ему военно-полевым судом.

Уайленд приглашает меня побыть у него гостем в Эрлангене, пока все не будет мне возвращено.

После беседы нас с Нирманном отвезли на джипе в пригород, где в наше распоряжение была предоставлена заброшенная вилла. Лишь часовой у ворот напоминает, что мы все-таки не совершенно свободны. Потом приходит автомобиль, чтобы отвезти нас в офицерскую столовую на обед. Новость о нашем прибытии быстро разлетается по Эрлангену, и часовой с трудом отбивается от многочисленных посетителей. Когда он не опасается появления начальства, то говорит нам:

«*Ich nix sehen*».

Мы проводим в Эрлангене 5 дней. Больше мы не видели наших товарищей, оставленных в Китцингене.. У американцев не было причин их задерживать.

* * *

14 мая появляется капитан Росс, офицер разведывательного отдела штаба воздушной армии. Он хорошо говорит по-немецки и приносит нам записку генерала Уайленда. Генерал крайне сожалеет, что поиски моих вещей ни к чему не привели, однако пришел приказ немедленно отправить меня в Англию для допросов. После короткой остановки в Висбадене нас доставили в специальный лагерь под Лондоном. Жилье и еда довольно скромные, но поведение английских офицеров исключительно корректное. Пожилой капитан, попечению которого мы вверены, в гражданской жизни был лондонским адвокатом. Каждый день он посещает нас для досмотра и однажды замечает на столе Золотые Дубовые Листья. Он задумчиво смотрит на награду, качает головой и с плохо скрытым страхом тихо произносит:

«Сколько человеческих жизней это стоило!»

Когда я объясняю ему, что заслужил этот орден в России, он покидает нас с заметным облегчением.

Днем меня часто посещают офицеры английской и американской разведки, которых интересует очень мно-

гое. Вскоре я понимаю, что мы придерживаемся прямо противоположных взглядов. Это не удивительно, потому что почти все свои боевые вылеты я совершил на самолете, имевшем совсем небольшую скорость. Поэтому мой опыт резко отличается от опыта союзников, которые склонны преувеличивать значение высокой скорости, хотя бы как дополнительной гарантии безопасности. Они никак не могут поверить, что я совершил 2500 вылетов на такой тихоходной машине. Их совершенно не интересует мой опыт, так как они не могут им воспользоваться. Они хвастаются своими ракетами, о которых я уже знаю, и которые следует выпускать со скоростного самолета. Им не нравится, когда я говорю, что меткость этих ракет гораздо меньше, чем у моих пушек. Я не слишком опасюсь этих допросов, потому что все мои успехи не были результатом каких-либо секретных технических новинок. Поэтому очень быстро допросы превратились в обычные дискуссии об авиации и только что закончившейся войне. Эти островитяне совсем не скрывают своего уважения к достижениям противника, в их отношении к нам есть нечто от духа честных спортивных состязаний, и это нас вполне устраивает. Каждый день мы проводим на свежем воздухе по 45 минут, прогуливаясь за колючей проволокой. Все остальное время мы читаем и строим планы, чем будем заниматься после войны.

Через пару недель нас отправляют на север и интернируют в обычном американском лагере для военнопленных. Там содержатся несколько тысяч немцев. Пайки более чем скудные, и те из наших товарищей, кто находится здесь более или менее долго, ослабли от истощения. Моя культя постоянно беспокоит меня, нужна новая операция. Однако лагерный врач отказывается на том основании, что я летал с одной ногой, и ему совсем не интересно, что происходит с моей культей. Она вздута и воспалилась, я страдаю от постоянных острых болей. Лагерное начальство не могло придумать лучшей пропаганды для тысяч немецких солдат в пользу их офицеров.

Многие охранники знают немецкий язык, они эмигрировали после 1933 года и говорят по-немецки не хуже нас. Негры, как правило, очень добры, за исключением тех случаев, когда они напиваются.

Через неделю меня и Нирманна отправляют в Саутгемптон вместе с большинством тяжелораненых. Нас заговаривают на грузовое судно «Кайзер». Когда проходят сутки, а нам так и не приносят никакой еды, мы начинаем подозревать, что так будет продолжаться до самого Шербура. Скорее всего, американская команда намерена продать наши пайки на черном рынке. Группа ветеранов русского фронта взламывает кладовую и берет распределение пайков в свои руки. У моряков вытягиваются лица, когда много позже они узнают об этом набеге.

Поездку из Шербура в наш новый лагерь возле Карантана приятной никак не назовешь. Французы забрасывают камнями даже тяжело раненных солдат. Нам не помогают воспоминания о том, какую приятную жизнь вели французские гражданские лица, оказавшиеся в Германии. Многие из них были достаточно благоразумны, чтобы вести уютную жизнь, предоставив нам сдерживать Советы на востоке. И те, кто сегодня швыряет в нас камнями, когда-нибудь тоже очнутся.

Условия в новом лагере почти такие же, как в Англии. И здесь мне поначалу отказывают в операции. Я не имсю понятия, когда меня освободят. Может быть, меня держат из-за моего звания? Однажды меня увозят на аэродром Шербура. Сначала я подумал, что меня собираются передать Иванам. Советы получили бы завидную награду за войну на земле и в воздухе, если бы в их руках оказались фельдмаршал Шернер и я! Но компас показывает 300 градусов, то есть мы снова летим в Англию. Почему? Мы приземлились примерно в 35 километрах от побережья на аэродроме в Тангмере, где расположена школа Королевских ВВС, которая готовит командиров эскадрилий. Здесь я узнаю, что моего перевода добился полковник Дуглас Бадер. Он летал на двух протезах и был

сбит в начале войны. Бадер узнал, что меня держат в лагере в Карантане. Он сам оказался в плену в Германии и совершил несколько попыток побега. Бадер может рассказать кое-что, резко отличающееся от попыток злобных агитаторов, которые любыми средствами пытаются представить немцев варварами.

* * *

Этот период, проведенный в Англии, стал для меня настоящим отдыхом после лагерей для военнопленных. Здесь я снова обнаруживаю, что существует уважение к достижениям противника, а рыцарство является естественной чертой характера каждого офицера, который служит в любой из армий мира.

Бадер посылает в Лондон за человеком, который изготовил протезы для него. Он рассчитывает, что мастер сделает протез и для меня. Я отклоняю это благородное предложение, так как не смогу оплатить заказ. Я потерял на востоке все, что имел, и совершенно не представляю, что может случиться в будущем. Полковник Бадер был почти оскорблен, когда я отказался воспользоваться его добротой и заговорил о деньгах. Он приводит мастера с собой, и тот делает гипсовый слепок. Протезист возвращается через несколько дней и говорит, что у меня на ноге какая-то опухоль, потому что культя толще на конце, чем у основания. Поэтому мне нужна операция, прежде чем он займется изготовлением протеза.

Через несколько дней от американцев приходит запрос. Оказывается, меня «одолжили на время», и теперь меня нужно отправить назад. Мой отдых подошел к концу.

В один из последних дней в Тангмере у меня состоялась дискуссия с курсантами офицерской школы КВВС. Один из них — не англичанин! — несомненно надеясь разозлить или унижить меня, спрашивает, что, по моему мнению, сделают со мной русские, если я вернусь в Силезию, откуда я родом.

Я отвечаю:

«Полагаю, что русские достаточно умны, чтобы воспользоваться моим опытом. В области борьбы с танками, которая будет играть важную роль в любой будущей войне, мой опыт может принести много вреда противникам русских. Я уничтожил более 500 танков, поэтому вы можете сами прикинуть, сколько танков придется выпустить промышленности противника, чтобы возместить такие потери».

Этот ответ вызывает всеобщее удивление. Меня взволнованно спрашивают, как можно совместить это с моим прежним отношением к большевизму. До сих пор мне не позволяли сказать ничего оскорбительного в адрес России — их союзника. Но теперь сами англичане рассказывают мне о массовых депортациях на востоке, о зверствах и насилиях, кровавых убийствах, которым орды, нахлынувшие из азиатских степей, подвергают покоренные народы... Это нечто новое для меня. Раньше они старательно избегали подобных щекотливых тем, но теперь оказывается, что их взгляды полностью совпадают с нашими. Они используют выражения, словно заимствованные из нашего лексикона. Пилоты Королевских ВВС, которые воевали на «Харрикейнах» на стороне русских в Мурманске, рассказывают о том, что видели. Это нечто ужасное. Почти все наши сбитые летчики погибли.

«И вы хотите работать на русских?!» — восклицают они.

Я отвечаю:

«Мне было интересно услышать ваше мнение о ваших же союзниках. Разумеется, я не сказал ни слова о том, что думаю по этому поводу. Я просто ответил на заданный вопрос».

Больше о России в моем присутствии не говорили.

Меня возвращают во французский лагерь, где я проведу еще какое-то время. Усилия германских врачей наконец-то приносят свои плоды, и меня переводят в лагерь госпиталь. Нирманна освободили в британской зоне оккупации за несколько дней до этого. Он несколько раз обращался с просьбой оставить его со мной, но

ему это не разрешили. Через неделю и меня освобождают из французского лагеря. На санитарном поезде я отправляюсь в госпиталь в Штарнбергерзее. Но в Аугсбурге наш поезд поворачивают и направляют в Фюрт. Здесь в военном госпитале в апреле 1946 года я получаю известие, что я свободен.

Как один из миллионов солдат, которые исполняли свой долг и волей providения пережили эту войну, я написал свои воспоминания о войне против СССР, в которой сложили головы многие молодые немцы и другие европейцы, убежденные в нашей правоте. Эта книга не прославляет войну и не оправдывает определенную группу людей и приказы, которые они отдавали. Это просто правдивое изложение пережитого мною.

Я посвящаю свою книгу погибшим на войне и нынешней молодежи. Это новое поколение живет в ужасающем хаосе послевоенного периода. Тем не менее, пусть оно сохранит свою веру в Фатерланд и свою надежду на будущее. Погиб только тот, кто считает себя погибшим!

ЖЕЛЕЗНЫЙ КРЕСТ

Рассказ о знаменитом пилоте-пикировщике Хансе-Ульрихе Руделе будет просто неполным без рассказа о традиционной германской награде — Железном Кресте. Ведь полковник Рудель был единственным, кто получил специально для него учрежденный орден — Железный Крест с Золотыми Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами.

Итак, история Железного Креста восходит к 1813 году, когда король Пруссии Фридрих-Вильгельм III учредил эту награду в ходе освободительной войны против Наполеона. Этот орден интересен тем, что был учрежден для награждения участников конкретной кампании, и на нем стояла дата — 1813. В мирное время Железный Крест как бы не существовал, и награжденный этим орденом не производилось. Он заново вводился королевскими рескриптами в 1870 году (франко-прусская война) и 1914 году (Первая Мировой война). На этих новых орденх стояли соответствующие даты. Поэтому получить Железный Крест «в ознаменование заслуг в деле укрепления мира ю по случаю 80-летия со дня рождения» было невозможно в принципе даже для императора Германии. Первоначально Крест имел 2 степени, но потом для награждения полководцев был учрежден Большой Крест Железного Креста (именно так звучит правильное название этой степени ордена). Эскиз ордена подготовил известный немецкий архитектор Карл-Фридрих Шинкель, и эту форму он сохранил до настоящего времени.

Интересно отметить, что прусский Большой Крест получили только 7 человек, в том числе русский генерал Остер-

ман-Толстой. Насколько ценной была эта награда можно судить хотя бы по тому факту, что за битву при Ватерлоо Большой Крест получил только фельдмаршал Блюхер. Веллингтон его не имел. Остерман-Толстой получил Большой Крест за битву при Кульме, когда русская гвардия отразила натиск втрое превосходящего ее по силам корпуса маршала Вандаммы. Результатом сражения стало окружение и капитуляция Вандаммы, но при этом погиб каждый второй русский солдат. Восхищенный прусский король наградил Остермана-Толстого и объявил, что жалует Железный Крест всем уцелевшим русским гвардейцам. В то время это была высокая награда, получить которую мечтал любой прусский офицер, а здесь король разом наградил несколько тысяч солдат. Пруссак возмутились, и король был вынужден искать компромисс. Было объявлено, что русские гвардейцы получают специальный орден — Кульмский Крест, который являлся точной копией Железного Креста. На нем лишь отсутствовала дата «1813» и вензель Фридриха-Вильгельма. Всего был выдан 7131 Кульмский Крест, хотя большинство наград оказались посмертными. Так русская гвардия вписала свою страницу в историю знаменитого прусского ордена.

Постепенно орден девальвируется. Хотя Железный Крест остается высокой наградой, в годы Первой Мировой войны он перестает быть принадлежностью избранных. Как ехидно заметил кто-то из офицеров, после одной из операций начала войны в армии кронпринца «избежать награждения Железным Крестом в этот день можно было, только совершив самоубийство». Кое-кто с этим не согласен, но в книге о кавалере Бриллиантов подводнике Вольфганге Люте пишется, что действительное уважение вызывали награды, начиная с Рыцарского Креста, а крест 2-го класса стал дежурной наградой, на которую уже не обращали внимания.

Железный Крест 1939 года примечателен тем, что стал общеимперской наградой, хотя ранее являлся орденом Королевства Пруссия. Указ рейхсканцлера был подписан, разумеется, в день начала войны. Планировалось учредить 4 степени Железного Креста:

Железный Крест второго класса;
Железный Крест первого класса;
Рыцарский Крест Железного Креста;
Большой Крест Железного Креста.

Заслужившие этот орден в прошлую войну получали специальную пряжку с цифрами «1914».

Железный Крест изготавливался из вороненого железа с серебряной окантовкой. Но трудности военного времени привели к тому, что окантовка выполнялась из «германского серебра» — сплава меди, цинка и никеля. Исключением являлись ордена Кригсмарине. Они выполнялись из вороненой меди или латуни, так как железо плохо переносит соленую воду. В конце войны окантовку орденов начали делать из обычного цинка. Орден носили на черно-бело-красной ленточке (новые имперские цвета). Награждение производилось строго в порядке следования степеней ордена.

Но вскоре стало ясно, что этих степеней не хватит для награждения солдат и офицеров, и 3 июня 1940 года вводится Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями.

После вторжения фашистских войск в Советский Союз 15 июля 1941 года Гитлер учредил еще 2 степени Железного Креста:

Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями и Мечами;
Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами.

Железный Крест 2-го класса обычно не носили. Вместо него в петлю второй пуговицы мундира продевалась орденская ленточка. Железный Крест 1-го класса носили всегда на левом нагрудном кармане на булавочной застежке. Однако многие награжденные самостоятельно приделывали к ордену более надежное винтовое крепление. Рыцарский Крест и все последующие степени носились на шее на орденской ленте. Дубовые листья, мечи и бриллианты представляли собой фигурные пряжки, к которым крепился Рыцарский Крест. Пряжки с бриллиантами делались по индивидуальным проектам, и

не существует 2 одинаковых орденов. Они действительно были украшены 47 — 50 бриллиантами общим весом 2,7 карата. Для повседневного ношения ювелиры делали дешевые копии без драгоценных камней.

29 декабря 1944 года Гитлер учреждает высшую награду Третьего Рейха за храбрость: Рыцарский Крест с золотыми дубовыми листьями и бриллиантами. 1 января 1945 года им был награжден полковник Ханс-Ульрих Рудель, совершивший 2530 боевых вылетов и уничтоживший более 500 танков противника. Гитлер намеревался ограничить число кавалеров этой награды 12 офицерами, но была вручена только одна. В хаосе последних дней войны не сохранилось никаких официальных документов, относящихся к этому ордену.

Большой Крест Железного Креста предназначался для награждения генералов за умелое руководство войсками. За годы войны была вручена только 1 такая награда. 19 июля 1940 года ее получил Герман Геринг, одновременно произведенный в Рейхсмаршалы. Добавим, что этот орден погиб во время налета союзной авиации на Берлин вместе с домом Геринга. Сохранились только его копии.

Интересно будет указать количество награжденных различными степенями Железного Креста.

Железный Крест 2-го класса получили примерно 3 миллиона человек.

Железный Крест 1-го класса получили около 575000 человек.

Рыцарский Крест Железного Креста получили 7318 человек. 42 Рыцарских Креста получили офицеры союзников Германии, в том числе 17 румын, 9 венгров, 2 японца, 2 финна, 2 словака и 2 испанца.

Рыцарский Крест с дубовыми листьями получили 882 человека, а также 3 румына, 2 японца, 1 финн, 1 венгр и 1 испанец.

Рыцарский Крест с дубовыми листьями и мечами получили 159 человек в Германии. 27 мая 1943 года посмертно им был награжден японский адмирал Ямамото Исороку. Любителям статистики укажем, что 40 человек получили эту награду в 1945 году, в том числе 10 человек — в мае, а четверо — даже 9 мая!

Рыцарский Крест с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами получили 27 человек, их мы перечислим поименно (звания на конец войны или день гибели).

1. Вернер Мельдерс, полковник авиации, 16.5.42 г.
2. Адольф Галланд, генерал-лейтенант авиации, 28.1.42 г.
3. Гордон Голлоб, майор авиации, 28.6.42 г.
4. Ханс-Иоахим Марсель, капитан авиации, 2.9.42 г.
5. Герман Граф, полковник авиации, 26.9.42 г.
6. Эрвин Роммель, генерал-фельдмаршал, 11.3.43 г.
7. Вольфганг Лют, капитан 1 ранга, 9.8.43 г.
8. Вальтер Новотны, майор авиации, 19.10.43 г.
9. Адальберт Шульц, генерал-майор, 14.11.43 г.
10. Ханс-Ульрих Рудель, полковник авиации, 29.3.44 г.
11. Гиацинт граф фон Штрахвиц, генерал-лейтенант, 15.4.44 г.
12. Герберт-Отто Гилле, обергруппенфюрер СС, 19.4.44 г.
13. Ганс Хубе, генерал-полковник, 20.4.44 г.
14. Альберт Кессельринг, генерал-фельдмаршал, 19.6.44 г.
15. Гельмут Ленг, полковник авиации, 31.7.44 г.
16. Йозеф Дитрих, оберстгруппенфюрер СС, 6.8.44 г.
17. Вальтер Модель, генерал-фельдмаршал, 17.8.44 г.
18. Эрих Харгманн, майор авиации, 25.8.44 г.
19. Герман Балк, генерал танковых войск, 31.8.44 г.
20. Герман-Бернхард Рамке, генерал парашютно-десантных войск, 20.9.44 г.
21. Вольфганг Шнауфер, майор авиации, 16.10.44 г.
22. Альбрехт Бранди, капитан 3 ранга, 24.11.44 г.
23. Фердинанд Шернер, генерал-фельдмаршал, 1.1.45 г.
24. Хассо фон Мантейфель, генерал танковых войск, 18.2.45 г.
25. Теодор Толсдорф, генерал-лейтенант, 18.3.45 г.
26. Карл Маусс, генерал танковых войск, 15.4.45 г.
27. Дитрих фон Зауксн, генерал танковых войск, 8.5.45 г.

Если судить по динамике награждений, 1944 год стал годом триумфа германского оружия. В 1945 году Бриллианты получают вообще одни генералы. Что бы это значило?

В 1957 году правительство ФРГ разрешило ветеранам носить Железные Кресты, полученные в прошлую войну, однако были изготовлены новые ордена без фашистской символики.



Ханс-Ульрих Рудель.



Эскадра пикировщиков Ki-87 на аэродроме



Взлет В кабине первого пикировщика— Рудель



«Штуки» в полете



*Рудель в кабине
FW-190*



Летать приходилось и с одной ногой.



К пикировщику подвешивают 1000-килограммовую бомбу.



Взрыв линкора «Марат».



Непобедимая российская грязь.



И не менее страшный российский мороз.

Бортстрелки Руделя



*Обер-фельдфебель
Эрвин Хенчель.*

Капитан Нирманн.



Капитан Гадерманн.



Пушечный вариант «Штуки» — Ju-87G-4



37-мм пушка под крылом «Юнкерса»



*Гитлер вручает Руделю Мечи к Рыцарскому Кресту.
Справа — Эрвин Хенцель.*



Награды Руделя



Сожженный русский танк...



...и развороченное крыло пикировщика.

ГАЙ ПЕНРОУЗ ГИБСОН
ВПЕРЕДИ
ВРАЖЕСКИЙ БЕРЕГ

ВВЕДЕНИЕ

Эта великолепная повесть рассказана просто и хорошо одним из тех великих воинов, которые часто рождаются на нашем Острове. Это сама История.

Гай Гибсон не был профессиональным летчиком. Он завербовался на военную службу в мирное время «просто потому, что хотел научиться летать». Война изменила все его планы, и он остался военным летчиком до самого дня своей гибели в бою.

Его качества прирожденного лидера, талант летчика и выдающаяся отвага сразу выделили его среди остальных: Великие Усилия и Великие Достижения. Его личный вклад в нашу победу трудно переоценить и невозможно превзойти.

Он был человеком, безукоризненным во всех отношениях. Им не только восхищались, его любили все, кто знал.

В этой книге он рассказывает о работе пилота бомбардировочной авиации, как он ее видел, постепенно продвигаясь по командной лестнице от пилота самолета до командира эскадрильи.

Гай Гибсон сражался с первых дней «странной войны» (странной потому, что нам не с кем было сражаться) и до своей смерти. Он дожил до того момента, когда перед нами забрезжила заря победы. Он умело уклонялся от всех попыток отправить его на отдых после боевых вылетов. Для начала в порядке «отдыха» он перевелся в

эскадрилью ночных истребителей. Этого умелого и опытного пилота очень высоко ценило Истребительное Командование за его вклад в создание и подготовку ночной истребительной авиации, которая в конечном счете остановила воздушный блиц. Чтобы отправить его во второй «отпуск», мне пришлось лично обратиться к другому великому британскому воину — Уинстону Черчиллю, который приказал Гибсону явиться в свою резиденцию в Чекерсе и взял с собой в поездку по Соединенным Штатам. Там Гай совершил короткое турне по авиабазам, встречаясь с американскими летчиками. Третья и последняя попытка убрать его с фронта была предпринята, когда он получил назначение в штаб авиагруппы. Через несколько дней его увидели в кабинете плачущим — серьезно! — потому что он был вынужден расстаться со своим любимым экипажем и перестал летать.

Это буквально разрывало ему сердце.

Он всегда имел прямой доступ ко мне, я поддался на уговоры и совершил ошибку, разрешив ему вернуться к боевым операциям.

Он сам назначил себя координатором атак — самая опасная и самая важная роль. И его последняя операция увенчалась, как всегда, полным успехом. Мы слышали, как он по радио дает пилотам инструкции и отправляет их домой после завершения бомбежки. Но сам он не вернулся.

Кое-что в этой книге укажет вам на те трудности, с которыми мы столкнулись, создавая новое вооружение и технику. Благодаря этому в последние 18 месяцев войны мы могли уничтожать важные точечные цели в самых сложных условиях. Но это совсем другая история, история о наших ученых и рабочих. Я надеюсь, придет день, когда будет написана и она. Трудности были колоссальными, но мы преодолели их, преодолели только потому, что Гай Гибсон был великим человеком.

Следует отметить, что в книге часто упоминаются «вечеринки» и «пьянки», что может вызвать недовольство и

даже недоброжелательство. Я не стану их оправдывать, и не только потому, что сам разрешил их. В любом случае эти выпивки чаще всего ограничивались пивом и больше поднимали дух, чем градус.

Помните этих летчиков, блестящих молодых людей, которые только вступали в жизнь. Они оказались под постоянным и невыносимым давлением. Они прекрасно понимали, что ходят по лезвию бритвы и постоянно играют со смертью, причем в самых ужасающих ее формах. Они прекрасно понимали, что столкнулись с этим благодаря глупости, невежеству и самоуверенности старшего поколения, которое после окончания войны в 1918 году не сделало ни малейших попыток подготовиться к новому столкновению.

Поэтому, если кто-то вздумает критиковать этих парней, пусть помнит, что они могли погибнуть в любой момент. Это постоянное ожидание и определяло их отношение к жизни, их празднования успехов и чудесных спасений, которые названы «вечеринками». Они просто должны были сравнить пар, так как уже завтра могли погибнуть, чтобы спасти тех старых паршивых старикашек, которые посылали их на смерть. Так смеем ли мы их критиковать?

Если и существует обитель героев Валгалла, Гай Гибсон со товарищи безусловно находится там, за пиршественным столом.

*Маршал авиации Артур Харрис,
Главнокомандующий Бомбардировочного Командования*

ГЛАВА 1

ВЗЛЕТ

Светила полная луна. Легкий туман серебрится над мирными английскими равнинами, скрадывая цвета. Да в любом случае местность в Линкольншире не отличается богатой палитрой. Сам город Линкольн уже успокоился — парни с бомбардировщиков отлично его знали. В этом городе жили прекрасные, приветливые люди, которые настолько привыкли к летчикам, что перестали их замечать. На холме в городе расположен высокий кафедральный собор, который служит отличным ориентиром для любого самолета. Маленькие деревеньки, разбросанные по болотистой равнине, мирно спали. Здесь живет простой, честный люд, который типичен для восточного побережья Англии. Самый трудолюбивый из фермеров уже давно отправился в постель. Огни в деревенском пабе потускнели и едва светились. Бар, который несколько часов назад был полон, затих. Здесь все выглядело так же, как и сотню лет назад. Вот только сама ночь была немного иной, по крайней мере, для 133 человек. Для 133 молодых летчиков, и меня в том числе. Наступил наш час.

Мы летели не очень высоко, на высоте примерно 100 футов, интервалы между самолетами тоже были маленькими. Поэтому, полагаю, с земли это смотрелось очень

красиво — большая группа «Ланкастеров» в четком строю, которыми управляют парни, отлично знающие свое дело. Под нами, практически под самым брюхом самолета, со скоростью 200 миль/час проносились деревья, поля, шпили церквей, короче — Англия.

Мы отправились в полет, которого ждали очень долго; полет, который был тщательно спланирован; к которому мы долго и упорно готовились. Этот налет в случае успеха должен был принести важнейшие результаты. Мы должны были разбомбить дамбы.

Те, кто видел кабину «Ланкастера» в лунном свете, когда самолет летит над самой землей, поймут меня. Описать все это очень трудно. Пилот сидит чуть слева на высоко поднятом мягком кресле с подлокотниками. Обычно он держит штурвал левой рукой, правой работая различными рукоятками и кнопками. Но, находясь над вражеской территорией, большинство пилотов берут штурвал обеими руками. Чтобы управлять «Ланкастером», нужно быть сильным человеком.

Перед пилотом поблескивают шкалы приборов. На панели слепого полета, как ее называют пилоты, мигают красные лампочки, указывая на механизмы, за которыми необходимо следить. Пилот должен точно знать обязанности остальных членов экипажа, чтобы отдать распоряжение именно тому человеку, которого это касается. Бортинженер — «лучший друг пилота», он сидит рядом с ним, следя за панелью управления моторами. Большинство бортинженеров Бомбардировочного Командования — обычные механики наземных служб, которые добровольно вызвались летать, и они прекрасно справляются со своими обязанностями.

В кабине тепло, и потому пилот и бортинженер одеты очень легко. Их кислородные маски болтаются на ремнях у подбородка. Эти маски все считают необходимым злом. Над вражеской территорией мы носим их постоянно, и не потому, что нам нужен кислород, а потому что у пилота нет времени снимать руку со штурвала и подносить

микрофон ко рту. В результате, после 6 часов сидения в маске, ты выматываешься до предела. Множество раз мы задавали вопрос: «А почему у нас нет ларингофонов, как у американцев?» И не получали ответа.

Между двумя носовыми иллюминаторами расположен самый важный инструмент — репитер компаса, который связан с главным компасом, находящимся сзади. Глаза пилота постоянно перебегают с репитера на указатель скорости, со спидометра на авиагоризонт, с авиагоризонта на луну, с луны на землю и обратно на репитер. Не удивительно, что после возвращения у меня глаза красные, как у кролика.

Вот так выглядит все это. Стекланный колпак. Мягкий лунный свет. Двое молодых мужчин. Они совсем молоды, но уже опытные специалисты. Они гордятся своей эскадрильей, полны решимости выполнить задание и вернуться домой. Все молчат. Лишь ветер свистит за бортом, и тяжело гудят 4 мотора «Мерлин».

В моем «Ланкастере» довольно тепло, хотя Хатч отключил обогрев. Я сижу в одной рубашке и спасательном жилете. Как ни странно, мой жилет сделан в Германии. Я забрал его с одного из сбитых самолетов в 1940 году, и он служит предметом зависти всей эскадрильи. Окна открыты, и в кабину бьет струя холодного воздуха, издавая жуткий шум. Я, напрягая голос, крикнул бортинженеру Палфорду:

«Ради бога, закрой это окно».

Палфорд родился в Лондоне, он вежлив и исключительно трудолюбив. Он будет копошиться, пока не закончит дело, и отвлечь его невозможно. Наконец что-то щелкает, шум прекращается, и воцаряется относительная тишина. Я спрашиваю Терри:

«Где мы сейчас?»

«Я полагаю, нас снесло на милю влево. Сейчас проверю. Как ты думаешь, Спэм?»

Спэм — наш бомбардир. Перед тем как ответить, он довольно долго выпутывается из привязных ремней, а

потом находит нашу позицию на карте. Она перематывается на двух роликах и чем-то напоминает рулон туалетной бумаги. Но как бы она ни выглядела, ее роль исключительно велика. Именно по этой карте Спэм и Терри должны вывести нас к цели.

«Да, ты прав, Терри. Нас снесло примерно на милю влево. Мы над железной дорогой в Кинг-Линн».

Спэм родился в Австралии и, без сомнения, стал лучшим бомбардиром своей страны. Однако он не слишком уверенно читает карту, и Терри то и дело заглядывает ему через плечо, чтобы проверить. Потом он ныряет в свою кабинку, чтобы быстренько кое-что подсчитать. После этого мне приказывают изменить курс на 3 градуса вправо. Легкое движение ручки заставляет неуклюжий «Ланкастер» почти незаметно повернуть свой тупой нос чуть к югу. Парни, летящие рядом со мной, повторяют этот маневр.

Снова слышен голос Терри:

«10 минут до берега. Мы сможем точно определиться, так как пролетим прямо над Ярмутом».

Они отличные парни — Терри и Спэм. Старший лейтенант Тэрум родился в Канаде, в Калгари, и сохранил мягкий канадский акцент. Он получил прекрасное образование и любит свою симпатичную жену, ирландку Пэт, которая служит во вспомогательном женском корпусе Королевских ВВС. Вероятно, Терри — лучший штурман эскадрильи. Он совершил уже 35 боевых вылетов и прекрасно знает свое дело. Я ни разу не видел, чтобы Терри вышел из себя, хотя иногда он затевает долгий спор со Спэмом относительно координат самолета в данный момент. Спэм, а точнее — старший лейтенант Спаффорд, родился в Австралии, в Мельбурне. Он отличный товарищ, и мы вместе участвовали в огромном числе вечеринок. В качестве бомбардира он является рекордсменом эскадрильи. Не так давно он спросил меня, а зачем, собственно, мы берем парашюты? Ведь мы летаем на такой малой высоте, что просто не успеем выпрыгнуть, даже

если это потребуется. Это было прекрасной иллюстрацией того, что он думает о полетах. Для него это была рулетка, и Спэм всегда ставил на правильный номер. Он летает чуть дольше Терри, и совершил уже около 40 вылетов. Раньше он летал с одним из лучших пилотов 50-й эскадрильи. Когда он попал в мою эскадрилью, я подумал, что моя манера летать заставит его понервничать, однако он успокоился уже после первой пары полетов. Спэм тоже сохранил характерный акцент своей родины. Мне казалось, что у меня типичный южно-английский акцент с его протяжным произношением. В результате мы то и дело подшучиваем друг над другом, но всегда беззлобно. Мы прекрасно знаем, что может случиться все, что угодно, но мы останемся прекрасной командой.

Сзади сидит Трев — хвостовой стрелок, если уж использовать официальный термин Королевских ВВС. Я полагаю, что ему досталось самое неудобное место в нашем бомбардировщике. Он пока что в одном кителе, но немного позднее наденет свой старый меховой комбинезон. И не потому, что станет холодно, а из-за его аромата. Вся одежда, которая совершила достаточное количество вылетов, приобретает специфический запах, резкий, но отнюдь не неприятный. Этот запах просто кричит, что владелец костюма — очень опытный летчик. Жена или любящая мать немедленно отправила бы эту вещь в стирку, если бы только она попала ей в руки. Но сами парни смотрят на это совсем иначе. Насколько я мог заметить, чем сильнее воняет комбинезон, тем больше его любят!

Мой хвостовой стрелок капитан Эджернон Тревор-Рупер, кавалер Креста за летные заслуги, родился в знатной семье. Ему 28 лет, и все соответствует происхождению — Итон, Оксфорд, 65 вылетов. Он один из лидеров нашей эскадрильи. Вечером он может отправиться вместе с парнями в паб, надраться до потери сознания, но утром будет в полном порядке. Он получил свой орден за то, что сбил 2 истребителя, которые пытались сбить его. Его жена живет в Скегнесе и должна родить в ближай-

шие дни. Я полагаю, Трев думает только об этом. Так или иначе, но до сих пор он не проронил ни слова. Может быть, ему пришли в голову те же мысли, что и мне: мы видим Англию в последний раз.

Впереди в кресле радиста сидит Хатч. Он совершил вместе со мной 40 вылетов, и ни разу у него не дрогнула рука. Он принадлежит к тем великим маленьким англичанам, у которых железный характер. Во время большинства полетов он страдает от воздушной болезни, но когда он берет в руки ключ рации, болезнь куда-то моментально улечивается. Он влюблен в симпатичную девочку из Бостона.

В носовой башне сидит Джим Диринг из Торонто, Канада. Это его первый боевой вылет. Он еще совершенный юнец, но так как мой лучший стрелок внезапно заболел, искать замену уже не было времени, и я взял первого попавшегося.

Я уютно устроился в своем удобном кресле, но вот прогнать прочь тревожные мысли не могу. Что ждет нас семерых в Германии? У всех нас позади остались жены и возлюбленные, которые спят в тех домах, над которыми мы сейчас пролетаем. Англия выглядит мирно и безмятежно, но мы солдаты. И сейчас идет война, самая кровопролитная и жестокая в истории. Мы ведем бомбардировочное наступление. Я долго вел беззаботную жизнь и привык к ней. Но сейчас, когда я думаю о своих товарищах, не вернувшихся из полета, я содрогаюсь. От них остались только строчка на мемориальной доске в здании министерства авиации и памятная грамота в штабе эскадрильи. Я невольно ежусь в своем уютном кресле и стараюсь расслабиться. Мне нужно отогнать мрачные мысли и сосредоточиться на управлении самолетом. Неожиданно впереди возникает серебристое зеркало — появляется Северное море. Оно выглядит крайне неприветливо, потому все испытания у нас еще впереди. Я надеюсь, что через несколько часов оно покажется мне несколько иным.

А потом опять возникает Терри:

«Да, перед нами Ярмут».

«Нормально».

«Он самый, вижу гавань».

«Точно Ярмут?»

«Точно».

«О'Кей. Поворот на курс 110».

«Понял. 110»

«О'Кей».

И теперь наш самолет повернулся носом прямо к той точке, в которой мы пересечем голландское побережье. Море гладкое, как зеркало, буквально ни одной морщинки. Мы сразу спускаемся ниже и ниже, пока не оказываемся всего в 50 футах от воды. Это поможет избежать обнаружения радаром. Я пытаюсь перевести управление «Г Джорджем» на автопилот, однако он оказывается неисправным. Самолет резко клюет носом, и я едва успеваю снова взять управление на себя. Один из самолетов, летящих слева, мигает красной сигнальной лампой, спрашивая: «Какого черта ты делаешь?» Я выравниваю машину и с облегчением пытаюсь закурить сигарету. Но пока я это делаю, мы во второй раз чуть не ныряем в воду. Мои парни могут подумать, что я просто спятил. В конце концов я прошу Палфорда раскурить мне сигарету. Ночь настолько светлая, что я могу четко видеть парней, летящих справа и слева от меня. Справа летит Джон Хопгуд на «М Мавэ», великий англичанин, которого мы зовем «Хоппи», самый надежный в мире друг. Он любит свою мать и обожает летать. Хоппи часто летал вместе со мной и не режет пил. Он всегда считал налеты на Германию интересной работой. Хоппи совершенно не имеет нервов и любит полет. Он смотрит на полеты, как на редкостную профессию, в которой можно достичь совершенства лишь путем долгих тренировок. Хоппи был одним из тех парней, которые категорически отказывались от отпуска, и совершил более 50 вылетов в моей эскадрилье. Он умеет держать строй, этот Хоппи. Его огромный «Ланка-

стер» летит совсем рядом со мной, всего в нескольких футах. Он четко держит курс, не меняя интервал ни на йоту. Однажды во время подготовки к этому рейду нам пришлось приземлиться в Манстоне в Кенте. Кончики наших крыльев буквально касались выстроенных на поле самолетов. Такое искусство восхитило истребительных лихачей, и они признали, что ни разу подобного не видели. Я должен заметить, что Хоппи был, вероятно, лучшим летчиком эскадрильи.

С другой стороны отсверкал сигнальным фонарем Олдиса какое-то сообщение Микки Мартин. Словно переговариваются корабли в составе морского конвоя. Микки прибыл из Австралии и тоже имеет огромный летный опыт. Он более грубоват, чем Хоппи. Для Мартина полет не интересен, если не сопряжен с опасностью. В прошлом, во время налетов на Берлин и Гамбург, он, вместо того чтобы возвращаться с остальными парнями на безопасной высоте 22000 футов, спускался к самой земле и на бреющем пересекал Бельгию, Голландию и Францию, обстреливая по пути все, что только можно. Это для него своеобразное развлечение, которое нравится ему и его экипажу. Однако сегодня ему придется забыть свою вольницу и действовать строго по плану, потому что любое отклонение от него сорвет выполнение задания. И сейчас он летит рядом с нами. Но я замечаю, что он держится еще ниже меня, и потому начинаю слегка бояться, как бы он не хлебнул водички. Но, похоже, Мартин совершенно уверен в себе, потому что ни разу не опускается ниже 30 футов. Сзади летят все остальные — американец Мелвин Янг, который ведет Билла Эстелла и Дэвида Малтби. За ним следует Генри Модсли вместе с австралийцами Дэйвом Шэнноном и Лесом Найтом. Это мое звено, и мы вместе — отличная команда.

Море удивительно спокойное, раньше я ничего подобного не видел. Когда Микки спускается ниже к воде, я четко вижу отражение его самолета. А на севере появляется кошмар всех бомбардировщиков — призрачное

свечение. Ученые называют его северным сиянием — «Aurora Borealis», но слышали бы они, как называем его мы в тот момент, когда рядом вражеские истребители! Это свечение постоянно сопровождает нас все лето. Лето есть лето. Темное время суток очень непродолжительно. Нам следует как можно быстрее оказаться над целью и успеть вернуться назад.

Но в 200 милях отсюда в глубоких бункерах бодрствуют немцы. Мерцают зеленой катодные трубки сложной аппаратуры, которая должна засечь нас и поднять на ноги всю систему ПВО. Чем ниже мы летим, тем ближе сумеем подобраться, прежде чем нас обнаружат. Но я знаю, что на расстоянии 30 миль нас все равно заметят, даже если самолеты будут створками бомболюков задевать гребни волн. И тогда зенитчики помчатся к своим орудиям. И тогда истребители поднимутся в воздух. И тогда поднимается суматоха в центре управления ПВО. И тогда фрицы и квислинговцы помчатся в блиндажи и укрытия, со страхом вслушиваясь в гул моторов наших «Ланкастеров».

Хатч прочитал сообщение.

«Что там, Хатч?»

«Он говорит, что завтра ночью напьется до чертиков».

«Передай ему: «Ты совершенно прав. Это будет самая большая попойка всех времен и народов».

Хатч застучал ручкой сигнальной лампы.

Вскоре мы пролетели над маленьким конвоем, корабли которого прожекторами запросили у нас опознавательные. Мы сразу выпустили нужную сигнальную ракету, прежде чем они успели открыть огонь. Моряки, как обычно вежливые, передали прожектором: «Доброй охоты». Хатч, который обращался с прожектором так же умело, как с ключом рации, и который вообще не пил, отсверкал в ответ: «Мы собираемся завтра ночью напиться до чертиков».

Подозреваю, он этим сильно озадачил командира корабля. Тому оставалось лишь гадать — не ошибся ли его сигнальщик, принимая сообщение, или эти летчики вконец спятили.

Англия осталась далеко позади. Терри, спокойный как всегда, с помощью специального прибора измерил скорость нашего самолета относительно поверхности. Он неожиданно сказал:

«Сегодня нет никакого ветра. Шкип, нас совершенно не сносит. Но, чтобы все-таки проверить, я сброшу на воду сигнальный патрон».

Затем он крикнул сидящему сзади Треву:

«Трево, нас сносит или нет?»

Немного позднее послышался ответ Трева:

«Абсолютно никакого сноса. Сигнальный патрон в 10 милях точно сзади. Он прямо на прицеле моей турели».

Это очень обрадовало Терри, который смог приступить к вычислениям. Позднее он снова появился рядом и сообщил:

«Наша скорость относительно земли 203,5 мили в час. Мы будем над целью ровно через 1 час 10 минут 30 секунд. Мы должны пересечь линию берега, сохраняя прежний курс, поэтому все отлично. Должен заметить, что ты отклонился от истинного курса на 1 градус».

Штурманы вообще смешные парни. Они почему-то думают, что пилот может выдерживать курс с точностью до градуса. Я мысленно улыбаюсь. Штурманы образуют тайное сообщество, некий «Штурманский Союз». Они принимают под свое командование целые эскадрильи, не говоря уж об отдельных самолетах. Но я полагаю, что они это полностью заслужили. Работа у штурманов очень тяжелая, и после 4 лет войны они твердо знают, что и как следует делать. Вероятно, наше Бомбардировочное Командование имеет лучших в мире штурманов, и наши ночные полеты отличаются исключительной точностью. Хотя, может быть, штурманы стараются так потому, что от качества их работы зависит, вернутся ли они домой.

Нам остается еще один час полета, один час до Германии, один час до встречи с зенитками. Я говорю сам себе: здесь с тобой 133 парня, некоторым, может быть, остался всего час жизни, час до того, как вокруг нач-

нется ад. Кое-кто из них не вернется. Но со мной этого не случится, я никогда не допускал мысли, что могу не вернуться. Мы вернемся не все, но кому именно из этих 133 не повезет? Они-то о чем сейчас думают?

Может, они думают только о своем задании, о том, как удержать самолет на курсе? О чем думает хвостовой стрелок самолета Мелвина Янга? Потому что он не вернется. О чем думает бомбардир самолета Генри Модсли? Потому что он тоже не вернется. О чем думает хвостовой стрелок самолета Хоппи? К чему он стремится в жизни? Ему предстоит выпрыгнуть с парашютом с высоты всего 80 футов, чудом уцелеть и остаток войны провести в лагере для военнопленных. Он и бомбардир этого же самолета станут единственными, кто попадет в плен во время этого налета. Остальные погибнут — те, кто не вернется домой. У нас остался еще один час, один час размышлений обо всем этом, один час полета по прямой... А потом безумные маневры, чтобы уйти от огня зенитных автоматов... Я думаю обо всем этом и многом-многом другом. Я вспоминаю свою жену, которая считает, что я полетел в тренировочный полет инструктором. О своей собаке, которая погибла прошлой ночью. Об ученых, который сделали возможным этот рейд. Я гадаю: а что я вообще здесь делаю? Почему? Почему мне так везет? Я размышляю об этом с первых же дней войны, потому что суровое военное время быстро превратило компанию веселых повес, служивших в Королевских ВВС, в суровое братство по оружию, члены которого смотрят в лицо смерти много дней подряд уже четыре бесконечных года...

ГЛАВА 2

МИР И ВОЙНА

День 31 августа 1939 года был довольно жарким. Я сидел на банке маленькой парусной лодочки, одетый в купальные трусы, и старался подзагореть, хотя солнце было уже, скорее, осенним. Одновременно я пытался сплеснить оборвавшийся шкот, что оказалось совсем не легко, хотя еще несколько лет назад я был скаутом. Солнце палило ужасно. Море приобрело глубокий синий цвет.

На корме лодки, обложившись подушками, сидела Энн, как всегда, прелестная. Она дремала. Винди, моя гидроавиакошка, которая провела в воздухе больше времени, чем любая другая кошка, мурлыкала у нее на коленях. Я изредка поглядывал на нее, думая о своем. До берега была пара сотен ярдов. Я отчетливо слышал шорох прибоя, однако сегодня волна была некрупной, поэтому наша яхточка лишь слабо покачивалась. Это вполне устраивало Энн, которая, несмотря на все свое обаяние, все-таки страдала от морской болезни.

С пляжа Монкстона долетали голоса детворы. Они строили песчаные замки, играли в чехарду и вообще превратили пляж в детскую площадку. Я помню, что одна группа ребятшек торопливо строила песчаную дамбу, чтобы укрыть от волн свой изящный замок. Однако начался прилив, и волны одна за другой стали набегать на дамбу,

разъедая ее. Но вот одна, более высокая волна пробила брешь, и вода хлынула в нее. В системе защиты появился уязвимый пункт, и детские лопатки с лихорадочной быстротой подбрасывали все новые порции песка, пытаясь залатать дыру. Но все было напрасно. В конце концов, еще более высокая волна просто снесла всю дамбу целиком, под крики и визг. По воде поплыли разноцветные сандалии! А потом дети умчались на ленч.

В тот момент я даже не мог представить, что этот маленький спектакль может оказаться пророчеством. Хотя война казалась еще очень далекой, я был в курсе последних событий и прекрасно понимал, что перспективы выглядят очень мрачно. Германия предъявила ультиматум Польше, он был отвергнут. Германия заявила: «Ну, тогда...», и вдобавок был подписан русско-германский договор.

Я никогда не думал, что Польша станет сражаться за Данцигский коридор. У нее была кавалерия, а Германия имела танки. У Польши было несколько древних аэропланов, а Геринг давно растрещал на весь мир об ужасающей мощи своего любимого дитяти — Люфтваффе. И если Германия решит вторгнуться в Польшу, мы опоздаем вмешаться. Так что же делать?

Мы были совершенно не готовы. Неделию назад мы участвовали в летних учениях системы ПВО метрополии. Дважды мы совершили «налет» на Лондон со стороны голландского побережья. Ни разу мы не встретили «вражеских» истребителей и сумели пролететь еще 150 миль, чтобы «сравнять с землей» штаб-квартиру Королевских ВВС в Абингдоне. Когда мы сели, то были горды своими «подвигами» и долго их обсуждали, но потом армейцы сообщили, что мы были «сбиты» зенитками при пересечении береговой линии. Это нас изрядно развеселило, так как показало, что наши зенитчики склонны выдавать желаемое за действительное. Хотя нас и в самом деле обстреляли зенитки возле Хук-ван-Холланда. Командир нашего соединения маневрировал не слишком удачно, и в результате одна эскадрилья вторглась в воздушное про-

странство нейтральной державы. Так я прошел крещение огнем, хотя он не произвел на меня особого впечатления — просто несколько черных клубков в небе. Но полнотью игнорировать эти разрывы мы не могли. По нам стреляли наши союзники. Их наводчики правильно определили высоту, хотя целились не слишком хорошо.

Но какой бы скверной ни выглядела сегодняшняя ситуация, год назад она была гораздо хуже. Мы даже не имели бомбардировщиков «Хэмпден», а летали на допотопных Хаукер «Хиндах» (скорость 185 миль/час, бомбовая нагрузка 500 фунтов, дальность полета 200 миль). Да, этот кризис был не столь опасным, как прошлые. У нас в Линкольншире стало дежурной шуткой: «Парни с бомбардировщиков делают все, чтобы подготовиться к войне, пока Чемберлен с Гитлером крепят мир во всем мире». Мы заряжали пулеметы, заправляли баки и даже перекрасили самолеты в камуфляжную окраску. Единственной досадной деталью было отсутствие бомб на аэродроме. Они прибыли только через 3 недели!

Но в любом случае не было смысла думать обо всем этом, сплошное расстройство. И вообще, я был в отпуске! А потому я задремал под тихий плеск волн о борт лодки, беспокоясь лишь о том, чтобы не спалить себе спину. Война для меня не существовала.

Внезапно лодка качнулась, и чей-то голос вырвал меня из полудремы:

«Гай, на пляже телеграмма для тебя».

Это был сын местного врача, сам горячий поклонник яхтенного спорта. Что там стряслось? Месяц или два назад я закончил штурманские курсы. Может быть, адъютант хочет сообщить результаты? Все нормально, или я провалился... Я крикнул ему:

«Спасибо, Джон, ты меня разбудил».

Но Джон уже плыл дальше, стараясь не потерять ни минуты отдыха в этот прекрасный день. На пляже остался только маленький мальчик, свет в окошке для своих любящих родителей, которых я немного знал. К добру

ли, к худу ли — но этот мальчик немного умел плавать. Он решил показать своей маленькой подружке, что он гораздо лучше Билла, своего 10-летнего соперника. Для этого он взял телеграмму в рот, прыгнул в теплую воду и поплыл к лодке. Я с некоторым интересом стал следить за ним, Энн тоже проснулась. Мальчишка плавал плохо, какая-то неопиcуемая смесь брасса и саженок, он поднимал массу брызг, и моя телеграмма очень быстро промокла. Когда он подплыл поближе, я понял, что ничего радостного в телеграмме не прочитаю. Наконец мальчишка схватился за борт лодки, но прежде чем я успел схватить его за руку и втащить наверх, он повернулся и пустился в нелегкое обратное путешествие к пляжу.

Я взял телеграмму. Чернила немного расплылись, но все равно я сумел прочитать, что она адресована на местную почту. Это произошло потому, что в момент отъезда я еще не знал, где остановлюсь. Мы сняли комнатку у миссис Томпсон за умеренную сумму: 4 шиллинга 6 пенсов в день, что вполне подходило моему окладу старшего лейтенанта авиации. На телеграмме имелась пометка: «Срочно». Дочь деревенского почтмейстера, которая меня немного знала (мне кажется, что я встречал ее на деревенской танцулке), села на велосипед и привезла телеграмму на пляж. Голос Энн нарушил затянувшееся молчание:

«А не лучше вскрыть ее?»

Все еще думая об экзаменах, я громко прочитал телеграмму. Она была короткой и недвусмысленной: «Немедленно вернуться в часть».

Через 2 часа я уже паковал вещи. Я сдал Винди на попечение миссис Томпсон, пообещав забрать ее позднее. Но я понимал, что кошка меня больше не увидит. Потом настало время прощаний. Прощания с Кроуфордами, в доме которых я отдыхал прошлым летом. Было пролито несколько слезинок, и я даже ощутил себя героем фильма «про войну», который возвращается на фронт. Прощания с Энн. Прощания с Рут Уилсон Боуэн, с которой я недавно поссорился и только что помирился. Мы долж-

ны были встретиться позавчера, но она уехала с каким-то парнем. Там еще был Десмонд, который только что завербовался в армию. Было еще много людей, чьи имена я просто не помню.

Потом мы вместе с Фредди Билби помчались, оседлав его старушку «Элвис». Мой добрый друг Фредди только что прибыл из Оксфорда, где изучал биологию. Ему исполнилось всего 23 года, симпатичный парень с пышной шевелюрой. Его «Элвис» была 1928 года рождения. Пока мы катили по деревне, старые рыбаки махали нам. Но мы прекрасно понимали, что хриплый автомобильный клаксон последний раз звучит на этих улочках.

Пока мы мчались по дороге, довольно рискованно обгоняя все, что тащилось в ту же сторону, мы помалкивали. В Кармартене мы остановились, чтобы пообедать. В маленькой симпатичной таверне «Кабанья голова» нашлась пара приличных стейков и вполне приличное пиво, чтобы их запить. Затем мы снова двинулись в путь по долине Херфордам мимо Брекона. Затем мы выбрали на шоссе к Стратфорду-он-Эйвон. Несколько раз мы сбивались с пути.

Появились первые признаки надвигающейся войны — возле бензоколонок выстроились длинные очереди. Мне кажется, все решили, что бензин начнут отпускать по карточкам с первого же дня войны. Часто на дороге попадались автомобили, набитые тюками и чемоданами, люди старались побыстрее вернуться домой. Впрочем, большинству из них вскоре предстояло заняться отправкой детей обратно в деревни.

Я никак не мог разобраться в своих ощущениях. С одной стороны, я испытывал некоторое возбуждение, но в то же время и странную опустошенность, потому что все это впервые происходило **по-настоящему**. Молчание нарушил Фредди:

«Ты знаешь, Гай, у меня странное чувство. Никто из нас не знает, что случится с нами в ближайшие дни, не так ли? Еще вчера мы готовились к веселой вечеринке с

коктейлями. А сейчас к чему нам готовиться? Я совершенно не представляю».

«И я тоже. Если начнется война, — а я боюсь, что все к тому идет, — моя эскадрилья должна будет поддерживать наших парней во Франции. И я сильно опасаюсь, что мы не проживем достаточно долго, чтобы получше узнать ее».

Я был в этом убежден. Но все-таки нашел силы пошутить:

«Но ты, наверняка, получишь возможность применить свой медицинский опыт на практике».

«Это точно. Я закончил Оксфорд и получил диплом врача. Я думаю, меня направят в Кент, в полевой госпиталь, откуда нас перебросят во Францию, когда там станет туго. Мне кажется, дельце будет кровавым».

Я чуть улыбнулся. Фредди-доктор был идеалистом. Он намеревался спасти жизни, а я, реалист, намеревался их отнимать. Наши дороги на войне шли в разные стороны, хотя обе были совершенно необходимы. Пока мы катили по шоссе, я любовался мирным сельским пейзажем и гадал, что будет со мной год спустя.

Как я ненавидел нацистов... Как могли нормальные люди в Германии позволить дорваться до власти этой жадущей мирового господства шайке бандитов?! Их лозунгом были жестокость, зверство варварство. Рейнская область, Австрия, Чехословакия, Абиссиния и Албания стали только началом длинного списка. Я думал о детях, строивших на пляже свои песочные дамбы и прекрасные песочные замки. Их слабые стены не могли служить защитой от захлестывающих со всех сторон высоких волн. Их нужно было строить вовремя, еще до начала прилива, смешав песок и камни с цементом, позвав на помощь других детей, лениво валявшихся на солнышке, тогда прилив не смог бы захлестнуть замок. Только если народы объединятся, когда общая свобода окажется под угрозой, невзирая на различные идеалы, разные языки, они смогут создать общую армию, которая будет настолько сильна, что агрессор не сможет сломать этот барьер

Америка уже заявила, что это европейская война. «Нас это не касается». Россия подписала пакт с Германией. Остальные дружески настроенные державы сохраняли строгий нейтралитет. Было похоже, что Англии и Франции придется отдуваться за всех.

Я не был кадровым военным. В 1936 году я поступил в Королевские ВВС только для того, чтобы научиться летать. В апреле я собирался уйти с военной службы, чтобы стать летчиком-испытателем — это была хорошая работа, за которую недурно платили. Но Муссолини сломал все мои планы, когда вторгся в Албанию. А теперь Гитлер скомкал весь мой летний отпуск, причем, похоже, на много лет вперед.

Англия была не готова к войне, в этом никто не сомневался. Хотя Королевский Флот что-то лепетал о непроницаемой блокаде, которая через 6 месяцев поставит Германию на колени, хотя британский лев обзавелся крыльями, серьезно ли все это? Мы имели совсем немного бомбардировщиков, в основном «Веллингтоны» и «Хэмпдены», хорошо еще, что сохранились добрые старые «Уитли». Но ни один из них не мог нести достаточно много бомб, и лишь отдельные экипажи умели находить цели. Штурманское дело было поставлено из рук вон плохо. Большую часть истребительной авиации составляли «Гладиаторы» и «Харрикейны I». Эскадрильи «Спитфайров», «Тайфунов» и «Ланкастеров» пока что витали только в мечтах конструкторов.

У нас было совсем немного летных школ, да и те находились в пределах досягаемости германских бомбардировщиков. Имперская программа подготовки летчиков еще не была приведена в действие. Что же могло произойти вследствие этих проволочек? Не придется ли нам сражаться постоянно тающими силами, пока у нас вообще не останется ничего? Последние из пилотов с военным опытом, которые еще служили в Королевских ВВС, говорили, что средняя продолжительность жизни пилота бомбардировщика составляет 10 часов полета. В таком

случае, у нас не было будущего. Что будет твориться в городах и на заводах, которые Германия начнет бомбить с первого дня войны? Мы не имели никакой серьезной ПВО. Этим летом один бригадный генерал пригласил меня на учения армейских зенитчиков, которые пытались сбивать беспилотные самолеты-мишени. Я согласился и в течение 2 часов наблюдал, как армейские зенитчики выпускают сотни снарядов по маленькому биплану, который мотался взад и вперед у них над головами на высоте 5000 футов. Они стреляли просто отвратительно, и мишень не была даже поцарапана. Лишь когда она пошла на посадку, офицер управления не справился с ней, и мишень врезалась крылом в море. Тогда один из армейских офицеров, не скрывая гордости, заявил:

«И все-таки в конце концов мы ее прикончили!»

При этом он даже не покраснел, глядя в лицо офицеру ВВС, который должен был отремонтировать мишень для продолжения учений на следующий день.

Состояние армии было просто ужасным — почти нет танков, современного вооружения, нет подготовленного личного состава, хотя не армия была в том повинна. Да посмотрите на наших соотечественников! Они громко возмущались, когда мы летали над Лондоном, пытаясь научиться перехватывать ночные бомбардировщики. Они называли нас нахальными плэйбоями! Вялая апатия и сытое благодушие вполне могли поставить Британскую империю на колени, если вообще не разнести ее на кусочки!

В 1936 году ВВС начали увеличиваться, но этот процесс шел мучительно медленно, и даже сегодня мы были ненамного сильнее, чем в 1938 году.

Мюнхен. Ну и зрелище! Но, может быть, Чемберлен все-таки был прав, кто знает? Единственное, в чем я уверен: слава богу, что мы не ввязались в войну в 1938 году.

А что можно сказать о нашем союзнике — Франции? В июле мы совершили полет в Марсель и обратно через Париж и Лион, чтобы «показать флаг». По пути мы посетили несколько аэродромов, но нигде не видели ни еди-

ного французского самолета. Куда же все они делись? Никто не знал. Похоже, во французское правительство не меньше нашего приложило руку к развалу обороноспособности своей страны.

Почему же две великие нации пали столь низко? Возможно, корни этого следовало искать в прошлом. Цвет обеих наций пал на полях сражений Первой Мировой войны или разочаровался в попытках добиться совместных действий наших стран. В результате остались те, кто остались. Если бы, пусть даже случайно, у нас появилась надежда выиграть войну, — хотя она казалась очень далекой, — поэтому, чтобы защитить наших детей, следовало позволить молодым людям, которые были способны сражаться, участвовать в управлении государством.

Я прочитал много книг о последней войне и знал, что она привела к гибели множества людей, стала причиной хаоса, разрушений, ужасающих страданий, за которыми последовали новые, ранее невиданные бедствия — душающая страну инфляция, разгул преступности, промышленный спад. Я надеялся, что все это не повторится в новой войне. И если все-таки она разразится, виновные в этих преступлениях понесут тяжелое наказание.

Мои размышления оборвались, когда мы проехали Вудсток-Роуд, где находилась моя школа Сент-Эдвард, и прибыли в Оксфорд. Фредди бросил старушку «Элвис» перед пабом, куда мы решили заглянуть на минутку. После пары кружек пива к нам подошли ребята, которых мы знали. Все они оказались в той же лодке. Кое-кто отправлялся в Оксфордскую университетскую эскадрилью, другие должны были служить в армии, кто-то ждал призыва во флот. Мы расстались только после дюжины пива, чувствуя себя гораздо лучше, и отправились пообедать. Было уже довольно поздно, и мы изрядно проголодались, а потому завершили королевскую трапезу бургундским урожая 1928 года.

После новой порции выпивки я буквально ввалился в вагон поезда.

«Прощай, Фредди, удачи».

«Прощай, Гай. Бог знает, когда я увижу тебя вновь. Всего наилучшего».

И поезд двинулся на север.

Что за путешествие! Я впервые столкнулся с затемнением. Вагоны были набиты до отказа солдатами и гражданскими, все куда-то стремились. После множества остановок, под крики и вопли, звон фляжек, в 4 утра мы прибыли в Линкольн. Я жутко страдал от похмелья. После некоторой нервозности, подписав пару бумажек, я отправился на автомобиле в Скэмптон. «Солнечный Скэмптон», как мы его называли, так как он находился в Линкольншире, и мало кому удавалось там погреться на солнце. Но с прошлой войны в этом городке осталась старая база бомбардировочной авиации. Когда мы въезжали в ворота, я отметил, что все окна закрыты черными шторами, а уличные фонари погашены.

В офицерской столовой горели только тусклые синие лампы аварийного освещения. Читать в их тусклом свете было нельзя, но светонепроницаемых штор на все здания не хватало. Когда я закончил завтрак и уже собрался отправиться в постель, прибыли наши орлы. Обычно в 6 утра в офицерских столовых КВВС нет ни души, но теперь все переменялось. Они были на ногах с самого рассвета. Они не изменились и приветствовали меня по-прежнему радостно:

«Хэлло, Гиббо!»

«Неплохой отпуск, старина?»

«Привет, такой и сякой! Вернулся повоевать, что ли?»

Но немного позднее в столовой повисла тишина, когда мы слышали, что Германия вторглась в Польшу. А я отправился поспать.

Следующие два дня промелькнули стремительно, причем оба противника проявили повышенную активность. На всех базах Бомбардировочного Командования царил полный бедлам. По периметру аэродромов мотались гусе-

ничные тягачи, некоторые из них волочили за собой длинные хвосты тележек для бомб. Другие растаскивали наши «Хэмпдены» по щебеночным дорогам к местам стоянки — эскадрильи рассредоточивались, чтобы избежать потерь от вражеских бомб. Вокруг аэродромов подразделения наземного обслуживания спешно рыли окопы для зенитных орудий и обкладывали их мешками с песком. Только вот беда — самих орудий в этих окопах пока не было. Офицеры химической службы носились, как ошпаренные, всюду расставляя свои детекторы. Эти детекторы были двух моделей, и они всегда вызывали у меня смех. Один — желтый — должен был краснеть при наличии в атмосфере отравляющих газов, но почему-то слишком часто не срабатывал. Другой напоминал кусочек сыра, подвешенный на крючке (как в мышеловке). Что это было такое — я так и не сумел выяснить. Только этот «сыр» исчезал очень быстро, может быть, неграмотные птицы воровали его?

На всех базах имеющийся транспорт был рассредоточен по окрестностям, поэтому командир группы вполне мог обнаружить бензовоз на клумбах своего сада. Личному составу было запрещено покидать расположение части.

Работники оперативных отделов оказались замурованы глубоко под землей в штабных бункерах. Ни войти, ни выйти оттуда было почти нельзя. Перед дверью — стальной плитой толщиной полдюйма — сидели двое часовых с винтовками. Здесь тщательнейшим образом проверялись все удостоверения личности, и эти парни наконец получили возможность отыграться за все прошлые неприятности на церберах вроде сержантов эскадрильи. Внутри бункеров, в призрачном свете синих ламп снова клерки и женщины из вспомогательной службы KBBC. Они таскали рулоны карт, разрезали их, клеили, складывали, скручивали... Там были карты Голландии, Франции, линии Зигфрида. Имелись даже карты Берлина.

В углу сидели два офицера, перебиравшие карты с указанными целями. Проходя мимо, я заметил, что к каж-

дой были припилены фотоснимки гавани Вильгельмсхафена. Посреди помещения за огромным столом сидел взмокший и взвинченный командующий базой. Для этого имелась причина. Прямо перед ним высилась гора папок с надписями: «Военные планы: фаза первая... фаза вторая...» и так далее. В папках хранились документы, которые вступали в силу только в случае войны или мобилизации. Он то и дело хмурился и мрачнел. Молодой офицер стоял на лестнице возле огромной карты, прикрепленной к стене, и временами что-то шептал женщинам-помощницам. Если они хихикали, командир базы становился черен, как туча.

В ангарах звенело и грохотало — там молотками правили обшивку самолетов и вколачивали какие-то заклепки. Иногда кто-то из механиков, забывшись, принимался что-то напевать, и тогда старший сержант или «Чифи» немедленно мчался на голос, и пение умолкало.

Если же попытаться охарактеризовать положение в целом, то можно сказать просто: суeta суeta.

Но летного состава это не коснулось. Большую часть дня мы сидели или лежали на травке перед зданием столовой. Солнце палило нещадно, и кое-кто даже снял летный комбинезон, швырнув его рядом с собой. Официально мы находились в состоянии «предполетной готовности». Что это означало, мы не понимали, но предполагали, что нас пошлют бомбить что-то где-то когда-то. Шел обычный пустой треп: о девочках, о пьянках, но ни слова о войне. Мы все слышали, что наш посол в Берлине предъявил Гитлеру ультиматум, требуя вывести германские войска из Польши. Еще оставалась крошечная надежда, что все уладится. Я даже сказал своему экипажу, что нас слишком рано вызвали из отпусков, и дело кончится невиданным позором, потому что Гитлер не начнет бомбить Великобританию, пока не проведет Нюрнбергское ралли 13 сентября.

Так как никому не разрешали покидать базу, по вечерам устраивались дикие попойки. Как обычно в таких слу-

чаях, отличалась либо наша эскадрилья, либо наши вечные соперники — 49-я эскадрилья. После этого все парни мучились жутким похмельем. Об этом периоде у меня сохранились лишь отрывочные воспоминания: командир разносит кого-то за отсутствие парашюта; встревоженные лица людей, столпившихся вокруг репродуктора, чтобы прослушать последние известия; торопливое пережевывание обеда; поездка обратно в ангар на переполненном грузовике. Надоевшие граммофонные пластинки и ужасная жара. Огромные заголовки вечерних выпусков газет, включая знаменитый: «В этом году войны не будет». Мой старый вестовой Кросби, который будил меня каждый день в 4 утра, говорил характерным басом:

«Ваша чашка чая, сэр. Сегодня еще более скверные новости, сэр. Не угодно ли ванну, сэр?»

Весь мир сошел с ума. Мы все испытывали странное ощущение, что уже завтра мы можем покинуть сей мир.

3 сентября летчики звена «А» сидели в кабинете командира. Мы только что кончили пить утренний чай, который нам принесла девочка из вспомогательных частей, и в комнате слоями плавал дым. Командир звена Оскар Бриджмен сидел, сдвинув фуражку на затылок и положив ноги на стол. Его кресло раскачивалось, каждую секунду грозя рухнуть назад. Наш Оскар имел просто ужасный характер. Он был довольно вспыльчивым, однако умел летать не хуже остальных. Я не мог и желать себе лучшего командира звена, за ним мы чувствовали себя, как за каменной стеной. Там же сидели и все остальные. Наш высоченный чемпион по плаванию Джек Киннох, не обладавший чувством юмора. Тут же находились Маллиган и Росс, которых мы прозвали Малл и Росси, два австралийца, которые появились в эскадрилье в 1937 году. Они почти всюду ходили вместе. Временами они затевали долгие споры, над которыми потешалось все звено. Тут же был англичанин Иен Хэйдон, женатый на симпатичной девочке, которую звали Делл. Иен был очень привязан к Делл и

каждый вечер, как только освобождался, удирает в Линкольн, где они жили. Сейчас он очень страдал, так как уже несколько ночей не был дома. Тут же сидел Сильво. Ну и орел! Он имел талант постоянно влипать в какие-то истории. Питкэрн-Хилл был единственным кадровым офицером в нашем звене. Очень симпатичный, настоящий шотландец, Пит был прекрасным спортсменом и играл в регби за ВВС. Тут же находились и все остальные, которых я не буду перечислять. Однако, в любом случае, они тоже служили в звене «А». Мы гордились сами собой, парни звена «А», потому что всегда были впереди звена «В» — и в полетах, и в попойках.

Внезапно открылась дверь, и вошел Чифи.

«Все самолеты готовы к пробному полету».

«О'кей», — сказал Оскар и шлепнул ладонью по столу.

Старший сержант Лэнгфорд козырнул и вышел. Он был отличным парнем, этот Лэнгфорд. Он отвечал за техническое состояние самолетов звена. Уже несколько лет он появлялся с неизменным докладом, что самолеты готовы, и я не сомневаюсь, что и сегодня он делает то же самое.

Я мог бы написать очень много о нашем наземном персонале. Это были прекрасные люди, которые отдавали работе все силы, но получали за это совсем немного. Их поддерживала только гордость за свое дело.

Едва Оскар кончил рассказывать анекдот про епископа, как внезапно дверь с треском распахнулась и влетел Крэппи. Крэппи Китсон выглядел так, словно собирался рожать. В этом было нечто необычное. Он ничего не сказал, а только подбежал к окну и включил радио. В полной тишине мы услышали слова Чемберлена, который сообщил нам и всему миру печальную новость — между Великобританией и Германией отныне существует состояние войны. Оскар глубоко затаился, а потом выпустил дым из ноздрей.

«Хорошо, парни, пусть будет так. Вам лучше отправиться к своим самолетам и проверить их. Вернуться через полчаса. Вероятно, для нас найдется работа».

Я отправился осматривать свой «С Чарли» и обнаружил его на обычной стоянке. Это был мой самолет, и надо сказать, довольно паршивый. На взлете его постоянно заносило вправо, а в полете левое крыло все время тянуло вниз. Временами отказывал мотор, но мы терпели. Мы даже любили его, потому что он был наш. В этот период мой экипаж не был укомплектован полностью. Вторым пилотом со мной летал уроженец Сомерсета Джек Уорнер. Радистом был коротышка МакКормик. Проверка всех систем не заняла слишком много времени. Механики хорошо потрудились, и самолет был совершенно исправен.

Потом мы отправились в столовую, где наскоро перекусили под хрипящий граммофон. Наш ленч был прерван громкоговорителем:

«Всем экипажам немедленно собраться в комнате предполетного инструктажа».

Мы ожидали, что тут же получим приказ лететь бомбить Германию, или что немецкие самолеты уже вылетели к нам, но вместо этого к нам обратился командующий базой полковник авиации Эммет. Говорил он недолго. Этот массивный уроженец Южной Африки любил попить и поесть, и его пальцы напоминали гроздь бананов. Он сказал лишь несколько слов. Мы находимся в состоянии войны, и он ожидает, что все офицеры и рядовые будут четко исполнять приказы как командования базы, так и вышестоящих штабов. Он сообщил, что мы должны действовать согласно стандартному плану. Ожидаются две недели максимального напряжения, когда придется совершать вылеты как можно чаще, одна неделя постоянного давления (примерно вдвое меньше вылетов), а потом неделя отдыха. Он сказал нам, что германские ВВС находятся не в лучшем состоянии и, судя по всему, понесли серьезные потери в Польше. Затем мы вернулись, чтобы закончить ленч. Мы прождали весь день, но никаких приказов не поступило. Этим вечером паб был пуст, все писали письма домой.

На следующий день в кабинет командира отправились только мы с Росси. Я не знаю, куда запропастились все остальные, вероятно, они играли в крикет. Неожиданно вошел Леонард Снайт. Он был довольно известным в Королевских ВВС командиром эскадрильи. До войны он был одним из пилотов гонок на приз Шнейдера. Снайт был невысок, и печальное выражение не покидало его усатую физиономию. Он также играл в регби за ВВС и держал рекорд в беге на четверть мили. Однако он имел вспыльчивый характер, и лучше было не попадаться ему под горячую руку. Впрочем, сегодня ему было не до регби. Станным голосом он сообщил:

«Мы должны лететь».

Я и Росси промолчали.

«Мы должны поднять 6 самолетов, по 3 из звеньев «А» и «В». Я не знаю цели. Но думаю, нам придется атаковать германские корабли, вероятно, линкоры. Каждый самолет должен нести четыре 500-фунтовые бомбы. Задержка взрывателя — 11,5 секунд, потому что атаковать будем с малой высоты. Капитан авиации Коллиер поведет тройку звена «В». Вы двое полетите со мной. Взлет в 15.30».

Когда я увидел, как он пишет мое имя на маленьком клочке бумаги, меня охватили совершенно непередаваемые чувства. Несколько дней назад я беззаботно загорал, наслаждаясь жизнью, и будущее казалось простым и ясным. А теперь я солдат, и очень даже могу не вернуться из полета. Росси чувствовал то же самое. Хотя он ничего не произнес, его лицо заметно помрачнело.

Вскоре все было готово. Экипаж собрался, бомбы были подвешены к самолету, и мы отправились на инструктаж. Впрочем, называть это инструктажем было бы несерьезно. Мы собрались вокруг стола, и командующий базой сообщил нам, что следует сделать.

«Вы должны атаковать германские карманные линкоры, которые стоят на рейде Шиллинг у входа в Кильский канал. Если по какой-то причине там не окажется кораблей, вы должны бомбить склады боеприпасов в

Мариенхофе. Однако я должен сразу предупредить вас, что, если от бомб пострадает гражданское население, в домах либо в доках, вы будете наказаны самым строгим образом. Погода ожидается плохая. Вы должны сбрасывать бомбы с малой высоты. Есть сообщения о наличии аэростатов заграждения, но вы их не увидите. Они держатся в облачном слое. Не оставайтесь над целью слишком долго. Возвращайтесь, если решите, что выполнить атаку согласно плану не удастся».

После этого мудрого напутствия Снайт коротко изложил свой план. Мы взлетаем группой, я — правый ведомый, Росси — левый. Когда мы подойдем к «Фон Шееру», то должны будем разойтись на 500 ярдов в стороны и атаковать с трех направлений. Кто-то спросил, что произойдет, если бомбы отскочат от бронированных палуб. Ответил начальник службы вооружений. Он заявил, что бомба должна попасть в надстройку, и она взорвется, когда самолет уже удалится на безопасное расстояние. Потом взял слово капитан Питт, который служил офицером разведки. Он сообщил, что каждый корабль этого типа вооружен зенитными пулеметами, и зачитал длинный параграф из «Летных наставлений». Там указывалось, что следует атаковать с высоты 3000 футов, чтобы избежать огня зениток. Это было выше потолка зенитных пулеметов, но ниже минимальной эффективной высоты тяжелых орудий. Он снова повторил, что ни при каких условиях мы не должны бомбить Германию.

Потом поднялся еще кто-то и начал рассказывать нам, как следует взлетать с бомбами. Ни один из нас этого ранее не делал, и мы просто не представляли, как поведет себя «Хэмпден» с 2000 фунтов бомб на борту. Советы легче давать, чем выполнять. Он порекомендовал в полете больше пользоваться триммерами. При разбеге следовало взять ручку на себя и дать самый полный газ. Все это звучало довольно разумно, так как мы ни о чем подобном не имели представления. Сегодня, оглядываясь назад, я с ужасом понимаю, что мы вообще ничего не зна-

ли. Лишь как-то теоретически мы представляли, что «Хэмпден» летают и с бомбовой нагрузкой.

Больше в штабе делать было нечего, и мы отправились в комнаты отдыха, обдумывая готовый план. Когда мы выходили из автобуса, то получили последний совет командира. Ни в коем случае не следовало отрываться от строя, если только он сам не прикажет. Мы должны были лететь вместе и действовать как единое целое, а не порознь.

Время 14.30. Когда мы уже забирались в грузовики, чтобы разъехаться к самолетам, из штаба пришло сообщение: «Взлет задерживается до 16.00». Это было уже лишнее. Мои парни и так перенервничали, и сейчас они предпочли бы находиться в воздухе, а не проводить в напряженном ожидании еще час. Мы лежали на солнце, курили, но почти не разговаривали. Все пытались угадать, что же такое стряслось, что вылет отложен на целый час. В воздушной войне это почти целая вечность.

В 15.30 поступило новое сообщение: вылет откладывается до 17.00. На этот раз посыльного провожали матерной руганью. Все перенервничали, у меня уже начали трястись руки. Нам все время хотелось пробежаться до туалета, кое-кто из нас бывал там по 4 раза в час.

Наконец пришел приказ садиться в грузовики и ехать к самолетам. Летчики, которые оставались на земле, столпились вокруг нас. Они просто не знали, что следует говорить в подобных случаях. В конце концов они попрощались с нами, и кто-то произнес:

«Счастливого пути. Увидимся вечером».

Когда я сел в свое пилотское кресло, Таффи, один из механиков, нагнулся ко мне и сказал на ухо:

«Удачи, сэр. Задайте этим ублюдкам по-настоящему».

Мне кажется, я ничего не сказал в ответ, а лишь улыбнулся. Примерно так улыбаются, когда не слишком ясно слышат, что там говорится. Но Таффи был одним из старослужащих и понял, что именно произошло. Застегивая мои привязные ремни, он добавил:

«Теперь можете не беспокоиться. С вами все будет нормально. Вы вернетесь».

И ведь он оказался прав.

Примерно через 5 минут мы запустили моторы и начали выруливать на взлет, дожидаясь, пока в воздух поднимутся парни из 49-й эскадрильи, которых вел Джордж Лервилл. Именно Джорджу принадлежат сомнительные лавры. Его самолет из состава 5-й группы первым взлетел, чтобы нанести удар по Германии.

Мы следили, как они поднимаются в воздух, один за другим. Некоторые самолеты заметно виляли, но в основном проблем на взлете не испытывали. После этого взлетел Вилли, потом Росси. Буквально через несколько минут они исчезли в облаке поднятой пропеллерами пыли.

Но теперь я полностью успокоился и был готов ко всему. Я мягко потянул рукоять тормозов, одновременно толкнув вперед оба сектора газа. Затем я отпустил тормоза, и старый «Хэмпден» медленно приподнял хвост. Через 30 секунд он уже был в воздухе, и мы направились к территории Германии.

Самолет был слишком тяжелым. Прошло довольно много времени, прежде чем мы набрали нормальную скорость. Он плохо слушался рулей и все время норовил свалиться на крыло. Через некоторое время я сумел пристроиться к Вилли Снайту, и мы взяли курс на кафедральный собор Линкольна. Я с трудом услышал, как Джек Уорнер говорит:

«О'кей, курс 80 градусов по магнитному компасу, скорость 160».

Но мои мысли были слишком далеко, я лишь следил за уносящимися под крыло лугами. Мне с трудом верилось, что я покинул Англию и лечу в Германию, чтобы сбросить бомбы. Это было просто невероятно. Много раз мы проводили учебные налеты, но всегда твердо знали, что вернемся. Мы были уверены, что в столовой нас уже ждет кружка пива. Теперь все обстояло иначе. Поля были просто прекрасны — иногда можно любоваться даже граф-

ством Линкольна. Мне не хотелось покидать его, все время тянуло повернуть назад. Я даже захотел, чтобы у «С Чарли» что-нибудь сломалось и мы могли повернуть на законных основаниях. Но нам не повезло. Мотор молотил, как швейная машинка, черт бы его побрал. Потом, далеко впереди, показался берег. Вскоре мы пролетели над летним лагерем возле Скегнесса. Всего 2 месяца назад я вместе с остальными летчиками звена находился здесь, и мы все от души веселились. Но вскоре лагерь растаял в дымке, до Германии было еще 2 часа полета.

Время тянулось медленно. Мы летели на малой высоте, всего 1000 футов. Волны под нами выглядели гораздо более мрачно, чем раньше. Но, скорее всего, это были шутки воображения.

Маленький Вилли смотрел прямо вперед. Я думаю, он все внимание сосредоточил на том, чтобы держать правильный курс. Я сам вертел головой, как на шарнире. От одного из летчиков, прошедших прошлую войну, я слышал, что это единственный способ выжить. Возможно, излишняя сосредоточенность Вилли и стала причиной того, что он не заметил германскую летающую лодку, которая пролетела в 500 футах ниже нас. Это был Do-18. Немецкий самолет тотчас повернул влево, и я отчетливо увидел белые испуганные лица германских пилотов, смотрящих на меня сквозь стекло кабины. Возможно, они подумали, что мы их атакуем. Такая мысль у меня мелькнула, но во всех наставлениях записано, что главная задача бомбардировщика — атаковать цель и вернуться назад, а не гоняться за вражескими самолетами. Поэтому мы продолжали лететь прежним курсом.

Примерно в 40 милях от Вильгельмсхафена нижняя граница облачности неожиданно опустилась до 300 футов, начался дождь. Мы сомкнули строй. Я открыл окно, чтобы хоть как-то видеть Вилли, и тут же промок. Море под нами было довольно бурным. Находясь примерно в 10 милях от цели, мы увидели впереди разрывы зенитных снарядов. Это означало, что наши первые самолеты

уже делают свое дело. Тучи теперь шли на высоте всего 100 футов. С моей точки зрения, это было просто прекрасно для атаки кораблей, поскольку при плохой видимости мы могли нанести внезапный удар и тут же скрыться в облаке от зенитного огня. Но, к моему изумлению, Снайт неожиданно начал поворачивать влево. Совершенно не понимая, что он делает, я повторил маневр. Я видел, как несчастный Росси растерянно оглядывается, следя за своим крылом. Ему мерещилось, что самолет в любую минуту может зацепить консолью волну. Затем лидер выправился, и я вдруг понял, что он повернул назад. Разумеется, он был совершенно прав, в этом не было сомнений. Все, что мы знали — мы идем **примерно** по курсу. Но разрывы с равной долей вероятности могли принадлежать и голландским орудиям, и немецким с Гельгоlanda. Снайт не собирался рисковать тремя самолетами, чтобы провести неудачную атаку. Разочарование было ужасным, но дисциплина взяла верх. Нам было приказано не ломать строй, а приказы нужно выполнять.

На обратном пути мы снова встретили все ту же летающую лодку. Я думаю, она патрулировала, чтобы засекать приближающиеся к Германии самолеты. Но мы уже сбросили бомбы в море и из бомбардировщиков превратились в истребители. Я не видел причин, которые мешают мне сбить эту штуку. Я вызвал по радио командира и сообщил ему о контакте. Но ответа не последовало, и мы упустили прекрасную возможность сбить первый вражеский самолет в этой войне.

Мы снова пересекли линию берега уже в темноте возле Бостона. Все маяки были выключены, и штурман Вилли полностью потерял место. Мы болтались над Линкольнширом почти два часа, прежде чем сумели определиться. Лишь когда взошла луна, мы заметили канал, ведущий к самому Линкольну, и повернули на север к базе. Наконец мы все-таки приземлились. Это была моя первая ночная посадка на «Хэмпдене», однако она прошла благополучно. Но какое разочарование, что наш вылет

кончился ничем! Несмотря на все опасности, которым мы подвергались, его нельзя считать налетом, и тем не менее мы испытали все положенные ощущения, если не хуже.

Первое, что я увидел, войдя в столовую, были удивленные лица парней, державших кружки с пивом.

«Мы думали, что тебя сбили. Радист «Z Зебры» видел, как ты шел вертикально вниз, прямо в море. Что случилось?»

Я сказал им, что совершенно не понимаю, о чем идет речь, и отправился спать. Теперь все это просто смешно вспоминать, мы были желторотыми мальчишками, за одним исключением. Я был из тех, кто никогда не идет вертикально вниз, неважно — в сушу или в море.

Таким оказался первый рейд. Да, он оказался неудачным. Да, мы не провели атаку. Но в те дни мы вообще не знали, как это делается, и можно лишь удивляться, как мы сумели продраться сквозь зону плохой погоды и вернуться назад. Мы видели разрывы вражеских зенитных снарядов, только на горизонте, но стреляли все-таки по нам. Тогда я подумал, что если и дальше это будет выглядеть так же, то дела пойдут неплохо.

Хотя мы потерпели неудачу, «Бленхеймы» 2-й группы добились своего и сумели повредить «Фон Шеера». Они вылетели на 2 часа раньше нас и смогли обнаружить противника. Атаковав с малой высоты, они всадили одну бомбу в надстройки немецкого корабля, разбив катапульту и уничтожив стоящий на ней самолет. На следующий день газеты только об этом и трезвонили. Много говорилось об экипаже, который выполнил удачную атаку, и майор авиации Доран, который сейчас находится в плену, был награжден Крестом за летные заслуги. Награда была вполне заслуженной.

В Америке и других нейтральных странах этот рейд стал хорошей пропагандой. Он показал, что все обстоит не так мрачно, как казалось, и старый лев еще способен наносить серьезные удары.

Немцы тоже не теряли времени в пропагандистской войне. Они заявили, что мы бомбили мирных граждан, и вскоре нас постигнет жестокое возмездие. Геринг и Гитлер просто дымилась от злости. Толстый люфтвафмаршал желал немедленно отправить бомбардировщики на Лондон, но Гитлер пока удержал его. Геббельс, эта маленькая вонючка, открыл новый способ ведения психологической войны. Он заставил одного из наших сбитых летчиков участвовать в передаче на Англию, которую вел лорд Хау-Хау. Беседа, насколько я помню, выглядела примерно так:

Вопрос: «Скажите мне, сержант, с вами все в порядке?»

Ответ (нерешительно): «Да, все нормально».

Вопрос: «С вами хорошо обращаются?»

Пауза, потом ответ: «Да, все очень добры ко мне».

Вопрос: «Как вы питаетесь?»

Долгая пауза, потом ответ: «Чудесно, прямо как дома».

Дурной спектакль! Я так и вижу пистолет, приставленный к голове несчастного парня.

На следующий день я стал второй военной жертвой. Я отправился забрать из самолета свой парашют. Когда я вошел в столовую, то увидел крупного черного лабрадора, сидящего в зале. Я люблю собак, и потому решил подойти к нему, чтобы потрепать по голове и сказать, как мы рады видеть его в столовой. Но лабрадор имел свое мнение на сей счет. Его огромные челюсти сомкнулись у меня на руке, и я помчался в умывальную комнату. Из прокушенной руки лилась кровь, а из брюк был выдран огромный кусок. Между прочим, брюки были новыми. Когда этот монстр гнался за мной, намереваясь цапнуть еще раз, в паб вошел Питкэрн, который был обут в тяжелые летные сапоги. Пит был человеком решительным, и его меткий удар подбросил бестию в воздух. Собака удрала. В моей несчастной руке зияли сквозные дыры, и хотя я никому не признался, мне было очень

больно. Мы все хотели казнить преступника без суда и следствия, но оказалось, что он принадлежит полковнику авиации, поэтому он получил прощение. Полковник пришел ко мне, когда мне накладывали пятый шов. Он тяжело отдувался, так как его оторвали от ленча.

«Я слышал, у вас были небольшие неприятности с Симбой? Жаль. Вы должны следить за ним».

Следить за ним! Я еле сдержался. Бедный старый Симба позднее сполна заплатил за свои преступления. После того как он одержал 2 достоверные победы и 4 вероятные, его посадили на цепь. Может быть, сегодня его счет увеличился?

Командование эскадрильей принял подполковник Джордан, который предоставил мне отпуск на 36 часов «по болезни». Джордан был прекрасным командиром, в считанные дни он перезнакомился со всей эскадрильей и завоевал общее уважение. Большую часть времени он кричал. Я припоминаю один день, когда я прибыл в его кабинет, и он разговаривал по двум телефонам сразу. Командиру группы он объяснял, что имеет всего 19 самолетов, причем девятнадцатый неисправен. По другому телефону он разговаривал с кухней, выясняя вопрос о гнилом картофеле, который подали на ленч. Пока я гадал, как он ухитряется не спутать два телефона, адъютант поспешно закрыл дверь. Джордан никогда не боялся принимать решения, и этот 36-часовой отпуск для меня он просто выдумал, так как подобный случай не был предусмотрен никакими уставами.

5 сентября у моего брата была свадьба, на которой мне хотелось побывать, поэтому отпуск оказался очень кстати. Путешествие в Регби оказалось полно приключений. Было еще очень жарко, и кровь начала просачиваться сквозь повязку. Когда я стоял на платформе в Ноттингеме, ожидая поезд, ко мне подошла старая женщина. Она сказала:

«Бедный мальчик, не повезло. Я полагаю, над Килем?»

Потом ко мне пристал молодой человек:

«Мой брат тоже был там, его зовут Симпсон. Его не ранили?»

Затем появился старик в надвинутой на глаза шляпе. Он огляделся, как человек, собирающийся сообщить великую тайну, и прошептал:

«Я был в последней партии, мальчик. Я горжусь тобой».

Меня чуть удар не хватил. Почему никто не может пройти спокойно мимо человека с окровавленной рукой на перевязи? Почему все считают, что я ранен? Ведь собаки иногда кусаются. Одна такая укусила меня. Меня чуть не довели до бешенства своим сочувствием.

Я вернулся в Скэмптон с ноющей рукой и тяжелой головой. На аэродроме не оказалось ни людей, ни самолетов. Кто-то слышал, что в Польше фрицы уничтожили на земле десятки самолетов, поэтому началось исполнение фазы № 10 «Военных планов». Все самолеты были подняты в воздух и отправлены в Рингвей возле Манчестера, чтобы не попасть под удар вражеских бомбардировщиков. Я потом слышал, что парни недурно порезвились в Манчестере, что не удивительно. Поэтому, как только врач снял швы, я тоже помчался туда.

Когда я прибыл туда, день был пасмурный. На такси я доехал до клуба. Там Росси пересказал мне последние новости. Парни действительно неплохо устроились. Оскар обнаружил приличный паб с пивом, патефоном и симпатичными барменшами. Один из пилотов даже ухитрился сделать предложение какой-то из них после очередной порции выпивки. Паб был расположен в очень удачном месте — как раз на полпути между Манчестером и аэродромом. Поэтому можно было заявить, что направляешься в город, но остановиться на полдороги, экономя время и деньги, и предаться более приятным занятиям, например, выпивке.

Несколько дней мы жили в ужасающих условиях. Более 40 человек спали на матрасах прямо на полу в большом зале. Умывальников не было, а в пабе имелась всего одна ванна. Но чем был хорош Рингвей, так это тем, что

там находился сборный пункт женской вспомогательной службы ВВС. Эти девочки еще носили платья и были просто очаровательны. Они принадлежали к тем, кто поступил на службу в самом начале войны, когда перспективы выглядели довольно мрачно, но их выбор пока еще не был вынужденным.

Работы в Рингвее почти не было. Каждый день мы собирались, чтобы проверить самолеты. Обычно это отнимало не более получаса, а потом мы были свободны. Кто-то принимал ванну, кто-то брился и чистился, чтобы привести себя в божеский вид и подготовиться к отправке в паб на фэйф-о-клок. Пиво мы поглощали в огромных количествах. Как-то пришло известие, что в Ирландском море появился германский линкор, но такое больше не повторялось, и мы проводили время довольно безмятежно.

Устраивались многочисленные вечеринки. Излишне говорить, что многочисленные парни в синей летной форме привлекали в пабе всеобщее внимание. Для нас это был настоящий отдых. Война ушла куда-то на задний план, хотя мы «сражались» уже целый месяц. Так почему не жениться, пока светит солнце? А солнца в Манчестере было вполне достаточно. Гостеприимство было просто потрясающим, люди старались предупредить любое наше желание. Все двери были распахнуты, девочки были любезны, билеты в кино бесплатны, и мы жили, словно короли.

А в это же самое время какие-то неудачники проводили ночные налеты на Рейх, но в их самолетах не было бомб. Они либо вели разведку, либо сбрасывали листовки, советуя немцам сдаться или свергнуть Гитлера, или то и другое сразу. В Манчестер долетали слухи, как парни занимались этим, хотя подобными полетами хвастаться не приходится. Наконец настало воскресенье, когда Оскар полетел в Скэмптон с единственной целью — постирать одежду и найти денег. Я был просто потрясен, когда одна из официанток в кафе при аэродроме подошла ко

мне, пока я следил за ним. Она тихо сказала, словно думала прямо противоположное:

«Я надеюсь, он вернется назад».

Я согласился, хотя думал о пяти фунтах, которые он обещал мне на следующий день.

Постепенно мы перезнакомились со всеми местными жителями, и теперь времени начало не хватать. Каждый вечер устраивались коктейли с девочками или что-то подобное. Нам нравился Манчестер, а мы нравились ему. Однажды, когда я с Брюсом Харрисоном пил кофе в маленькой забегаловке, подошла пара девушек из женской вспомогательной службы и присела к нам за столик. Этот вечер мы провели вместе. Делать было почти нечего, и мы до полуночи просидели в «Мидленд-отеле», попивая коктейли и слушая оркестр. До сих пор я не обращал особого внимания на женщин. Они казались мне обязательной принадлежностью вечеринок, не более того. Иногда они были глупыми, иногда умными, но ни одна не произвела на меня особого впечатления. Наверное, это война повлияла на меня, но я очень быстро влюбился, как мальчишка. С этого момента я постоянно думал только о ней. Она могла летать, играть в гольф и участвовать в автогонках. Она была красивой. Она была чудесна и все такое прочее. Но хотя Барбара была очень ласкова со мной, как-то раз она довольно твердо заявила, что ее сердце принадлежит одному пилоту морской авиации. Вот так-то. Немного позднее я видел его. Но это страшно меня поразило. Потребовалась война, чтобы несчастный парень влюбился...

Однажды в Рингвей примчался заместитель командира эскадрильи Сэм Триплтон. Он должен был подтянуть нас. Командованию стало известно, что мы слишком хорошо проводим время, и его прислали проверить, так ли это на самом деле. Во второй половине дня он выгнал нас в отель, где не подавали спиртного, и освободил наш паб. Естественно, лица летчиков помрачнели, особенно у тех, кто успел обзавестись подружками. Этот отель

находился в нескольких милях от аэродрома. Несмотря на сухой закон, именно там я участвовал в самой ужасной попойке за всю свою жизнь...

Так прошли несколько недель. Уже поползли слухи, что мы останемся в Рингвее навсегда. Но кто-то в Бомбардировочном Командовании решил иначе.

Судя по всему, немцы слишком прочно увязли в Польше, чтобы заниматься бомбардировками Англии. Но однажды, когда я сидел в комнате отдыха, дожидаясь, пока рассеется туман, внезапно прибежал мой радист Мак.

«Приказ из штаба группы».

Не сразу сообразив, в чем дело, мы все-таки направились в радиорубку. Чтобы избежать долгих проводов, как бывает обычно при передаче радиogramм на большое расстояние, мы наладили небольшую рацию, чтобы держать постоянную связь со Скэмптоном. Это было строжайше запрещено, но оказалось очень полезно. Когда Мак кончил записывать то, что услышал, он передал листок Росси, который был королем шифрования. Расшифровка радиogramмы — до ужаса нудное занятие, и мы нетерпеливо переминались вокруг, заглядывая ему через плечо. Он медленно вывел первое предложение. Радиogramма начиналась стандартно: «От Базы 83-му подразделению, Рингвей».

Мы ждали.

Нас отправляют во Францию?

Нас отправляют в Исландию?

Это война. Это реальность.

Может, это весточка от Оскара, который собирался вернуться ночью, и он просит нас найти ему подружку?

Затем Росси прочитал все остальное. «Вернуться на базу. Начать подготовку к ночным полетам». Когда он кончил читать, раздался всеобщий стон.

«Ночные полеты. Какой ужас!»

«Листовки. Великий боже!»

Но Брюс уже думал о прощальной вечеринке. Малл тоже думал. Полагаю, он должен был встретиться с де-

вушкой в «Кафе-Рояль». Сильво, скорее всего, ни о чем не думал. Я думал о Барбаре и ругался.

Когда мы возвращались в Скэмптон, я сильно отстал от других самолетов, так как мне никак не удавалось заставить свой старый «С Чарли» лететь быстрее. Я попытался показать, что мы не так уж плохи, но выбрал для этого не то время и не то место. Когда я заложил крутой вираж над вышкой управления полетами, то увидел на площадке невысокую фигуру, размахивающую кулаками. Я не был уверен, что узнал ее, но все-таки неприятный холодок пробежал у меня по спине. Я поспешно приземлился и отрулил в самый дальний уголок аэродрома, где, как я надеялся, меня никто не увидит. Когда я прибыл в центр управления полетами, то выяснилось, что я оказался совершенно прав. Это был маленький Вилли. Он вернулся. Я уже давно знал, что он на дух не переносит пижонов, и получил по полной программе. Следующие несколько ночей я провел в радиоцентре, обеспечивая связь во время ночных полетов. Но во время пребывания в Рингвее я хорошо отдохнул, поэтому наказание перенес довольно легко.

Хотя дни тянулись очень медленно, сентябрь все-таки закончился. Начались октябрьские туманы. Все ночные полеты были отменены. Почему — никто не знал, просто отменили, и все тут. Теперь мы готовились атаковать вражеские корабли. Каждый день по 9 самолетов из каждой эскадрильи должны были дежурить в получасовой готовности. Дежурства начинались в 7 утра. Весь день мы сидели в комнате отдыха, курили, читали, слушали радио. Как только начинало темнеть, нас распускали. Не слишком веселая жизнь. Для пилота бомбардировщика это настоящая пытка, и вскоре мы начали ворчать. Единственным светлым пятном были увольнения. На стареньком «Энсоне» мы могли на сутки улететь в Рингвей, чтобы повидать старых знакомых. Но вскоре это прекратилось, как только об этом пронюхало высокое начальство.

Октябрьские дни ползли мучительно медленно. Нам начинало казаться, что вся война превратится в нудную тягучую жвачку. События ползли со скоростью улитки. Готовность. Отбой. Отсрочка. Скучища! Постепенно до нас начало доходить, что все отвалынные пирушки прошлого месяца были пустой тратой времени и денег. Нас не собирались отправлять на фронт во Францию. Нам не угрожала смерть. Это была какая-то статичная война. Вы будете смеяться, но я, наконец, нашел время посетить дантиста. В начале сентября я получил вызов, но как-то не собрался побывать у него. Когда мы столкнулись с ним в столовой, я объяснил:

«Я не пришел к вам потому, что не видел смысла заниматься зубами. Это долгий и мучительный процесс, а я был уверен, что погибну буквально через несколько дней».

В то время я действительно так думал, и это было совершенно типичным настроением в нашей эскадрилье.

Теперь все обстояло иначе. Походило на то, что немцы пока зализывают раны. А вот что они намерены делать дальше — было совершенно неясно. Зато было совершенно ясно, что будем делать мы — ничего. Польша пала. Две огромные армии стояли друг против друга на линии Мажино, обмениваясь через громкоговорители всевозможными угрозами и оскорблениями. Немцы призывали французов повернуть оружие против своих британских союзников.

А вот история, которая показывает, что немцы обладают довольно своеобразным чувством юмора. Как-то раз в разгар боев Me-100, который тогда считался новейшим и секретным самолетом, совершил вынужденную посадку на равнине между линией Мажино и линией Зигфрида. Весь день оба противника внимательно следили один за другим. Англичане и французы готовили специальные патрули, которые с наступлением темноты должны были подобраться к севшему самолету и постараться вытащить его к французским траншеям. Наступила ночь. Она была облачной и довольно темной. Патруль двинулся вперед,

ползя на четвереньках. Солдаты даже дышать боялись, чтобы не привлечь внимания немцев. Наконец они подобрались к «Мессершмитту». В течение нескольких минут они пытались отдышаться, а потом обвязали хвост самолета веревкой. Работать было очень трудно, так как нельзя было зажечь даже спичку. Провозившись целый час, союзники сделали свое дело и поползли назад. Внезапно два немецких прожектора нащупали их. Яркий свет ослепил солдат, они напоминали воришек, застигнутых с поличным. Один из тех самых громкоговорителей проревел так, что было слышно на 10 миль вокруг: «Если вам нужен свет, какого черта вы сразу об этом не сказали?» А затем немцы открыли огонь из пулеметов.

На следующий день французы в отместку обстреляли немецкие окопы из орудий. Весь мир следил за этими играми и повторял: «Что за смешная война!»

Но летчикам было не до смеха. Нам пока везло, но вот одна или две эскадрильи, базировавшиеся в Хэмсвелле, уже пострадали. Мы почти ничего не знали о воздушной войне, и нам приходилось учиться на собственном опыте. Кому-то не везло. Эскадрилья из 12 самолетов была отправлена атаковать 3 немецких эсминца, находившихся возле Гельгоlanda. Вернулись только 6 самолетов, и летчики рассказали очень странную историю. Выяснилось, что эсминцы не имеют зенитных пулеметов, как предполагалось. Зато на них установлено множество мелкокалиберных автоматических пушек, которые делают атаку одиночного самолета с малой высоты форменным самоубийством, если только его не поддерживают другие самолеты. Оказалось, что эсминец имеет такую маневренность, что без труда уворачивается от одиночного самолета. Также выяснилось, что с немецкими истребителями можно столкнуться даже вдали от берега.

Еще одна эскадрилья попыталась атаковать вражеские корабли в Гельголандской бухте. Она разделилась на звенья, но никаких немецких кораблей найти не смогла. По пути домой, судя по всему, они заметили немецкие истребители.

требители. Командир звена решил избавиться от бомб, чтобы хоть немного увеличить скорость. Открылись створки бомболюков, пилоты нажали кнопки... Это было последнее, что они сделали. Самолеты летели на высоте всего 500 футов, и все были разорваны на куски взрывами бомб. Не осталось никого и ничего. Об этом эпизоде до сих пор рассказывают самое разное, как у нас, так и у немцев. Это новая война, и нам приходилось учиться на собственном горьком опыте.

Налет на Вильгельмсхафен «Веллингтонов» без истребительного прикрытия стал еще одним примером знакомства с неизвестным, но я не могу огульно обвинять штабы. Тогда все считали, что сомкнутый строй «Веллингтонов» может защитить себя от атак Ме-109. Однако мы получили такой урок, что никогда более подобные налеты не повторялись. Почему? Да потому, что это стоило слишком дорого летчикам. В то же время эта операция полностью разрушила наше доверие к немецким военным сводкам. Они заявили, что сбили 54 самолета, что превышало число «Веллингтонов», участвовавших в операции.

Но и немцы не сидели сложа руки. Своей целью они выбрали Скапа Флоу. Налет был неудачным из-за слишком неточного бомбометания. Наши истребители заявили, что подстрелили всего одного кролика, и я склонен им поверить. Но позднее немецкая подводная лодка скрытно пробралась через боновое ограждение в эту военноморскую базу, потопила линкор «Ройял Оук» и ускользнула обратно. «Это доказывает некоторую ненадежность наших боновых ограждений. Их следует усилить», — заявил представитель Адмиралтейства.

Через несколько дней летчики фрицев предприняли новый налет. Над покрытыми туманом водами залива Фёрт-оф-Форт появились 12 немецких самолетов, которые попытались атаковать корабли, стоящие в гавани Эдинбурга. Наши истребители, сначала «Гладиаторы», а потом и «Спитфайры», были подняты по тревоге, и несколько «Хейнкелей» не вернулись. Следует отметить, что

в этих налетах участвовали лучшие немецкие пилоты, которые до войны работали в компании «Люфтганза». Я слышал почти невероятную историю об одном воинственном майоре запаса. Он уже сбил один «Хейнкель», а потом погнался за другим. Он гнал немца над Дремом и зелеными полями Бервика. Там немецкий самолет и сел. Полюбовавшись этим зрелищем, наш герой вдруг решил стать первым летчиком-истребителем, захватившим в плен экипаж сбитого самолета. Майор быстро составил план действий. Он сделал пару кругов над полем, но единственными, кто его видел, были все те же немцы, которые сидели рядом с разбитым «Хейнкелем» и с любопытством следили за своим противником. Наш герой выпустил закрылки и сел, не выключая мотора. Но тут колеса «Спитфайра» увязли в грязи, и самолет скапотировал. Пилот попытался выбраться из кабины — напрасно! Он оказался в ловушке и висел ногами вверх, слушая неприятный звук капающего бензина. Оставалось только ждать, пока кто-нибудь поможет. Немцы, которые взирали на все это с немалым изумлением, наконец решили сделать хоть что-то. Они подбежали к «Спитфайру» и в считанные секунды освободили пилота. Выскочив из-под обломков, наш герой тут же выхватил пистолет и заявил:

«Вы арестованы. Кто-нибудь говорит по-английски?»

Германский капитан ответил, продемонстрировав прекрасное оксфордское произношение:

«Я говорю. Я кончил Малверн и Тринити. Но, майор, это была чертовски неудачная посадка».

Вот такие истории начали появляться со временем. Правдивы они или нет — неизвестно. Однако любая из них имела под собой какое-то основание, и еще много месяцев подобные байки рассказывали во всех пабах Линкольна.

Здесь я должен заметить, что в то время призывники пока еще не могли действовать так же хорошо, как кадровые летчики. Примерно год спустя они освоились и проявили себя с наилучшей стороны, но в суровые дни

1939 года на них еще нельзя было полагаться. Однако об этом чуть позже.

В ноябре зарядили дожди. Наша эскадрилья начала получать пополнение. Замелькали новые люди, прибывшие из учебных подразделений. Как-то мы сидели в центре управления полетами, когда прибыли сразу пятеро новичков — Джекки Уитерс, Тони Миллс, Билл Твиддел, Дикки Банкер и Гринни Гринвелл. Все они были англичанами, за исключением Гринни, который родился в Южной Африке. Они заметно нервничали, так как совершенно не представляли, что их ожидает. Все они были довольно молоды, кроме Джекки Уитерса. Оскар осмотрел новичков. Я полагаю, они не ожидали увидеть такого молодого командира звена и уж совершенно точно не предполагали, что его мундир будет распахнут, фуражка сбита на затылок, а ноги будут красоваться на столе. Он сказал:

«Парни, вам всем очень повезло, потому что вы попали в мое звено. Все провокаторы попадают в звено «В»! От вас требуется лишь одно — проявить исполнительность и высокую летную дисциплину. Наверное, вас научили неплохо летать на «Хэмпденах», и, скорее всего, вы уже вообразили себя асами. Но я боюсь, что мне придется вас разочаровать. Вы все станете вторыми пилотами. Это означает, что вам придется выучиться штурманскому делу, а кроме того, это значит, что управлять самолетом вам доверят разве что во время учебного ночного полета».

Он быстро распределил новичков. Тони Миллс попал к Джеку Киноху, Гринни отправился к Иену. Затем Оскар ехидно улыбнулся и посмотрел на меня.

«А теперь ты, Гиббо. Так как у тебя самый дрянной радист и самый плохой самолет, и поскольку ты сам еще салага, ты получишь вот его».

Он указал на Джекки Уитерса. Я знал, что Оскар шутит, но ведь Джекки об этом не подозревал.

«Ну что ж, спасибо, Оскар, — ответил я и повернулся к Джекки. — Ты чертовский везунчик. Ты попал к лучшему пилоту эскадрильи».

Я успел выскочить из комнаты, провожаемый криками:

«Да ты просто мазила!»

«Берегись, он тебя прикончит!»

Я уже захлопнул дверь, когда в нее с треском врезался летный сапог.

После этого я устался на Джекки. Это был прелюбопытный тип. Его мать была оперной певицей, а сам он учился на балетного танцора. Кроме того, Джекки недурно играл на пианино любые джазовые мелодии. Он даже мог петь, вроде Гарри Роя. Однако самым главным в Джеке было то, что он имел золотое сердце и при этом не боялся никого и ничего. Немного позднее я обнаружил, что и летает он совсем недурно.

В конце ноября нас всех перепугали известием, что всего в 2 милях от Ньюкасла замечены 3 германских эсминца. Нас отправили на разведку. Если бы сообщение оказалось правдой и эсминцы действительно там находились, обе эскадрильи должны были немедленно взлететь и атаковать их бомбами. Нет нужды говорить, что все это оказалось липой. Мы уже возвращались на базу, когда пришло новое сообщение. Нам приказали провести поиск в Северном море в 20 милях от датского острова Зильт. Джекки схватился за голову:

«Я ведь не захватил нужных карт!»

Впрочем, они не потребовались. Мы просто все время следовали за Оскаром и не увидели ничего, кроме рыбацкой лодки. Когда мы подлетели к Зильту, то увидели только слой облаков над сушей. Когда мы вернулись назад, то на радостях раздавили несколько банок пива. В нашей группе мы стали первыми летчиками, которые увидели германскую территорию днем. Сомнительное удовольствие, скажем прямо.

Примерно в это время германский карманный линкор «Дойчланд» попытался прорваться в Атлантику. С однотипным «Графом Шпее» уже было покончено. А теперь командование ВВС решило предоставить бомберам воз-

можность продемонстрировать свое искусство. Однажды пришло сообщение, что «Дойчланд» покинул Киль и направляется в Северную Атлантику, чтобы атаковать наше судоходство. По сообщению самолета-разведчика, он движется на север вдоль побережья Норвегии и сейчас находится возле Ставангера. На рассвете в Скэмптоне начался переполох. Сразу были вызваны все экипажи, хотя в каждой эскадрилье осталось только по 9 самолетов.

Инструктаж не затянулся. Атаковать следует звеньями по 3 самолета. Общее количество самолетов, участвующих в операции, — около 50. В случае появления вражеских истребителей следует сомкнуть строй и прикрывать друг друга, насколько это получится. В последний момент мое место занял Джо Коллиер и оставил меня на земле пылать гневом. Но уже через несколько часов он пожалел о своей настойчивости.

Итак, они взлетели. Командовал ударной группой подполковник Шин, командир 49-й эскадрильи. В одном из самолетов находился наблюдатель, который должен был в бинокль опознать «Дойчланд». Увидев карманный линкор, он должен был выпустить цветную ракету. После этого наши пилоты должны были смело атаковать указанный корабль, не опасаясь, что это — случайно подвернувшийся британский крейсер.

Самолеты летели над продуваемым ветрами Северным морем, держа высоту 10000 футов, и, наконец, заметили берега Норвегии. Чтобы добраться туда, им потребовалось всего 2 часа, так как их подгонял сильный попутный ветер. Однако Шин, который пилотировал ведущий самолет, отважно решил лететь дальше, чем предусматривалось планом. Держась в 3 милях от берега в зоне чудесной погоды, они летели на север, осматривая все бухточки и фиорды, пока не прибыли в точку, откуда следовало поворачивать назад, — кончался бензин. Самолеты повернули на запад, в Англию. Но теперь ветер был встречным, и он быстро превратился в настоящий шторм. Наши «Хэмпдены» имели не слишком вы-

сокую скорость, и, если смотреть на море, можно было заметить, что относительно поверхности они вообще еле двигались. Через 4 часа тот самый наблюдатель предположил, что они проскочили севернее Шотландии и сейчас находятся на просторах Атлантики. Поэтому он посоветовал повернуть на юго-восток. Так и сделали. В то время радиосвязь между самолетами была не слишком надежной. Спустя какое-то время старший штурман, находившийся на борту головного самолета, сумел убедить наблюдателя, что тот ошибся, и самолеты снова повернули на запад.

Но теперь запасы бензина стремительно сокращались. Самолеты находились в воздухе уже 10 часов, и пилоты с тревогой следили за указателями запаса топлива. Стрелки колебались вокруг отметки 100 галлонов. И ни малейшего признака земли. Начинало походить на то, что всей группе придется садиться на воду. Внезапно из тумана впереди вынырнуло маленькое рыболовное судно. День клонился к вечеру, уже было достаточно темно, и старый рыбак, правивший ботом, явно завершил свою работу и направлялся домой. Он сильно удивился, когда внезапно 50 «Хэмпденов» принялись кружить над его ботом, передавая сигнальными прожекторами секретные позывные. Однако у рыбака не было ни радио, ни сигнальных ламп, поэтому он просто помахал самолетам рукой, полагая, что пилоты дурачатся. Тем временем одна из эскадрилий, которой командовал Вилли Уотт, описывая очередной круг, случайно заметила на горизонте землю и сразу повернула туда. Через 15 минут она благополучно села в Монтрозе. За ней поспешили и остальные эскадрильи, которым тоже удалось сесть. Бомбардировщик, который пилотировал один сержант, уже заходил на посадку, когда у него кончился бензин и встал один мотор. Пилот дал полный газ второму мотору, но через несколько секунд заглох и тот. Самолет разбился на кладбище возле аэродрома, но экипаж остался цел.

1 декабря не произошло решительно ничего, мы лишь получили сообщение, что Россия вторглась в Финляндию. Почему это произошло, выяснится лишь после войны, но я верил русским. Если они так поступили, значит у них имелись серьезные основания. Хотя в то время мы об этом не думали.

Именно 1 декабря я получил 3-дневный отпуск, первый с тех пор, как меня покусала собака. Нам не разрешали уезжать слишком далеко, мы всегда должны были иметь возможность вернуться в часть за 12 часов. Поэтому я поехал в Ковентри, погостить у своего брата. Отпуск прошел тихо, включая обычное количество выпитого пива и игру в регби. Но на одной из вечеринок я встретил Еву Мур и в тот же момент влюбился в нее без памяти. Она была невысокой и очень красивой, и она умела поддерживать беседу. Во время занудных вечеринок, на которых пережевывались военные сводки, было приятно встретить кого-то, с кем можно было поговорить о книгах и музыке. Большинство людей, способных говорить об этом, не слишком симпатичны, но эта девушка была очень привлекательна. Ее родители работали в Кардиффе.

Я еще зализывал сердечные раны (я так полагал), которые нанесла мне Барбара, а у большинства парней из моей эскадрильи уже имелись постоянные подружки. Поэтому я не видел причины, по которой я не мог найти подругу, Ева мне подходила. Было очень приятно жить, как нормальный человек, прогуливаясь с красивой девушкой. Но вскоре все кончилось.

В последний вечер мы были на коктейле в отеле «Кинг Хед», веселье затянулось до 3 ночи. Это была самая обычная пьянка. Единственное, что мне запомнилось, — я имел глупость мешать ром с виски. Гурман может лишь поморщиться, услышав об этом. Попрошавшись с братом и всей компанией, я добрался до автомобиля и отправился в Скэмптон, до которого было около 100 миль. Никто не может чувствовать себя нормально в 3 часа ночи, а ром и виски не улучшают самочувствия. Временами у

меня все плыло перед глазами. На фарах были установлены маскировочные козырьки, и в результате фары не светили вообще. Уже через час я сбился с дороги и едва не попал в кювет. Тогда я решил поспать, чтобы дожидаться рассвета. Через час или два я проснулся с гудящей головой и мерзким привкусом во рту. Как говорится, ром пошел назад.

Как только я добрался до Скэмптона, я кинулся в ангар и отключился в комнате отдыха пилотов. Я опоздал на несколько часов, но не хотел, чтобы Вилли застукал меня с ужасным спиртовым перегаром изо рта. В комнате было тихо и тепло, и я отлично выспался. Когда я уже дремал, появились несколько парней. Сквозь сон я слышал, как кто-то сказал:

«О, Гиббо вернулся!»

Потом кто-то другой добавил:

«Посмотрите на эти мешки под глазами! Он славно повеселился!»

Все захохотали, и это было уже слишком. Один прыжком я поднялся на ноги и заорал на парочку, глазевшую на меня:

«Пошли вон, черти проклятые! Я просхал сотню миль, несмотря на страшное похмелье. А теперь сплю».

Они сразу скрылись, так как прекрасно представляли мое состояние.

Погода в декабре была большей частью ужасная. Хотя мы проводили время в постоянной готовности, ожидая приказа на взлет, лишь 2 раза мы действительно поднимались в воздух, чтобы перехватить неуловимый «Дойчланд». Но оба раза буквально через час поступал приказ вернуться, и выходило, что мы зря получаем свое жалование. Каждый день аэродром затягивало туманом, хотя мы могли кое-как видеть небольшую ферму на другом конце аэродрома.

И тут некий босс в министерстве авиации решил, что летное поле в Скэмптоне слишком мало. Эта ферма мешала его удлинить, поэтому было решено ее снести. Ко-

мандира одной из эскадрилий Джонни Чика вдруг осенила светлая идея. Если ферма обречена, почему бы ее не разрушить 500-фунтовыми бомбами? Мы получим некоторую практику в бомбометании с малых высот и одновременно выясним, как в этом случае ведут себя наши бомбы. Сразу было объявлено соревнование между эскадрильями, и все с нетерпением принялись ожидать великого дня.

Наконец подвернулся удобный случай. Но в самый последний момент вмешалось министерство, которое разрешило использовать только учебные бомбы. Однако они при падении должны были выбрасывать столб дыма для большего реализма.

Парни взлетели один за другим. Они сбрасывали бомбы с высоты 100 футов. Хотя пилоты старались изо всех сил, результат оказался скверным. Кто-то просто промазал. У других бомбы рикошетом отскакивали от земли, перелетали через здание и взрывались в четверти мили от цели. Мы многому научились в тот день. Оказалось, что бомбометание с бреющего полета гораздо сложнее, чем мы думали. Оказалось, что рикошетирующие бомбы могут пролететь большое расстояние, если взрыватель установлен в хвостовой части. Кто-то высказал предложение приделать к бомбам штыри, чтобы они втыкались в землю, как дротики. Победил в соревновании Джонни Чик, который сумел всадить бомбу прямо в окно спальни. Это было довольно забавно, потому что в дартс он всегда проигрывал.

Так прошел декабрь. Один или два раза мы устроили соревнования. Мы практиковались в посадке и бомбометании. Так мы пытались занять самих себя, но в целом мы изнывали от безделья. Мы уже начали думать, что идет какая-то странная война.

Как-то раз я вместе с Оскаром полетел в Сент-Атен в Южном Уэльсе, чтобы забрать какое-то секретное оборудование для наших «Хэмпденов». Полет оказался сложным, так как всю дорогу нас сопровождали низкие тучи.

Когда мы выскочили из облачности над Бристольским каналом на высоте 500 футов, корабли какого-то конвоя немедленно открыли по нам огонь и едва не сбили обоих. Нас спасла лишь не слишком хорошая меткость наводчиков. А на аэродроме мы застряли. Погода стала еще хуже, и мы решили заночевать здесь, чтобы улететь на следующий день. Это меня вполне устраивало, потому что я сумел побывать в доме Евы и познакомиться с ее родителями. Затем мы покинули Кардифф.

А потом подошло Рождество, наше первое военное Рождество. С самого утра мы находились в готовности к вылету, чтобы атаковать вражеские торговые суда. Когда подошло время ленча, мы достали апельсины и прочие деликатесы из бортпайка, положенного только в полете. И думали о тех счастливицах, которые могут сейчас хорошенько выпить и повеселиться. Но кто-то наверху услышал наши молитвы, и вылет отменили. Вечеринка таки состоялась. Сначала мы отправились в столовую рядового состава, которая была затянута пеленой табачного дыма. Праздник начался с громких воплей, каждая эскадрилья пыталась переорать соседей. Сначала брала верх 49-я, потом 83-я, потом снова 49-я, а кончилось все адской какофонией.

Мы вспомнили старую традицию Королевских ВВС. В день Рождества офицеры обслуживали рядовых, а рядовые получали право звать офицеров по именам, кому как захочется. Поэтому нам пришлось выслушать немало неприятного. Одна кружка пива сменяла другую, причем все быстрее и быстрее. Вечеринка становилась все более грубой, а словечки — все более резкими. Но тут пригодилась другая традиция, по которой офицеры должны покинуть праздник, когда по воздуху начинают летать стулья, иначе им (офицерам, а не стульям) придется плохо.

Затем мы отправились в сержантскую столовую, где любой из сержантов имел право плеснуть джина в офицерскую кружку с пивом. Мне подливали несколько раз,

и я просто не помню, как добрался до дома. Никого за это не наказывали. Рождество! Никто не знает, удастся ли нам встретить еще одно.

После того как мы убедились, что рядовые и сержанты хорошо повеселились и налили пивом под завязку, мы отправились в офицерскую столовую на свой собственный праздник. Это был просто кошмар. Вечеринка превратилась в мальчишник, так как на ней не было ни одной девушки. Но какой получился мальчишник! Сначала каждая эскадрилья уселась отдельно, потом кто-то крикнул:

«Парни, идите сюда! К черту церемонии!»

Я еще помню, что меня извлекли из-под груды тел, чтобы доставить к телефону. Это звонила Ева, которая хотела поздравить меня с Рождеством. Затем я отправился обратно в эту свалку. Просто чудо, что никто не пострадал.

Наконец я подумал, что неплохо бы отправиться в постель. Я крепко надрался и обнаружил, что идти прямо очень непросто. Пока я пробирался по коридору, мне по пути попались четыре огнетушителя. Я не заметил их отчасти потому, что в коридоре было темно, отчасти потому... понятно, почему. В любом случае, я налетел поочередно на все четыре, и все они сработали. Я просто не знал, что делать. Сначала я пытался поставить их так, чтобы пена перестала заливать коридор. Это не удалось. Они на секунду замолкали, а потом снова начинали поливать мои брюки. Справиться с ними было просто невозможно, и я вышвырнул их в окно. Вот шума-то было! Стекла звенят, огнетушители булькают... Я добрался до постели с приятным сознанием, что сделал все возможное, чтобы выпутаться из сложной ситуации.

Но на следующий день клерк столовой холодно сообщил мне, что меня на месяц лишают спиртного, учитывая погром, который я учинил в столовой. Я страшно разозлился и помчался искать Вилли Снайта. Однако он нашел способ меня утешить.

«Подумай, Гиббо, все, что ни делается, делается к лучшему. Ты сэкономишь кучу денег и сможешь потратить ее на подарки для своей девушки».

Это звучало разумно, и целый месяц я не прикасался к спиртному.

Закончился 1939 год. Закончился он как-то неправильно — пьянкой, а не боевым вылетом. Но если бы мы знали, что нас ждет в последующие 3 года, попойка была бы еще грандиозней.

ГЛАВА 3

НА ОШИБКАХ УЧАТСЯ

Мы долго будем помнить начало января 1940 года. Начались сильнейшие снегопады, и снег лежал буквально повсюду. Он засыпал взлетные полосы и завалил двери ангаров, он забивался в кабины самолетов и сделал нашу жизнь почти невыносимой. Дорога на Линкольн была закрыта на целую неделю. В столовой кончилось пиво. По нашей просьбе прилетел дальний бомбардировщик «Уэлсли» и сбросил на парашюте несколько ящиков, однако парни быстро выпили все.

Как-то вечером мы вместе с Маллом решили отправиться в кино в Линкольн. Сквозь непроглядную пургу мы покатали по шоссе на моем автомобиле. Различить что-либо за ветровым стеклом было просто невозможно. Маллу пришлось идти рядом с автомобилем, держа в руке фонарь, пока я сидел за рулем. Мы еле ползли. Совершенно неожиданно мы снова оказались перед воротами базы. В темноте и метели мы где-то ухитрились сбиться с пути, описали круг и вернулись в то место, откуда выехали. В этом вечером в кино мы так и не попали.

Пара офицеров, которые воевали еще в прошлую войну, сказали, что в такую скверную погоду нам остается лишь одно — собираться вокруг пианино и петь хором. Поскольку собственных идей у нас все равно не было, мы

решили попробовать. Поэтому мы собрались все вместе, Джекки Уитерс барабанил по клавишам, а парни сидели вокруг с кружками пива в руках. Впрочем, у меня был апельсиновый сок. И мы пели, старательно надрывая глотки. Было исполнено множество песен, кое-какие получились хорошо, кое-какие (точнее, большинство) — плохо.

Как-то вечером Оскар ввалился в столовую, покатываясь со смеху. Это было настолько непохоже на Оскара — смеяться во все горло, — что мы поинтересовались, не плохо ли ему. Он с трудом выдавил:

«Идите в бильярдную, сами все увидите».

Мы помчались туда, и действительно, то, что я увидел, едва не заставило меня рухнуть на пол. Вокруг пианино сидели три священника с кружками пива, сохраняя при этом исключительно серьезный вид. Они распевали: «Следующий, кто отлетит».

Как обычно, в армии любое подразделение, которое не находится на линии огня, очень быстро превращается в красную тряпку для вышестоящих командиров, которые стремятся что-то изменить. Вот и сейчас пришел приказ превратить нашу эскадрилью в летную школу. Каждое утро нам приходилось выслушивать 3-часовые лекции. Мы уже сами начали называть себя 83-м учебно-боевым подразделением. Это были лекции по штурманскому делу, по вооружению, по метеорологии, словом, все то, что мы давно уже знали. Каждое утро в 8.30 проходил строевой смотр. Устраивались проверки личного состава, чтобы командиры звеньев могли убедиться, что все в наличии. Жизнь превратилась в кошмар, его скрашивали только двухсуточные увольнения. За это время я успел побывать в Шеффилде, чтобы повидаться с Евой, которая выступала там вместе со своей трупой.

В конце января снег начал таять, и по аэродрому заструились настоящие реки. Казармы женской вспомогательной службы залило, что породило несколько противоречивых слухов. Обе эскадрильи должны были перебазироваться на север, в Килносс и Лоссимут, чтобы охо-

титься за германскими подводными лодками, а в случае необходимости — нанести удар по германским кораблям. Наконец эти слухи стали фактом, и началась подготовка к перебазированию. Я договорился с Вилли Снайтом, что мой самолет перегонит Джекки Уитерс. А сам отправился на поезде в Глазго и сумел нанести еще один визит Еве, так как ее труппа перебазировалась туда.

Это была жуткая поездка. Большинство людей, которым привелось ехать ночью в военное время третьим классом, не станут этим хвастать. Поезда вечно опаздывают, и потому по пути в Лоссимут мне пришлось заночевать в Перте.

Наконец я добрался до Лоссимута. Парни встретили меня в местном гольф-клубе и рассказали, что перелет прошел прекрасно. Вот только все самолеты вышли из строя, потому что мокрый снег со льдом, набившись в щели закрылков, вывел их из строя, и сейчас самолеты ремонтировались. Прошло несколько дней, прежде чем обе эскадрильи вернули боеспособность.

Жизнь в Лоссимуте была очень приятной. В заливе Морей-Фёрт проходила ветвь Гольфстрима, и потому даже в феврале здесь было довольно тепло. День за днем мы проводили в прогулках по пляжам, глазели на рыбаков и торговцев свежей рыбой. Иногда нам удавалось немного полетать. Командир базы и завканцелярией иногда присоединялись к нам. Почему — не знаю, может быть, им тоже хотелось немного пострелять.

Как обычно, поползли слухи, куда нас направят. Но самой распространенной версией было то, что мы застряли здесь надолго. Перспектива была недурной, так как Шотландия была очень симпатичным местом.

День за днем мы упражнялись в полетах всей эскадрильей и наконец добились определенных успехов. Но мы с трудом избежали нескольких серьезных происшествий. Однажды мы практиковались во взлетах с минимальным разбегом, и Вилли Снайт посоветовал до отказа выпускать закрылки. Это означало, что следует выпустить зак-

рылки на 30 градусов — обычный режим на взлете. Но старик Питкэрн-Хилл, который вел мое звено, понял его буквально и выпустил закрылки действительно до отказа. В результате его самолет с огромным трудом набрал скорость и поднялся в воздух, проскочив над самым забором базы. Я старался держаться как можно ближе к своему ведущему и вообще не успел оторваться от земли. Колеса моего самолета зацепили изгородь, и мы едва не врезались в землю.

Но вершиной всего стало противолодочное патрулирование, когда группой командовал Сэм Триплтон. Это была неудачная операция, причем никого конкретно обвинить нельзя. В летописи эскадрильи она останется черной страницей.

Мы дежурили в комнате отдыха, когда поступил приказ взлететь и направиться к берегам Норвегии, так как там обнаружена германская океанская подводная лодка, возвращающаяся из похода в Атлантику. Нам приказали не бомбить никаких других лодок, поскольку рядом могли оказаться английские подводные лодки, охотящиеся за фашистами. Приняв специальные бомбы, мы взлетели. Через несколько часов самолет Сэма выпустил сигнальную ракету, и мы поняли, что он кого-то заметил. Почти немедленно Джекки Уитерс закричал:

«Вот она, вот она! Там подводная лодка, конечно, немецкая».

Немедленно все самолеты открыли створки бомболюков и ринулись в атаку. Мы все дружно промазали, бомбы упали в воду в нескольких футах от борта лодки, которая спешно погрузилась. Потом мы возобновили патрулирование. Немного позднее мы обнаружили еще одну лодку, но постарались обойти ее подальше. Ведь у нас был приказ не атаковать другие подводные лодки, потому что они могли оказаться английскими. Потом мы вернулись на базу.

Там нас уже ждал адмирал. Едва мы приземлились, как он обрушился на нас с руганью. Выяснилось, что мы ата-

ковали подводную лодку Его Величества, и ее экипаж спасся лишь потому, что мы плохо целились. Тогда Сэм густо покраснел, и тут до нас дошло, что вторая замеченная лодка, которую мы старательно обошли, как раз и была вражеской. Такого рода происшествия совершенно неизбежны на войне, и нам оставалось лишь возблагодарить бога за то, что мы не утопили своих товарищей.

В Лоссимуте нас не раз приглашали на вечеринки, и местные жители не скупились на шотландское виски. Впрочем, дел у нас тоже было более чем достаточно. Мы не раз взлетали, чтобы патрулировать над Северным морем, но, проведя в воздухе несколько часов, возвращались, ничего не обнаружив. Я никогда в жизни не видел столь пустынного моря. Однако мы были благодарны судьбе хотя бы за то, что держалась хорошая погода.

К счастью, прежде чем нас утомили эти бесплодные вылеты, пришел приказ возвращаться в Скэмптон. Мы все были страшно рады, когда 19 марта 1940 года колеса наших самолетов коснулись доброй старой скэмптонской грязи.

Когда тем же вечером мы заглянули в «Сарацен Хед», там было необычно пусто. Сначала мы ничего не поняли, но потом узнали причину. На следующий день газеты сообщили, что несколько эскадрилий «Хэмпден» совершили вылет к Зильту в отместку за налет германской авиации на Скапа Флоу и Фёрт-оф-Форт. Наша операция оказалась неудачной. Немцы заявили, что не понесли вообще никаких потерь. Они даже пригласили американских журналистов лично в этом убедиться, но не показали им северную базу гидросамолетов в Хорнуме, на которую была сброшена большая часть бомб. Один наш летчик по ошибке сбросил бомбы на датский остров Борнхольм, но это была вполне объяснимая ошибка. Наши самолеты бомбили с высоты 2000 футов, и прожектора Хорнума, находящегося на расстоянии всего 2 мили, ослепили пилота. Большая часть пилотов, участвовавших

в этом налете, еще ни разу не была в настоящих боевых операциях. Читать их рапорты оказалось очень занятно. Они нашли зенитный огонь очень интересным и забавным, лучи прожекторов нарядными, и вообще все было расчудесно. Вот только в цель никто не попал...

На следующей неделе снова начались ночные учебные полеты. Мы должны были летать над заснеженными полями Англии на высоте 2000 футов, используя карты. Иногда мы сбивались с курса, но с каждым новым полетом чувствовали себя все увереннее. Нам начинало казаться, что теперь командование будет использовать «Хэмпдены» только для ночных рейдов. Днем они были слишком беззащитны.

В это время немцы начали использовать против Англии новое секретное оружие — магнитные мины. Сначала все гадали, как им удастся ставить эти мины так близко к нашим портам и устьям рек. Флот хорошо охранял все подходы к острову и не подпускал даже быстроходные катера. Поэтому было решено, что мины ставят гидросамолеты.

Большинство гидросамолетов взлетали с баз между Зильтом и Боркумом на северо-западном побережье Германии. Поэтому глава Бомбардировочного Командования отдал секретный приказ. Наши бомбардировщики должны были по ночам патрулировать между этими островами и сбрасывать бомбы на любую световую дорожку на воде, чтобы помешать самолетам-минным заградителям взлетать и садиться. Как ни странно, эти полеты оказались довольно успешными. Мы даже сумели сорвать действия гидросамолетов по постановке мин. Но потом они начали использовать для этой цели модернизированные He-111. Эти бомбардировщики взлетали с аэродромов в Германии, поэтому в первые дни мы ничего не могли с ними сделать.

За последнее время мы приобрели серьезный опыт ночных полетов, и потому нас начали направлять для ведения разведки над германской территорией. Я сам ни

разу не участвовал в операциях по разбрасыванию листовок, но многим нашим пилотам повезло. Я говорю «повезло» без тени иронии. Первый полет над вражеской территорией всегда будет нервным занятием, и разбрасывание листовок — самая подходящая работа, чтобы немного успокоиться и привыкнуть к подобным полетам. Но всегда найдется кто-нибудь, кто заявит, что эти полеты были совершенно бесполезны.

Тем временем эскадрилью покинул Сэм Триплтон. Мы очень жалели об этом, так как жизнерадостный йоркширец запомнился нам своим чувством юмора. Однако майор Деннис Филд, который заменил его, оказался ничуть не хуже. Он немедленно постарался подтянуть свое звено, чтобы обойти нас.

Началась весна. Эскадрилья была отлично подготовлена и полностью укомплектована экипажами. Судя по всему, война собиралась рвануть галопом, но нам пока оставалось только сидеть и ждать. Мы были благодарны за эту передышку, так как 3 сентября мы были совершенно не готовы. Теперь ситуация изменилась. Мы научились летать по ночам, наши штурманы работали почти без ошибок, мы научились класть бомбы в круг радиусом полмили с высоты 12000 футов. Мы даже научились сажать самолет на брюхо. Да, передышка оказалась очень кстати, и мы как можно лучше использовали ее.

Весенние дни улетали прочь, и мы с гордостью смотрели, как в нашем садике всходят и распускаются цветы. Мы знали, что ждать осталось недолго, но мы были готовы.

ГЛАВА 4

А СЕЙЧАС МЫ НЕМНОГО ПОХОХОЧЕМ...

Утро 9 апреля было холодным и ясным. Я проснулся очень рано и сейчас лежал в теплой и уютной постели. Я слушал, как храпит лежащий на соседней койке Брюс, и жалел девушку, которая выйдет за него замуж. Я попытался посмотреть на часы, но было еще слишком темно. Я выругался, вспомнив, что мы забыли поднять противогазовый занавес вчера вечером. Я совершенно не представлял, который час, и решил попытаться все-таки заснуть. Внезапно хлопнула дверь, и появился мой ординарец Кросби. В его трясущейся руке позванивали чайные чашки.

«Доброго утра, сэр. Чудесный денек. Гитлер снова врзал. Он влез в Норвегию».

Я пулей вылетел из постели и затряс Брюса.

«Они сделали это, Брюс. Поднимайся, старый лентяй!» — кричал я.

Но Брюс спал слишком крепко, и ему понадобилось какое-то время, чтобы очнуться. Наконец он тоже поднялся, и мы начали собираться. Через полчаса мы позавтракали и явились к Оскару прямо в центр управления полетами.

Сразу начались гадания: а что нам придется делать? Оскар, как обычно считал, что все это утка.

«Я не понимаю, как он может туда забраться. — Казалось, он разговаривает сам с собой, а не с летчиками, собравшимися в комнате. — Флот всегда говорил, что потопит любой корабль, который выйдет из Скагеррака, либо своими подводными лодками, либо кораблями. Я не понимаю, на что рассчитывает Гитлер, ввязываясь в схватку с гораздо более сильным флотом. Да и вообще, что у них есть? В Киле в плавучем доке торчит «Шарнхорст», а также несколько легких крейсеров. «Гнейзенау» и карманный линкор находятся в Гамбурге. У них нет никаких шансов».

Боюсь, я в этом совершенно не разбирался. Мне почему-то пришли на ум немецкие торпедные катера.

«Я бы сначала атаковал Францию», — сказал кто-то. «Я тоже».

Мы все были озадачены. Но тут зазвонил телефон. Это был Вилли. Мы все сразу столпились вокруг Оскара.

«Да, сэр. О'кей, сэр. Мы все готовы, сэр. Сколько, сэр? Есть, я взлетаю».

Когда он положил трубку, все заговорили разом.

«Хорошие новости, орлы».

«Возьми меня, Оскар».

«Ты должен включить меня».

«Сколько человек нужно?»

«Тебе нужен лучший экипаж? Тогда я готов».

«Заткнитесь вы все, старые ослы! — крикнул Оскар. — Если кто и полетит, так это я сам. Еще Гиббо и Росси. Иен, остаешься на телефоне. Я должен увидеть командующего».

Сказать, что это решение понравилось всем, значило бы бесстыдно солгать. Несколько месяцев мы просто бездельничали, несколько месяцев мы ждали начала. Мы ждали так долго, что уже начали ржаветь.

Поэтому вполне естественно, что возможность участвовать в боевой операции для нас была самой желанной перспективой. У нас было совсем иное настроение, чем во время сентябрьской нервозности.

Нам пришлось прождать еще два дня, а потом мы отправились к генералу. Так как мы больше других эскадрилий практиковались в ночных полетах, для выполнения специального задания выбрали именно нас вместе с 49-й эскадрилей. Мы должны были поставить наши магнитные мины в прибрежных водах Германии. Наши ученые отнюдь не бездельничали в эту долгую зиму. Они разработали специальную мину весом около 1700 фунтов, которую нельзя было вытралить. Ее прозвали «картошкой», и мы должны были засеять этим овощем самые важные точки в Каттегате и Скагерраке.

План был простым и, как показало время, удачным. Германия пыталась вторгнуться в скандинавские страны по морю. Собранные для этой цели корабли и суда было крайне сложно атаковать. Они передвигались только по ночам, а наш флот не имел доступа в Балтику. Хоть порт Киля был забит танками, пушками и солдатами, мы его не бомбили, чтобы не нанести вреда гражданскому населению. При переходе из Киля в Осло, уже захваченный немцами, эти суда должны были выбрать один из трех прекрасно известных фарватеров. Средний проходил через Большой Бельт, восточный — между Копенгагеном и Мальмё, западный — в устьях и мелководьях Малого Бельта. Мы должны были заминировать эти фарватеры как можно гуще. В этом случае можно было добиться следующего:

1. Потопить большой корабль и таким образом заблокировать фарватер.
2. Повредить большое число судов, что вынудило бы немцев вернуться.
3. Утопить несколько тысяч немецких солдат (как мы надеялись).

Эти мины содержали изрядное количество взрывчатки, и потому их можно было сбрасывать на значительных глубинах. Даже если корабль находился на некото-

ром расстоянии от мины, сила взрыва была такова, что его буквально выбрасывало из воды.

В Англии уже был сформирован экспедиционный корпус для отправки в Норвегию. Наши мины должны были помешать доставке немецких подкреплений в Южную Норвегию. Это стало бы нашим вкладом в выигрыш Норвежской войны.

Все буквально лучилось оптимизмом. В газетах появилось множество хвастливых статей, написанных тыловыми войсками. Политиканы делали **оч-чень** смелые заявления, утверждая, что «Гитлер зарвался». В Америке начали поговаривать, что «лиса выскочила из норы, и теперь-то ее смогут поймать». Я никого не обвиняю, потому что мы думали точно так же. В конце концов, мы были нацией моряков, и враг бросил вызов нашей морской мощи. Кто-то осмелился выползти в море прямо под носом Королевского Флота. Тот уже начал подремывать, но ведь не навсегда же заснул. И теперь он должен был показать нахалу, кто на самом деле правит морями.

Поэтому в лондонских пабах противника уже разгромили. Было выпито несчетное количество стаканов за крупнейшую ошибку Гитлера. На Лондонской бирже акции круто пошли вверх.

11 апреля примерно в 7 часов мы поднялись в воздух. Приказ был предельно прост. Мы должны поставить мины на среднем фарватере в указанной точке. Потом нужно пролететь над Килем, чтобы выяснить, сколько кораблей находится в порту. Следовало также осмотреть Малый Бельт и уточнить интенсивность перевозок через пролив в Миддельфарте. После этого мы могли бы вернуться домой.

Ни при каких обстоятельствах мы не должны были допустить, чтобы наши мины попали в руки к врагу. Это было совершенно секретное оружие, и мы не могли допустить, чтобы он узнал о нем. Если мы не сможем достичь указанной точки, нам следует или вернуться назад вместе

с минами, или сбросить их в открытом море. В случае, если самолет потерпит аварию над сушей, нам следовало немедленно покинуть его, чтобы машина ерзалась в землю и взорвалась на собственных минах.

Когда мы взлетали, я думал обо всем этом. Мы были страшно рады, что наконец-то начинаем воевать, но в то же время опасались, что мотор может отказать над сушей. Тогда нам пришлось бы прыгать над вражеской территорией, что означало неизбежный долгий плен.

Само путешествие прошло абсолютно спокойно. Мы вышли в указанную точку и проследили, как мины падают в черную бурлящую воду. Потом мы наведальсь в Киль, держась на безопасной высоте. Правда, оказалось, что низкие тучи закрывают порт, и увидеть мы не смогли решительно ничего. Потом мы повернули к Миддельфарту и обнаружили, что на железнодорожной станции жизнь бьет ключом, и пожалели, что у нас нет пары бомб. Пока мы крутились над городом, то увидели, что самым заметным ориентиром на много миль вскруг является мост — прекрасное стальное сооружение, напоминающее мост через Фёрт-оф-Форт, хотя не такое большое. Мы также заметили, что берега пролива покрыты льдом, несмотря на то, что уже был апрель. Поэтому можно было предположить, что на земле довольно холодно. Проведя в воздухе 8 часов, мы вернулись домой.

В «Хэмпдене» пилот не может встать со своего кресла, поэтому за 8 часов полета у меня затекло все тело. Провести 8 часов сидя — очень тяжело. Но самое плохое ждет вас впереди, — когда на девятом часу вы начинаете выпрямляться...

Тут возникает еще один интересный вопрос. Обычно я на него отвечаю: «Не делаем». Но в случае необходимости приходится использовать пивные бутылки или гильзы от осветительных ракет. Иногда используется длинная резиновая трубка, конец которой пропущен через отверстие в брюхе самолета. Между прочим, техники, которые недолюбливают своего пилота, норовят завязать ее уз-

лом, что приводит к ужасающим последствиям. Но я повторю, что излишне любопытным я всегда отвечал: «Нет, не делаем».

Через 2 дня на базе начался переполох. Пришло сообщение, что 4 судна, набитые солдатами, затонули как раз в том месте, которое мы засеяли своими «овощами». Мы были полностью удовлетворены, да и остальные пилоты не скрывали радости. Наше оружие сработало.

14 апреля мы получили приказ поставить мины возле Миддельфарта. Планировалась большая операция, в которой должны были участвовать около 40 бомбардировщиков. Тем временем погода ухудшилась, поэтому был вызван метеоролог. Он объяснил, что на запад к Англии со скоростью 15 миль/час движется теплый фронт, который несет с собой облака и дожди. Когда мы будем взлетать, он будет находиться в 100 милях от берега, а это означало, что нам придется после возвращения садиться, где попало. Сначала мы летели только по компасу. И когда тучи немного рассеялись, впереди показалось побережье Дании. Джекки Уитерс довольно быстро обнаружил южную оконечность острова Зильт. После этого мы взяли курс на Проливы. Пока мы летели над Данией на высоте 2000 футов, мы попали в низкие тучи. Хотя мы старались держаться выше облачного слоя, его нижняя граница должна была находиться совсем рядом с землей.

«Ты уверен, что видел Зильт?» — спросил я у Джекки.

«Это точно был Зильт. Я видел гидросамолеты».

«О'кей. Поверю, что мы идем строго по графику. Сообщите мне за 3 минуты до того, как надо будет начать снижение».

Немного позднее Джек сказал мне, что можно потихоньку идти вниз. Старый «Хэмпден» плавно пошел вниз со скоростью около 300 фт/мин и быстро оказался во мгле. Джек монотонно сообщал показания альтиметра:

«900 футов. 500 футов».

Затем на некоторое время наступила странная тишина, хотя мы продолжали скользить вниз. За стеклами ка-

бины мелькали черные вихри, слабо светилась приборная доска. Становилось все темнее и темнее. Я посмотрел на свой альтиметр. Стрелка дрожала возле нуля.

«Проверь, Джек, как там высота», — сказал я, нажимая кнопку переговорного устройства. Потом раздалось тихое ругательство, и Джек сказал:

«Виноват, у меня провод выскочил из гнезда. Боже правый, да мой альтиметр показывает, что мы сейчас превратимся в подводную лодку!»

Я быстро выровнял самолет. Затем я увидел мост. Это был, разумеется, мост Миддельфорта, и он возник прямо передо мной. Ошибиться было невозможно. Если мы поднимемся выше, то снова окажемся в облаках и потеряем место. Поэтому я остался внизу. Думаю, что Мак, сидевший на месте стрелка за верхним пулеметом, сильно удивился, когда увидел летящий над ним мост.

Затем:

«Створки люка открыты. Мы на месте».

«О'кей. Боевой курс».

«Ровнее, ровнее, не так быстро».

«О'кей. Мины... сброшены».

Послышался хлопок и звяканье, когда мины полетели вниз, и тут же по нам открыли огонь зенитки. Хотя мы летели на высоте всего 100 футов, мы вскоре попали в облако. Неожиданно Тойнтон, сидевший у нижнего пулемета, открыл огонь, словно заметил вражеский корабль ПВО. Я не обвиняю его. Он летел с нами пассажиром и решил отработать полученные деньги. В то время в экипажи самолетов не включали унтер- и уоррент-офицеров. Радисты были рядовыми 1 класса, стрелки — рядовыми 2 класса, набранными из личного состава наземных служб. Для них лишние 6 пенсов за полет были огромной суммой. Большая часть «стрелков» вроде Тойнтона никогда не училась обращаться с пулеметами, но в свободное время они старались принести посильную помощь эскадрилье.

Вскоре мы уже повернули домой. Я никогда не забуду это путешествие. Постоянно шел дождь, и было очень

темно. Самолет то и дело начинал искрить, набрав статического электричества. Это напоминало мне дешевый цирковой аттракцион. Нам приказали садиться в Манстоне, и теперь нам приходилось лететь прямо навстречу юго-западному шторму. Наша скорость относительно земли не превышала 100 миль/час. Через 2 часа под нами показались маяки на побережье Голландии. Появления Манстона следовало ждать еще не менее 2 часов. Многие пилоты летели исключительно по приборам. И временами их охватывало странное чувство — они подозревали, что приборы дружно начали врать, и потому самолет в любой момент может перевернуться вверх брюхом. Я в этом плане не был исключением. Мне приходилось постоянно трясти головой, чтобы избавиться от наваждения, будто я лечу вверх ногами.

Вскоре мы получили условный сигнал из Манстона с указанием курса. А затем в низких тучах вдруг мелькнула зеленая вспышка, потом еще одна — это аэродром приказывал нам идти на посадку. Мы не стали терять времени.

Полет длился 9 часов, большую часть времени вслепую. Поэтому не удивительно, что я проснулся назавтра лишь в 4 часа дня.

Сильво не вернулся. Он получил сигнал с аэродрома, но проскочил по Ла-Маншу в Атлантику. Больше мы его не видели.

В 49-й эскадрилье не вернулись два экипажа. Оба пилота были женаты. Я пожалел бедного адъютанта эскадрильи, которому предстояло сообщить эту новость вдове. Майор авиации Лоу сбилсся с пути и разбился возле Ньюкасла. Его стрелок погиб. Вся эта ночь была сплошным кошмаром. Из всех поднятых самолетов только мы с Джеком поставили мины там, где следовало. Естественно, мы ужасно гордились собой и на следующий вечер после возвращения устроили маленькую пирушку. Безмозглые идиоты!

Если мы летали по ночам, то другие эскадрильи делали свое дело днем. «Хэмпдены» 5-й группы совершали

дальние вылеты к берегам Норвегии, разыскивая немецкие корабли, обычно крейсера, которые отставались в фиордах.

Однажды две эскадрильи дежурили целый день, готовясь атаковать крейсер «Лейпциг», который стоял возле Хильверсума. Три раза приходил приказ взлетать, и трижды его отменяли. Не знаю, кто отдавал эти приказы, наверное, кто-то в Адмиралтействе, но этот человек вел себя, как ребенок.

На следующий день в 10 утра им приказали взлетать. Как только самолеты поднялись в воздух, с сигнальной вышки взлетела красная ракета, и самолетам пришлось садиться. Если бы Их Лордства слышали, что в это время говорили пилоты, они бы просто утопились.

Наконец, в 3 часа дня пришел окончательный приказ. Когда самолеты добрались до берегов Норвегии, в фиордах было уже темно. Поднялся туман, и видимость резко ухудшилась. После бесплодных поисков разочарованные пилоты повернули обратно.

Их Лордства были в бешенстве. Но командир группы вице-маршал авиации Харрис вспомнил слова Наполеона: «Приказ, контрприказ, хаос...»

Когда наконец «Хэмпденам» дали их шанс, и они оказались над Норвегией днем, последовала кровавая стычка. Летчики имели приказ держаться в сомкнутом строю, чтобы в случае появления истребителей встретить их сосредоточенным огнем всех пулеметов. Но немцы не были дураками. Они обнаружили уязвимое место «Хэмпденов», так как пулеметные точки имели мертвые зоны. Поэтому немцы атаковали именно оттуда.

Эскадрилья из Эдинбурга, которой командовал майор Уоттс, столкнулась с противником возле Ставангера. Далеко в море виднелось несколько облачков, в которых можно было укрыться, но до них было слишком далеко. Уоттс немедленно приказал эскадрилье сомкнуться и спикировать к самой воде. Если бы он оказался дураком и приказал набирать высоту, чтобы спрятаться в обла-

ках, немцы перебили бы их одного за другим. Однако наши летчики встретились с истребителями Me-100, на которых имелся один пулемет, способный стрелять вбок. Они избрали специфический метод атаки. Немцы летели параллельно группе «Хэмпденов» на расстоянии примерно 50 ярдов чуть впереди англичан. Стрелок немецкого самолета спокойно наводил свой пулемет на кабину крайнего «Хэмпдена» и открывал огонь. С этим пилоты бомбардировщиков ничего не могли поделать. Оставалось лишь держать строй и дожидаться, пока тебя собьют. Если бы они попытались оторваться от строя, то немедленно попали бы под удар трех Me-109, которые дежурили выше. Если они оставались на месте, пилот рано или поздно получал пулеметную очередь прямо в лицо. Один за другим крайние самолеты падали в море. Уоттс видел эту ужасную бойню. Самолет охватывало пламя. А затем крыло цепляло свинцово-серую воду. Сначала «В Бир», потом «Р Питер».

Кто следующий? Теперь крайним летит «Н Гарри». Немецкий стрелок аккуратно наводит свой пулемет, и вскоре «Н Гарри» исчезает в волнах. Следующим стал старик «С Чарли».

Один пилот совершил бесполезный жест, пытаясь хоть как-то обмануть судьбу. Он открыл окно кабины и начал стрелять из револьвера по вражескому истребителю. Но пользы это не принесло, и этот отважный поступок стал последним в его жизни.

Наконец эскадрилья дотянула до низкого облака, и 4 самолета из 12 сумели вернуться домой.

Бедный старина Уоттс. Через пару недель, возвращаясь из налета на Гамбург, он зацепил трос аэростата возле Гарвича и врезался в здание элеватора. Его погребальный костер пылал двое суток.

Но, несмотря на невезение и потери, некоторые эскадрильи добились успеха в Норвегии. Например, Бад Мэллой сумел поразить крейсер с высоты 10000 футов 500-фунтовой бомбой. Крейсер вспыхнул, и разведка по-

зднее сообщила, что он затонул. Я думаю, это был первый случай в истории Королевских ВВС, когда военный корабль был потоплен с высоты 10000 футов.

Я мог бы много написать об отваге, проявленной во время этих первых операций. Очень много прекрасных опытных пилотов встретили свой конец у мрачных берегов Норвегии. Но уроки, за которые пришлось заплатить так дорого, оказались очень полезными для тех, кто остался в живых.

Тем временем дела в Норвегии шли все хуже и хуже. Наши войска на севере страны почти непрерывно подвергались налетам пикирующих бомбардировщиков. Это сделало доставку снабжения морем почти невозможной. Разумеется, мы имели там несколько «Гладиаторов», которые действовали с замерзшего озера, но в целом столкнулись с такими трудностями, преодолеть которые не сумели.

И все-таки горстка опытных пилотов сражалась до конца, до последнего самолета. Даже когда несколько «Харрикейнов» были переброшены на авианосце «Глориес», чтобы попытаться сдержать фрицев, это было бесполезно. Немцы имели полное и неоспоримое преимущество в воздухе, и поделаться с этим ничего было нельзя. Я мог бы много написать об этих людях, которые сражались на севере, но это не моя работа. Моя книга посвящена действиям бомбардировочной авиации.

19 апреля стало ясно, что зарвался не Гитлер, а кто-то другой. Если он и упустил «свой автобус» на море, то успел купить обратный билет на «летучий автобус». Весь день транспортные самолеты Ju-52 перебрасывали солдат и технику в южную Норвегию с датских аэродромов. Иногда на одном аэродроме можно было видеть сразу до 200 транспортных самолетов.

Одним из таких аэродромов был Ольборг, который выглядел довольно уязвимой целью.

Оскар, Росси и я были выбраны, чтобы провести первую бомбардировку в этой войне. Нужно сказать, что это

был вообще первый случай, когда британские бомбардировщики отправлялись атаковать вражеский аэродром. Оставались некоторые сомнения относительно выбора бомб. Кто-то говорил, что нужно брать зажигалки. Другие агитировали за 500-фунтовые. Наконец мы выбрали 30- и 40-фунтовые, одну 250-фунтовую (для ангаров) и несколько зажигательных (на удачу). Мы должны были атаковать на рассвете, сбрасывая бомбы с высоты 1000 футов, целясь по выстроенным на земле самолетам, и постараться уничтожить как можно больше машин. Я спрашивал себя, почему для атаки выделено так мало самолетов? Почему не вся эскадрилья? Самолеты у нас имелись. Мы могли добиться значительно большего, но я полагаю, что командование всеми силами пыталось избежать потерь. Королевские ВВС еще года два шарахались от призрака потерь, а в результате мы только слегка «царапали» цели, не в силах уничтожить их. Никто не знал, почему так происходит. Однако мы должны были выполнять приказы, отдавали их другие.

Вечером 19 апреля мы устроили в столовой небольшие посиделки. Я помню, что сидел рядом с Росси, потягивая лимонад, и мы ждали, пока соберутся все остальные. Я очень обрадовался, когда появился Оскар, закурил свою трубку и сказал:

«Идем, немного закусим. Мы должны взлететь с 2-минутными интервалами. Взлет в час ночи».

Без десяти час я забрался в кабину «С Чарли». Ночь была просто отвратительной. Дождь лил, как из ведра, и тучи шли на высоте около 300 футов. Когда мы включили переговорное устройство, в наушниках раздалось лишь ядовитое шипение. Дождь подмочил проводку, и переговорная система вышла из строя. Я проклинал Мака, который отчаянно пытался заставить ее заработать. С ревом взлетел самолет Оскара, за ним последовал Росси. Мак старался изо всех сил, но и вода не сдавалась. Наконец нам пришлось пересест в самолет Джека Киноха, который считался запасным.

Лишь в 2.15 мы сумели подняться в воздух. Мы знали, что можем опоздать. После первого удара вся система ПВО будет настороже, и нам придется туго. «На сладкое» выяснилось, что у самолета Джека очень тугое управление, я едва ворочал элеронами.

Когда мы достигли датского берега, то взяли курс на Ольборг. Внезапно мы пролетели над какими-то кораблями. Этого не могло быть, ведь мы летим над землей! Куда же мы попали? Джек не знал, а я уже тем более.

«Когда мы будем над целью, Джекки?»

«Примерно через 5 минут».

«О'кей, давай осмотримся получше». Мы обнаружили, что летим над водой. Я не знаю, как это произошло. Или мы сбились с курса, или сильный встречный ветер задержал нас. Мы упрямо ползли вперед, надеясь неизвестно на что. Внезапно на севере вспыхнула яркая заря, а потом во всем своем великолесии показалось солнце. Теперь мы смогли различить, что летим над землей, внизу мелькали деревеньки и фермы. Мы увидели все, что хотели, и даже больше. Совершенно спокойно Джекки произнес:

«Ну-ка, посмотри, Гай. Мне кажется, что слева Копенгаген».

«Черт побери, ты прав. Это Копенгаген», — крикнул я.

Мы спикировали вниз и заложили широкий вираж, поворачивая домой.

«Мы сбились на несколько миль. Как скоро мы снова окажемся над морем?»

Джек быстро подсчитал:

«Примерно через час, если все пойдет гладко».

Ну, мы и попались! Все мысли о бомбежке Ольборга моментально вылетели из головы. Нам предстояло пролететь около 200 миль над вражеской территорией, причем при ярком дневном свете. В одиночку. Те парни в Норвегии даже все вместе имели не слишком много шансов, а что говорить о нас? Несколько фермеров тепло приветствовали наш самолет, помахав вслед руками. Но

не всех обрадовало наше появление. Один полисмен испытал противоположные чувства. Я заметил, как он вытащил револьвер и прицелился в нас. Мне кажется, он промахнулся. В то время у нас был приказ не обстреливать ничего на оккупированной территории, чтобы избежать жертв среди гражданских лиц. Поэтому мы ничего не стали с ним делать.

Мы летели на очень малой высоте и видели, как наша тень пляшет по полям.

Но бог решил немного отсрочить нашу смерть. Поднялся туман, и мы были спасены. А всего несколько минут назад я всерьез опасался за свою жизнь. Никогда я не испытывал подобного облегчения. Над морем мы заметили «Хейнкель», однако у него была слишком малая скорость, чтобы перехватить нас. Я думаю, он возвращался из патрульного полета. Через 4 часа мы уже кружили над аэродромом в Лоссимуте.

Оскар сел 2 часа назад, его атака была успешной. Зато Росси повезло меньше. Зенитчики успели подготовиться и тепло встретили его. Поэтому он наспех сбросил бомбы с высоты 800 футов и удрал на изрешеченном самолете. Я вообще ничего не добился и злился на себя и на весь мир. Однако, когда выяснилось, что компас самолета врал на целых 20 градусов, я успокоился. Так вот почему мы сбились с курса! Джек в этом не был виноват. Я пошел к нему и сказал, что извиняюсь за то что накричал на него. Все были счастливы.

После возвращения в Скэмптон я попросил Чифи заняться системой управления. Выяснилось, что один из самозатягивающихся баков лопнул, и рулевые тяги терлись о него. Джек Кинох этого не замечал, но я не обладал его силой, и мне пришлось трудно.

Потом пилоты много смеялись над моими приключениями, особенно потому, что после успешного вылета к Миддельфарту мы безбожно промазали. Вице-маршал авиации Харрис, который встретил нас в столовой, тоже от души посмеялся. Я попытался рассказать ему о неис-

равном компасе, но Харрис заметил, что плохому танцору всегда кое-что мешает. На этом все и закончилось.

Следующей ночью мы вылетели в Осло-фиорд, чтобы поставить мины там. Для меня полет прошел спокойно, но Джо Колиер ухитрился сбросить свои «овощи» в нескольких ярдах от борта линкора и сказал, что это ему не слишком понравилось. Майор Гуд, австралиец, был ранен в лицо и руки осколками снаряда, взорвавшегося чуть ли не прямо в кабине. Но ему повезло. Штурман сумел стащить его с пилотского сиденья и сам сел за штурвал. Эту сложную операцию они ухитрились проделать на высоте всего 50 футов, ночью, в ослепительных лучах вражеских прожекторов.

У бедного старого Крэппи Китсона возникли свои проблемы. Его пилот Свенсон, уроженец Новой Зеландии, пролетел прямо над линкором и получил за это сполна. Крэппи был ранен в лицо и потерял оба глаза. Я чувствовал себя просто ужасно, когда узнал об этом. Самое страшное — потерять зрение.

В целом нам оказали довольно горячий прием. Еще несколько самолетов получили повреждения. Три машины вообще не вернулись, Джонни Джонстон разбился уже в Англии на обратном пути. Погиб весь экипаж. Бедный старый Джонни был женат. Я очень хорошо знал его жену. На следующий день она пришла забрать его вещи, и было просто жалко на нее смотреть. Жены пилотов, которые жили рядом с аэродромом, находились в постоянном напряжении. Весь день они проводили в напряженном ожидании, а в глубине сердца знали, что однажды и к ним прилетит черная весть. Об этих мужественных женщинах можно много написать, и я надеюсь однажды сделать это.

К концу апреля стало понятно, что в Норвегии все кончено. Мы начали эвакуировать войска из Тронхейма. Доставлять снабжение в Норвегию под постоянными бомбежками оказалось невозможно. Сначала наши солдаты

отступали, а теперь были вынуждены вообще эвакуироваться. Бедняги! Мне было их жаль. Они сражались во всех войнах, и все войны выиграли. Можно иметь авиацию. Можно иметь флот. Но только пехота способна занять вражескую территорию, и только пехота может уйти оттуда, теряя людей и теряя честь.

В начале мая мы провели еще один вылет на постановку мин. На сей раз целью был Копенгаген, и Снайт ехидно заявил, что «уж его-то Гиббо знает прекрасно». На сей раз Джекки превзошел самого себя, и весь полет занял только 6,5 часов. Мы вернулись на рассвете. Никто не чувствовал себя уставшим, поэтому мы откупорили бутылку пива, чтобы отпраздновать успех. Но тут вошел Оскар.

«Все вернулись назад, не считая Питкэрна. Никто ничего не слышал».

Старину Питкэрна в эскадрилье любили. Мы уселись кружком и стали ждать новостей. Прошел час, прошел второй. Затем с востока долетел глухой звук авиационного мотора. Самолет тянул с большим трудом. Это был «Хэмпден». На горизонте показалась черная точка, которая росла мучительно медленно. Мы увидели, что самолет летит с выпущенным шасси, и смогли прочитать буквы у него на борту: «В-О-L». Действительно, это был Пит.

«Ну и слава богу, — сказал Оскар. — Теперь мы можем заняться яичницей с беконом».

Позднее Пит рассказал свою историю. Когда он прибыл к Копенгагену, то обнаружил, что не может открыть бомболюк. Он испробовал все способы и наконец совершил ошибку. Он дернул ручку аварийного выпуска шасси. Цилиндр взорвался и повредил все гидравлические системы, а вдобавок еще и выпустил шасси. Лишь тогда Питкэрн сообразил, что натворил. Ему следовало убираться как можно скорее. Над Копенгагеном занимался рассвет. Пит не мог убрать шасси, не мог открыть бомболюк, и мины так и остались в самолете. Поэтому Питкэрн повернул домой и полетел, кое-как удерживая ско-

рость 120 миль/час. Он ухитрился пересечь Данию среди бела дня. Многие фрицы видели его, однако их обманули выпущенные колеса. Они решили, что это свой самолет, который собирается садиться, и махали ему руками. Перелет через море занял 5 часов. Но бедному старому Питу все это забавным не показалось.

ГЛАВА 5

АЭРОСТАТЫ ЗАГРАЖДЕНИЯ

Кросби был смешным типом. Он два года служил у меня вестовым, но ни разу ни в чем не ошибся. Он никогда не сердился, даже когда я позволял себе отругать его. Он был довольно высок, однако какой-то непонятный дефект заставлял его держать голову чуть наклоненной в одну сторону. Он родился и вырос в Линкольншире и был начисто лишен чувства юмора. Даже после того как началась война, он не изменил своей привычке сообщать мне новости за чашкой утреннего чая. Поэтому 10 мая в 9 утра, когда его голос разбудил меня, я ничуть не удивился, услышав, что Германия вторглась в Голландию. Не вставая с кровати, я потянулся и включил радио, чтобы услышать обо всем этом подробнее. Наши войска начали наступление, чтобы спасти Бельгию. Линия Мажино была и осталась неприступной. Немецкие танки едут сами собой. Однако военный комментатор неосторожно заметил, что как бы далеко ни заехал танк, рано или поздно у него кончится горючее. А кроме того, прорвавшиеся танки можно отрезать от главных сил и легко уничтожить. Он заверял публику, что нет никаких оснований для беспокойства, хотя противник и вклинился в наши линии. Это совершенно обычное дело на войне, и обе стороны подвергаются серьезному риску.

Эти новости немедленно подняли всех на ноги. Никто не понимал, чему можно верить, а чему — нет. Слишком свеж был в памяти безудержный оптимизм Норвежской кампании. И потому мы готовились к самому худшему. Все увольнения были отменены, а эскадрилья была приведена в получасовую готовность.

Но прошло еще 3 дня, прежде чем что-то действительно случилось. Некоторые наши парни были отправлены для атаки гитлеровских нефтехранилищ, которые находились далеко за линией фронта. Я вместе с другими пилотами должен был участвовать в специальной операции в районе Кильского канала.

Мы сидели в комнате предполетного инструктажа, когда нам рассказали о плане огромной важности; если мы полностью справимся с заданием, то сможем парализовать судоходство противника. Нам также сообщили неприятную новость: вдоль канала через каждые 300 метров установлены аэростаты заграждения, а все мосты прикрывает множество зенитных орудий и пулеметов. Судя по всему, канал был сложной целью. Оскар, Джо, Пит и я долго курили. Вдруг Оскар принялся что-то писать на сигаретной пачке. Это не заняло много времени, и он передал пачку адъютанту эскадрильи Харрису. Он был довольно старым, седым человеком и сражался в прошлую войну. Оскар тихо сказал:

«Я хочу, чтобы вы прочитали это в столовой, если я не вернусь назад. Вы сделаете это, не так ли?»

Повисла неприятная тишина. Я потушил свою сигарету, и мы вышли в ночь.

Путешествие было трудным. Никто из нас не пробился к цели, и все мы привезли бомбы обратно. Погода была просто ужасной. Низкие тучи буквально цеплялись за вершины холмов, и обнаружить канал в этой сплошной пелене было просто невыносимо.

На следующий день я и Пит вызвались снова слетать туда, и на сей раз нам повезло. Погода улучшилась, полет оказался довольно легким, и мы сделали все, что от

нас требовалось. Однако в те дни воздушная разведка действовала из рук вон плохо, и о результатах атаки мы сможем узнать лишь после войны. Но в любом случае мы были горды собой, все звено «А» отправилось в Ноттингем, чтобы отпраздновать это в баре «Блэк Бой».

А тем временем битва во Франции принимала все более неблагоприятный оборот. Германские войска быстро захватили Голландию. Парашютисты, переодетые монахинями и крестьянками (по крайней мере, так говорят), захватили важные объекты. Немцы глубоко вторглись на территорию Франции. Германские танковые войска обошли обороняющихся и сейчас просто сгоняли их в кучу, как пастух собирает свое стадо. Они нанесли удар в Арденнском лесу и отбросили французов от Меца и крепости Седан, которая быстро пала под ударами пикирующих бомбардировщиков. Их самолеты полностью господствовали над полем боя. Нам сообщили, что французский Генеральный Штаб попросил англичан прислать истребители, но мы решили сохранить в целостности свои ВВС метрополии. Позднее выяснилось, что это было мудрое решение.

Экипажи бомбардировочных эскадрилий, базирующихся в Англии, с горечью следили за несчастными «Бэттлами» и «Бленхеймами», переброшенными во Францию. Мы видели, как их сбивают один за другим, несмотря на личное мужество и подготовку пилотов. За атаку моста под Маастрихтом молодой пилот Фэйри «Бэттла» Гарланд был награжден Крестом Виктории. Это была очень отважная атака, хотя пилот при этом погиб. Однако его душа должна была содрогаться, глядя, как отборные германские саперы буквально за несколько часов построили понтонный мост на месте уничтоженного. Нет, никто даже не подумал отправлять нас во Францию, похоже наши штабы сообразили, что наша авиация просто слишком слаба. Поэтому мы продолжали летать по ночам, используя темноту в качестве защиты от истребителей. Мы использовали свою подготовку, чтобы сбрасывать бомбы

как можно точнее. Такие действия казались кабинетным стратегам неправильными, но дальнейшие события их полностью оправдали. Это было тяжелое время. Мы трудно учились, но учились всему.

Когда голландский главнокомандующий приказал своей армии сложить оружие и сдаться немцам, бои в районе Меца еще продолжались. Противник продолжал двигаться на юг, и потому у летчиков было очень много работы. Наши эскадрильи Истребительного Командования оказались в очень тяжелом положении, но проявили себя с наилучшей стороны. Особенно прославились 1-я и 73-я эскадрильи, которые сбивали по 4 немецких самолета на каждый потерянный свой. «Энсоны» и «Хадсоны» Берегового Командования охотились за немецкими подводными лодками в Северном море. Самолеты Бомбардировочного Командования провели первые крупные налеты на германскую территорию. Их целью были нефтехранилища в порту Гамбурга. Никто из нас, кто сидел вокруг приемника и слушал сводку, даже не представлял, что 3 года спустя этот город будет уничтожен тем же самым оружием — нашими бомбами.

Потом заговорил Снайт:

«Наши цели расположены на западной стороне нефтехранилища, квадрат карты АЗ. Самолеты должны взять по четыре 500-фунтовых бомбы, взрыватели мгновенного действия. Баки заправить полностью. Вы должны атаковать с той высоты, на которой сможете увидеть цель. Так как луна находится на юго-западе, лучше выходить в атаку с северо-востока, потому что вы сможете увидеть отражение доков в воде. Я снова должен вас предупредить, что вы должны постараться избежать попаданий в жилые дома. Этой ночью можно атаковать только указанную цель. Если вы не сможете найти ее — возвращайтесь с бомбами. Вот и все. Можете лететь к цели тем маршрутом, который сами выберете, и бомбить в любое время с 12 ночи до 4 утра. Вопросы?»

Ответом было молчание, и тогда Снайт продолжил:

«Штурман подготовил карты, поэтому можете выбирать себе маршрут».

Он несколько секунд помолчал. Я полагаю, что ему очень хотелось лететь самому, но в то время количество вылетов командира авиакрыла было жестко ограничено, поэтому он только криво усмехнулся и пожелал нам удачи.

Вошел командир базы, и все летчики дружно вскочили. Он приказал нам садиться, а потом рассказал, как мы намерены выправить положение во Франции, уничтожив гитлеровские запасы топлива. Не было никаких сомнений, что в ходе наступления в Бельгии немцы расходуют огромные количества драгоценного топлива. Уничтожив его запасы, сосредоточенные в тылу, мы самым прямым образом повлияем на ход фронтовых операций. Таков был план.

Так как мы с Джекки собирались вечером съездить в кино в Линкольн, то решили взлететь немного позднее. Мы намеревались нанести удар между 3 и 4 часами утра. Мы предположили, что в это время освещенность будет самой удачной — заря на севере и свет луны позволят легко обнаружить цели.

Долгое время мы с Джекки предпочитали сбрасывать бомбы с пикирования. Процедура выглядела так: самолет пикировал под углом 60 градусов с высоты 6000 футов до 2000 футов. Мы обнаружили, что таким образом мы можем добиться высокой точности бомбометания. Мы также надеялись, что сможем уклониться от зениток и прожекторов. Единственные опасения вызывала скорость, которую наберет самолет в конце пикирования. Остекление носа старого «Хэмпдена» могло не выдержать, что создало бы затруднение бомбардиру.

Лента «Девочки в армии» была просто ужасной, ни Джек, ни я не получили никакого удовольствия. Когда мы вернулись на аэродром, то оказалось, что большинство парней уже улетело. У них явно были какие-то свои планы на эту ночь.

Ночь была довольно ясной. Мы провели в воздухе уже 2 часа, когда сквозь глухой шум моторов «Пегасус» пробилился голос Джека:

«На какой высоте мы сейчас?»

«Около 8000 футов».

«Здесь маловато кислорода, а я не захватил свою маску».

«Я тоже», — встрял Мак.

«И я», — добавил задний стрелок Уотти, который совершал свой первый полет с нами. Старший лейтенант Уотсон был нашим новым офицером службы вооружений и недавно прибыл в эскадрилью, добровольно вызвавшись летать. Он был не слишком общителен, но при появлении врага преображался, да и вообще оказался неплохим парнем.

«Все нормально, парни. Мы не из тех, кто летает в масках», — согласился я с ними.

Мы все гордились своим экипажем и тем, что летчики звена «А» всегда считались королями эскадрильи в бомбометании с малых высот. В то время во всех бомбардировочных эскадрильях имелись экипажи, которые охотно рисковали головами, атакуя цели с той высоты, на которой нельзя промазать. Но было более чем достаточно и тех, кто сбрасывал бомбы, держась высоко в небе, по целям, которые, как им казалось, они видели. Нет нужды говорить, что между этими людьми шло жестокое соперничество, обе стороны отстаивали свою точку зрения. Впрочем, все сводилось к тому, что атакующие с малых высот за это заплатят, а бомбящие с большой высоты смогут провести новый налет. Однако факты не слишком это подтверждали. Чтобы добиться успеха, пилот бомбардировщика должен обладать незаурядным мастерством и отвагой, но чтобы сделать свое дело, все-таки нужно остаться в живых. Это не обязательно означало держаться повыше, полагая, что ты в безопасности, и мечтать о яичнице с беконом после возвращения. Это не обязательно означало бессмысленный риск

жизнями экипажа. Это только означало, что следует положить бомбы в цель самым простым способом. Так мы думали в то время, и наша точка зрения с тех пор не слишком изменилась.

А потом мы впервые увидели Гамбург. И тут обнаружилось, что луна находится не там, где следует, это был просто маленький красный кружок на самом горизонте. Когда мы подлетели ближе, то увидели доки. Затем мы различили город, большую темную громаду, тянущуюся на много миль во все стороны. На его северной окраине мы увидели горящее нефтехранилище. Хотя горел всего лишь один бак, отблески пламени метались вокруг, создавая преувеличенное впечатление о силе пожара. Наверное, поэтому многие экипажи доложили об уничтожении цели, но германское радио сообщило, что налет не нанес никакого ущерба. Во время ночного налета очень сложно определить результаты бомбардировки. Лишь когда днем самолет-разведчик сделал фотографии, мы смогли точно узнать, чего добились.

Но в любом случае нам показалось, что нефтехранилище горит вовсю, и бомбардир даже вскрикнул от радости. Лучи множества прожекторов нервно обшаривали небо, множество зениток беспорядочно палили, и над доками появилось нечто вроде разноцветного зонтика. Мы десинхронизировали моторы, чтобы затруднить работу шумопеленгаторов, но это привело лишь к тому, что самолет начало сильно трясти.

Здесь оказалось гораздо больше зенитных автоматов, чем я когда-либо видел в своей жизни. Смотреть, как они стреляют, очень приятно. В воздух поднимается светящаяся дуга, приближаясь все больше и больше, потом она с громким свистом проносится мимо кабины и взрывается где-то в сотне ярдов позади. Она издает очень смешные звуки, что-то вроде «пок-пок-пок». Каждый снаряд оставляет цветной след, и обычно они следуют друг за другом в строгом порядке — зеленый, белый, красный. Кажется, что в небо взлетел подсвеченный

фонтан. Да, на это приятно посмотреть, чувствуя себя в безопасности, однако если снаряд попадает в цель, раздается нечто вроде раската грома — скрежет металла и звон битого стекла. Все вокруг становится красным, так как вспыхивают твои баки, и у тебя внутри все замирает, так как самолет начинает сыпаться вниз. Ты пытаешься выбраться, но воздушный поток не пускает тебя. Ты кричишь членам экипажа, чтобы они выпрыгивали, и все это время зенитки продолжают поливать огнем твой самолет. А потом ты врезаешься в землю, и все кончается. Вверх взлетает жаркое бензиновое пламя, и твоя душа со скоростью ракеты устремляется на небеса. Все эти картины моментально пролетают в твоём воображении, когда цветная дуга трассера изгибается рядом с самолетом, и ты лихорадочно рвешь ручку, чтобы уклониться в сторону.

Но бедный старый Роббо из звена «В» увернуться не сумел. Когда я в последний раз видел его, самолет шел к земле, подобно пылающей комете. А ведь когда ты лег на боевой курс, его нужно держать, несмотря на любые зенитки.

Наконец мы оказались примерно в миле северо-восточнее нефтехранилища на высоте примерно 6000 футов. Внизу я увидел Питера Уорд-Ханта из 49-й эскадрильи, который держался на высоте 2000 футов. Вокруг него бушевал настоящий ад, но с ним пока все было в порядке. В то же самое время несколько парней кружили на высоте 15000 футов между редкими разрывами тяжелых снарядов.

Вдруг прямо под гондолой левого мотора я отчетливо увидел баки нефтехранилища. Да, горел только один бак. Остальные в лунном свете напоминали серебристые мячи для гольфа. Затем я положил самолет на левое крыло, и мы вошли в пике. Нос самолета клюнул вниз, и стрелка альтиметра бешено завертелась, помчавшись к нулю, зато указатель скорости взлетел к неслыханным высотам.

В носовой кабине на месте бомбардира сидел Джек, ожидая приказа сбросить бомбы. (В те дни наши самолеты еще не имели системы автоматического сброса, и бомбардир должен был дергать ручку.) Я смотрел, как мячики для гольфа становятся все крупнее и крупнее, постепенно закрывая лобовое стекло кабины. Уотти должен был проследить за тем, чтобы открылись створки бомболюка, а Мак, сидевший у верхнего пулемета, следил за воздухом.

Наконец настал момент.

«Сбросить бомбы!» — крикнул я Джеку.

«Бомбы сброшены».

Немного позднее я спросил:

«Уотти, ты видел что-нибудь?»

«Ничего. Я думаю, они не вышли».

«Они должны»

«Нет, они остались. Я их вижу», — вмешался Джек.

Когда я кончил ругаться в адрес напортившихся электриков, мы начали снова набирать высоту. Имея на борту бомбы, это было не так просто сделать, но у нас не было иного выбора, так как быстро светало. Наши моторы раскалились докрасна, но мы все-таки взобрались на высоту 5000 футов. Но теперь мы не видели нефтяных баков, так как дым пожара полностью закрыл не только их, но и вообще все доки. Пока мы кружили над портом, уворачиваясь от прожекторов и зениток, я заметил, что чуть выше плавно покачиваются несколько аэростатов — довольно неприятное открытие. Внезапно справа от себя я увидел вожаков баки и сразу спикировал прямо на них. Так как пике получилось практически вертикальным, мы развили феноменальную скорость 320 миль/час. Самолет стал практически неуправляемым, хотя я уперся обеими ногами в приборную панель и тянул ручку на себя, напрягая все силы. Выправить положение удалось лишь с помощью триммеров на хвостовом оперении. На мгновение мы потеряли сознание от ужасной перегрузки.

На сей раз наши бомбы попали в цель, и позади нас что-то начало гореть и взрываться. Так как мы пикировали слишком лихо, то очутились прямо в аду. 2000 футов над центром Гамбурга — не слишком безопасная высота. Снаряды зениток свистели вокруг нас, то и дело раздавалось ужасное «пок-пок-пок». Потом несколько широких прожекторных лучей уперлись прямо в самолет, и мы практически ослепли. Джек говорил: «Доворот вправо, доворот влево», — но я-то знал, что он не видит ничего. Я спикировал прямо на прожектор, открыв огонь из курсового пулемета. Кажется, при этом я дико вопил: «Получай, ублюдок!»

Прожектор погас, и я с кроваваждной радостью подумал, что хорошо было бы при этом еще убить оператора. Я быстро глянул вправо и увидел, что наше правое крыло горит. Это был конец. Лучше всего было бы прямо сейчас выпрыгнуть с парашютами, и я нажал аварийную кнопку «Покинуть самолет». Однако она не сработала. Я еще раз взглянул на крыло и выругался. Это был не огонь, а загнутый кусок металла, который ярко сиял в луче прожектора. Тогда я сказал Джеку:

«Мне кажется, в нас попали. Это смешно».

«Ты будешь смеяться еще больше, когда узнаешь, что мы намотали на крыло пару сотен футов аэростатного троса», — ответил он.

Разумеется, Джек немного преувеличил. Но мы действительно зацепили трос, а странное поведение самолета объяснялось повреждениями от огня зениток.

Наконец мы выбрались, по пути обменялись «парой ласковых» с кораблями ПВО, стоящими на рейде, и благополучно добрались до родных берегов. Было очень приятно увидеть под крылом английские пейзажи. Кто-то уже заговорил о яичнице с беконом через полчаса.

Солнечный Скэмптон был просто чудесным местом. Все были очень рады и старались изо всех сил. Однако командующий базой имел один маленький бзик. Ему страшно не нравились аэродромные огни. Он их просто

ненавидел, потому что должен был обезопасить аэродром от вражеских бомбардировок, а огни выдавали его с головой. Поэтому вместо цепочки огней вдоль всей посадочной полосы возвращающиеся бомбардировщики видели только пару тусклых красных фонарей. Поэтому каждая посадка превращалась в серьезное испытание. Но это утро выдалось туманным, и мы не увидели вообще ничего, даже ангаров. Поэтому нам пришлось поворачивать в Абингдон, где мы благополучно сели, проклиная на все лады командующего базой и его приводные огни. Мы были голодны, как волки, особенно потому, что предвкушаемая яичница с беконом упорхнула прочь.

Множество самолетов получило повреждения во время этого налета, несколько человек было ранено, однако операция такого рода была первой для нас, и она завершилась успешно. Большинство самолетов выходило на цель на малой высоте в лучших традициях Королевских ВВС. С другой стороны, один майор отбомбился с высоты 16000 футов, его бомбы вызвали пожар, который помог нам найти цель. Он был награжден Крестом за летные заслуги.

Так завершился типичный для начала 1940 года налет на германскую территорию. Я так подробно описал его для того, чтобы показать, насколько изменился характер операций позднее. Первые налеты были спланированы совершенно бестолково. Мы могли выбирать маршрут, мы могли бомбить с любой высоты и в любое время. Иногда мы даже могли выбрать, какие бомбы использовать. Мы были закоренелыми индивидуалистами, но, сказать по правде, наши действия были не слишком эффективными. Судя по всему, из общего количества бомб, которые в ту ночь несли самолеты звена «А», в цель попало не более 10 процентов.

Через несколько дней мы снова наведались в то же место, но тучи были слишком низкими. Нижняя граница облачности находилась на высоте всего 500 футов, сбрасывать бомбы с такой высоты было просто небезопасно.

Оскар оказался единственным, кто решился на это, и его стрелок сообщил, что один бак взлетел в воздух выше самолета. Полагаю, что бедный Деннис Филд пытался проделать то же самое, однако он не вернулся. Это был замечательный человек. На следующий день я разговаривал в нашей столовой с его женой Джоан. Она паковала его вещи, чтобы забрать домой. Я помню, что она не сразу нашла его кинокамеру, которая обнаружилась в шкафчике для летного костюма в комнате отдыха звена «В». Джоан была отважной женщиной, но в ту пору все были такими.

Следующие несколько дней мы не летали. Прежде всего, потому что погода была отвратительной, но, кроме того, в этом просто не было необходимости.

Ситуация в Бельгии и Франции продолжала ухудшаться, но в Англии постоянные туманы закрывали аэродромы, поэтому божья воля помешала нам участвовать в боях. Зато фрицы в это время начали проводить налеты на английскую территорию, хотя пока еще небольшими силами. Группа из 12 бомбардировщиков Do-17 пересекла йоркширское побережье возле Уитнерси и атаковала большую авиабазу в Морпете. Это был прекрасный аэродром, напоминающий Скэмптон, но «Дорнье» прекрасно сделали свое дело. Они разбомбили все 4 ангара и уничтожили все крупные здания, включая офицерскую столовую, мастерские и кухню. Уцелела только сержантская столовая — либо немцы промазали, либо у них просто кончились бомбы. Немцы могли быть довольны результатами. Так, наверное, и было. Однако они знали, что наши истребители ведут тяжелые бои на юге Англии, и на следующий день немцы вернулись, чтобы довершить разгром и уничтожить сержантскую столовую. Но теперь наши истребители были на чеку. Хотя несчастное здание было повреждено, ни один «Дорнье» не вернулся на базу, чтобы сообщить об этом. Все они были сбиты над морем. Наши траулеры подобрали нескольких немецких летчиков, которые задавали лишь один вопрос:

«Откуда взялись ваши истребители? Мы думали, что они находятся во Франции».

Перерыв в полетах мы старались использовать как можно лучше и уезжали в Линкольн. В этом городе мы нашли паб с некоторыми претензиями на изысканность. В этом логове, прозванном «Снейк Пит»¹, окопались юные девицы, обхаживавшие глупых молодых офицериков. Они буквально вешались на шею, напрашиваясь на угощение. Мы называли их «жрицами любви», но лишь немногие из нас рисковали иметь с ними дело. Мы все отличались хорошим здоровьем и не собирались им рисковать. Один офицер, чье имя я не буду упоминать, повел себя немного иначе. Он покинул нашу компанию и пригласил стройную блондинку выпить пивка. Они начали о чем-то мило беседовать, но вскоре мы заметили, что их беседа пошла вкривь и вкось. А потом последовал взрыв.

«Верни мое проклятое пиво!» — закричал он и побежал обратно к нам, держа в руках свою банку и ее полувыпитую кружку. Она тоже вскочила и начала ругаться на весь бар.

«Что-то не так?» — поинтересовался один из нас.

«Она не захотела платить», — заявил юный Ромео, поспешно допивая обе порции пива.

Оскар проворчал:

«Боже, ну ты и болван. Пошли отсюда, Гиббо, поедem к Джорджу, там мы сможем спокойно посидеть пару часиков».

Вечер был очень темным, и луна еще не взошла. Поездка на автомобиле с затемненными фарами была делом нешуточным, как я уже убедился ранее. На сей раз я видел две тонкие белые линии, которые исчезали, как только я моргал. Ситуация весьма тревожная и опасная. В конце концов я содрал маскировочные щитки, и мы с опасной скоростью помчались к Джорджу. Парни,

¹ В данном случае лучше перевести как «Гадюшник». *Прим. пер.*

набившиеся на заднее сиденье, горланили песни. Полицейский, скучавший на обочине дороги, был, наверное, страшно изумлен, когда увидел несущийся автомобиль с горящими фарами, пассажиры которого вопили что-то пьяными голосами. Он немедленно позвонил на следующий полицейский пост.

Я все-таки старался аккуратно держаться левой стороны¹, не пересекая осевую линию. Оскар орал мне прямо в ухо: «Быстрее, быстрее!» Внезапно прямо перед капотом посреди дороги возник красный фонарь, медленно покачивающийся из стороны в сторону. Автомобиль уже не успевал ни затормозить, ни повернуть — я понимал это. Я был пьян в стельку — и это я тоже понимал. Я почти ничего не соображал — и это понимали все. В результате я просто нажал на газ. Как мы не угробили слугу закона, до сих пор остается загадкой. Помню только, что фонарь полетел в одну сторону, а ноги мелькнули с другой. После того как мы отъехали довольно далеко, я погасил фары и съехал на проселок. Парни прекрасно сознавали, что мы натворили, и не проронили ни слова. Мы с трудом отдышались, словно подводная лодка, пробравшаяся в гавань Гамбурга.

Потом мы подождали минут 15. Летчики один за другим отправились прямо по полю к Джорджу. Немного позднее появились еще несколько наших парней, и когда мы тронулись с места, снова поднялся шум. А на следующий вечер я с удовольствием поставил выпивку сельскому полисмену, который рассказал мне, что его едва не задавил насмерть пьяный фермер, возвращавшийся с ярмарки в Линкольне!

Хотя в течение 3 или 4 ночей мы не совершили ни одного вылета, днем мы не бездельничали. Джекки, Дикки Банкер и Билл Твидделл получили собственные экипажи, чтобы заполнить брешу, вызванные потерями. Это

¹ Напоминаю читателю — дело происходит в Англии. *Прим. пер.*

означало, что я остался без штурмана. Однако мой стрелок Уотти заявил, что кое-чему научился за последний год, и я решил устроить ему маленький экзамен, совершив вывозной полет на стареньком «Энсоне». Он быстро освоил искусство чтения карты и довольно быстро научился азам пилотирования, поэтому в крайнем случае я мог на него рассчитывать. Всего мы провели в воздухе за два дня около 15 часов, что было совсем не просто, особенно для Уотти, которому перевалило за 30. Он уже упустил лучшее время для учебы.

В последний день нашего вынужденного отдыха я позвонил Еве и попросил ее приехать, чтобы познакомиться с моими парнями, если этой ночью полетов не будет. Но, как обычно в таких случаях, все пошло наперекосяк. В ночь, когда она приехала, меня отправили «поиграть в жмурки со смертью», и встречать ее пришлось моему другу Иену. Вместе они посмотрели, как я на стареньком самолете поднимаюсь в вечернее небо, и отправились обедать.

Следующие несколько ночей мы мотались между Дюссельдорфом и Джорджем, Маннергеймом и Петвудом, Килем (там мы устроили самый великолепный пожар, какой я когда-либо видел) и Линкольном. Но нельзя жечь свечу с обоих концов, мне это тоже не удалось. К концу месяца я так вымотался, что Вилли Снайт дал мне недельный отпуск. За день до отъезда меня встретил адъютант эскадрильи Харрис и сообщил, что меня наградили Крестом за летные заслуги. Это орден получили также Оскар, Роси, Билл и Дикки. Это была хорошая новость, которую мы, признаться, ждали давно. Все вокруг улыбались. Я сразу позвонил Еве и пригласил ее в «Снейк Пит». Туда должны были заявиться все наши парни. Кошмар!

Вечеринка прошла изумительно. Но следующий день оказался гораздо менее приятным. Около 9 утра мне позвонил Брюс и вкрадчиво сказал:

«Хорошие новости для наших ребят».

«Каких ребят?» — переспросил я, еще до конца не проснувшись

«Для Оскара и компании. Они получили Кресты за летные заслуги».

Я чуть было не переспросил о себе, но вместо этого решил посмотреть газеты. Да, он оказался прав, награды получили все. Кроме меня.

Я отправился в Брайтон вместе с Евой, крайне огорченный. Прошлой ночью я так здорово наотмечался, и как оказалось — впустую

ГЛАВА 6

ПРЕДЕЛЬНЫЕ УСИЛИЯ

Брайтон оказался мирным городком. Он был таким же, как всегда, — по улицам гуляют хорошенькие девочки в коротких юбках, которые треплет свежий морской бриз. На всех проходящих мимо мужчин они смотрят с презрительной гримаской. «Не-считайте-меня-маленькой-но-познакомиться-я-не-против». Маленькие темноволосые официантки в тех же заштопанных чулках и поношенных передничках подавали чай в маленьких ресторанчиках на набережной. Гостиницы были переполнены, а пляжи — забиты. Было даже трудно представить, что буквально в сотне миль отсюда идут жестокие бои и разыгрывается величайшая одноактная драма Дюнкерка. О войне напоминало лишь присутствие солдат и колючей проволоки.

Отпуск пролетел слишком быстро, как это обычно и бывает со всеми отпусками. Целыми днями я валялся на пляже вместе с Евой и еще одной девушкой, которую звали Дорин, она работала в той же труппе. Спектакль «Выходи поиграть» уже прошел первую обкатку перед Лондоном, и сейчас их звезда Джесси Мэтью был занят по горло, стараясь довести все до совершенства. Раньше я не сталкивался всерьез с работниками сцены, но теперь, познакомившись с ними получше, могу сказать,

что они славные ребята. Особенно по вечерам, когда открываются бары.

В последнюю ночь мы вместе с Евой и ее подругой отправились на небольшую прогулку, когда внезапно прозвучала воздушная тревога. Где-то вдали начали рваться бомбы, пара орудий открыла огонь, в небе повисла осветительная ракета. Поэтому мы все отправились в бар, чтобы немного выпить и подождать, пока утихнет переполох. Как обычно, бар был полон народа. Все собрались, чтобы послушать 9-часовой выпуск новостей. Пока мы там стояли, из толпы вышел армейский офицер. Он так странно смотрел на меня, что его можно было принять за сумасшедшего. Сначала я подумал, что он выпил лишнего, и приготовился к пьяной разборке. Однако он не был пьян. Просто он сегодня утром прибыл из Дюнкерка, проведя 4 дня на плацдарме, поэтому легко представить, в каком состоянии он находился.

Когда его губы начали двигаться, я не сразу понял, что он говорит. И тут я в первый, но далеко не в последний раз услышал горький упрек:

«Где были Королевские ВВС в Дюнкерке?»

«Не знаю. А разве их там не было?» — глупо ответил я.

«Они там были — и «Хейнкели», и «Мессеры», но только не наши истребители. За 4 дня я видел всего один Спитфайр».

«Может быть, они сражались в других местах», — предположил я.

«Нет, их не было нигде. Нас бомбили каждый час. Это был настоящий ад. Бомбы градом сыпались вокруг нас, и мы ничего не могли поделать».

Я позволил ему выговориться. Иногда его голос становился громче, иногда переходил в еле слышный шепот. Создавалось впечатление, что он говорит сам с собой.

Внезапно из радиоприемника долетел звук фанфар, и Брюс Белфрейдж начал зачитывать новости. Но этот офицер продолжал что-то бормотать, уже не понимая,

что мешает остальным. В конце концов один старик, который ждал зарубежные новости, поднялся и взял его за руку.

«Неужели вы не понимаете, что мы слушаем новости?» — сказал он вежливо, уверенный, что остальные его поддержат.

Армейский офицер растерянно заморгал. Он просто не понимал, что происходит. Я заметил несколько взглядов, брошенных на меня. И моя кровь вскипела. Я успел выпить пару коктейлей, и этого было достаточно.

Я выключил радио, и в комнате вдруг стало тихо. Затем я повернулся к старику:

«Слушай ты, старый ублюдок, ты понимаешь, что пока ты сидишь здесь на своей толстой жопе и жрешь, кто-то дерется, чтобы они не свернули твою поганую шею? — Я сказал это тихо, но услышали все, кто находился в баре. — Ты понимаешь, что каждую минуту пилоты бомбардировщиков рискуют головами, чтобы задержать наступление Гитлера? Что моряки торгового флота под прикрытием кораблей Его Величества пытаются прорваться в Англию, чтобы доставить тебе еду? Всего лишь в сотне миль отсюда армия, наша британская армия пытается вырваться из капкана, который поставили старые говнюки вроде тебя? Ты просто не понимаешь, что говоришь с человеком, который только что прибыл оттуда. За несколько дней он видел больше, чем ты за всю свою жизнь. А ты только и мечтаешь сидеть здесь в полной безопасности и слушать новости».

Произнеся эту необычайно длинную речь, я полностью выдохся и уже не мог ничего добавить. Поэтому я неприязненно глянул на старика и тихо закончил:

«Я думаю, сэр, что вы полное дерьмо».

Затем я вышел вон, но уже в дверях я все-таки услышал, как армейский офицер бормочет:

«Где же были ВВС в Дюнкерке?»

На следующий день я попрощался с Евой. Она думала, что видит меня в последний раз. Была масса слез, и я

чувствовал себя неловко. Но поезд тронулся, и станционная платформа осталась позади.

Я был очень рад вернуться, так как для отпуска было не самое подходящее время. Противник вскоре будет всего в нескольких милях от наших берегов. Вероятно, в течение месяца он постарается высадиться в Англии. И в этом случае каждый должен исполнить свой долг. Когда мы проехали Грантхэм, я почувствовал себя совершенно счастливым.

Когда я прибыл, парни сидели в комнате отдыха. Некоторые выглядели ужасно усталыми, потому что они совершали вылеты три ночи подряд. Тем не менее, раздался обычный хор грубоватых приветствий, когда я вошел. Напряжение сказалось на всех. Джеску Киноху и сержанту Олласону явно не помешал бы недельный отдых. Но на кого мы могли сердиться? Наша работа была еще сравнительно легкой по сравнению с тем, что пришлось проделать морякам. С помощью добровольцев флот в течение недели сумел вывезти с побережья Франции большую часть нашей разбитой армии. А что говорить об истребительных эскадрильях ВВС метрополии, которые совершали по несколько вылетов в день, чтобы удерживать воздушный зонт над Ла-Маншем. Никто из них не спал. Лишь иногда они опрокидывали пару чашек кофе и успевали наспех перекусить, пока механики заправляли и перевооружали самолеты. А потом они снова поднимались в небо.

Внезапно я заметил, что отсутствуют два знакомых лица.

«Где Иен и Гринни?» — спросил я.

«Пропали без вести два дня назад», — ответил кто-то.

«Как?»

«Малая высота, Аахен».

«Черт! И как бедняга Делл приняла это?»

«Чертовски стойко. Адъютант сообщил ей».

«Бедный старый Иен».

«Да, не повезло».

«Да уж».

Внезапно ворвался Оскар.

«Слышал новости, Гиббо?» — спросил он. Он всегда был рад встретиться с кем-либо, вернувшимся из отпуска.

«Нет, ничего особого я не слышал. А что?»

«Черчилль выступал в палате общин. Он сказал, что мы спасли 335000 человек. Я полагаю, что это очень хорошо, ведь раньше предполагалось, что удастся спасти не более 20000».

Все заговорили разом.

«Что он думает о короле Леопольде?» — спросил Джекки.

«Думает, что он дрянь. Прямо этого Черчилль не сказал, но заявил, что мы дальше должны строить свои отношения с ним, исходя из того, что он капитулировал».

«Это может означать что угодно. У политиков свой язык».

«Да, но я все равно думаю, что к нему будут относиться плохо. Он обратился к нам с просьбой о помощи в самый последний момент. Если бы у него была хоть капля мозгов, то он сражался бы с нами с самого начала», — это был Тони.

«Армия говорит, что Королевские ВВС умыли руки под Дюнкерком. Что говорит по этому поводу Черчилль?» — спросил Олласон, меняя тему разговора.

«Он говорит, что так сложились обстоятельства. Парни Истребительного Командования вели жестокие бои в нескольких милях в стороне. Какие цели для германских бомбардировщиков могли оказаться привлекательнее кораблей в Дюнкерке? И я не знаю, что бы там творилось, если бы наши позволили им действовать спокойно».

Но тут вмешался я:

«Я полагаю, что все равно прорвалось много бомбардировщиков. В Брайтоне я встретил парня, который утверждал, что видел только немцев».

«Это вполне понятно, — заметил Оскар. — Когда парням нужно было заправляться, им приходилось проделывать долгий путь до своих баз. В любом случае, немцы

имели численное превосходство в три раза, и часть бомбардировщиков, разумеется, прорвалась».

«Да, армия чертовски зла на нас, — сказал Билл, который только что поднялся и раскуривал свою трубку. — Я вчера вернулся из Солсбери, парни говорят, что летчикам нельзя показываться в пабах поодиночке. Армейцы избивают любого человека в синей форме».

«Что ж, их нельзя обвинять. Они крепко оскандалились. Их вышвырнули из Норвегии, им набили морду во Франции. Что дальше?»

«Бог знает».

«Прежде всего, им следует крепко зацепиться»

«Да».

«Да, им крепко досталось, — согласился Оскар. — Второй раз их выбрасывают с континента, что само по себе достаточно плохо, но, честно говоря, я не вижу никаких ошибок».

Большинство летчиков любит порассуждать о большой стратегии, и Оскар не был исключением. Он достал портсигар и начал излагать свою точку зрения.

«В Норвегии противник имел слишком много самолетов. У нас нет баз достаточно близко к Норвегии, чтобы защитить свои войска. На сей раз такие базы имелись, но мы просто неправильно их использовали и не поддержали свою армию. Даже мы сами».

«Но нас могли перебить, как мух», — возразил я.

«Да, ведь нас должны были защищать истребители из метрополии».

«Но тогда Люфтваффе смогли бы спокойно бомбить Лондон».

«Может, ты и прав, — согласился Оскар. Он любил поспорить. — Да, мы могли бы много что сделать, имей мы самолеты поддержки войск. Но у нас их не было. Нехватка самолетов вообще и нехватка нужных типов берет начало в эпохе Свинтона. Однако вернемся к сухопутным силам. В первом случае, если бы эти жалкие нейтралы с самого начала пошли с нами, все могло повернуться иначе».

«Но в Норвегии произошло то же самое», — вставил Билл.

«Это касается всех нейтралов, — сказал Оскар, закуривая сигарету. — Затем имелся еще один капкан. Когда немцы вторглись в Бельгию, наши армии бросились им навстречу. Однако они опоздали и не сумели создать надежную сеть коммуникаций. Немцы двигались слишком быстро. Когда немцы захватили Седан и форсировали Маас, только быстрое отступление прямо к Амьену могло спасти ситуацию. Но Вейган подумал, что сможет удержать фронт и закрыть брешь. Однако большинство наших командиров оказалось не знакомо с новым типом войны — блицкригом. Один сильный пункт за другим переходил в руки врага под комбинированными ударами пикирующих бомбардировщиков и танков. Более того, французские солдаты, по крайней мере, некоторые из них, сдавались при малейшей угрозе. А потом последовал удар в спину, когда король Леопольд капитулировал и оставил разрыв шириной 30 миль, защищать который было некому. Мы ничего сделать не могли и покатались назад, прямо к Дюнkerку, понесся большие потери. Я полагаю, что в плен попали 17 французских дивизий, разумеется, вся бельгийская армия и, как мне кажется, около 30000 наших. Если оценивать происшедшее в целом, это был полный разгром».

«Конечно, все это так. Но что будет дальше?»

«А вот этого я не знаю. Может быть, французы продержатся, пока мы соберем новую армию».

«Может, и так. Но это будет нелегкая работа».

«Черчилль говорит, что мы потеряли всю технику».

Наступила долгая пауза. Мы часто обсуждали ход войны, это был один из таких вечеров. Парни начали думать, что бы еще сказать такое умное. Но тут открылась дверь, и вошел Вилли. Мы дружно вскочили на ноги.

«Садитесь, парни, — он был в хорошем настроении. — Кто-нибудь играет прилично на бильярде или в другие игры, требующие ловкости?»

Все промолчали, так как не понимали, к чему он клонит.

«Мне нужны два добровольца, — продолжил Вилли, а потом ткнул пальцем в Пита и меня. — Ты и ты».

Я хмыкнул. Что за игра нам предстоит? Я хотел летать, а не играть на зеленом сукне. Когда мы поднялись к нему в кабинет, Вилли достал небольшую пластилиновую модель. Это был миниатюрный железнодорожный тоннель. Теперь он был предельно серьезен и говорил спокойно.

«Сегодня вы должны провести эксперимент, который выдумал вице-маршал авиации Харрис. Как вы знаете, дела во Франции идут отвратительно. Поэтому он решил попытаться замедлить продвижение врага, нарушив его железнодорожные коммуникации. Шоссе мы оставим парням с дневных бомбардировщиков. Как вы знаете, самыми уязвимыми местами железных дорог являются мосты и тоннели. Первые построены слишком прочно, и их трудно разрушить. Но вторые гораздо более уязвимы. Именно поэтому я спросил, играете ли вы на бильярде. Меня интересует, умеете ли вы загонять шар в лузу. Мне требуются два парня, которые точно так же закатят бомбу в тоннель, где она взорвется несколько секунд спустя. Разумеется, мы заблокируем железную дорогу всего на несколько дней, но даже это может серьезно повлиять на доставку снабжения наступающим немецким армиям. Это можно проделать во многих местах, и я оставляю выбор за вами. Взлет сегодня в 10 вечера».

Мы еще не вышли из кабинета, а по лицу Пита расплылась довольная улыбка. Он не просто играл на бильярде, он любил его всем сердцем.

Мы взлетели вместе, пересекли море, оставили слева сожженный Роттердам, пересекли Бельгию, пролетели над затемненным Брюсселем и оказались над Германией.

В действительности светомаскировка была более чем плохой. Люди махали нам факелами. Затем слева появился луч прожектора, который осветил самолет, шедший

на высоте 13000 футов. На него обрушился шквал снарядов из тяжелых зениток. Он почему-то нес включенные огни. Позднее мы узнали, что это был один из летчиков звена «А», который просто забыл их выключить после взлета. Не удивительно, что он потом говорил: «А мне казалось, что я был в небе совершенно один».

Внимательно следуя по карте от канала к каналу, мы в конце концов, выбрались к своему тоннелю возле Аахена. Но теперь луна уже скрылась, поэтому я выпустил осветительную ракету. В ее свете внезапно и резко появились очертания входа в тоннель. Лишнего времени у нас не было, так как эти ракеты горели всего около 3 минут, поэтому мы сразу ринулись в пике. Мы неслись по рельсам подобно сверхскоростному поезду; наверное, подсознанием я отметил, что светофоры горят. Потом перед нами рывком вырос утес, мы круто свернули вправо, и одновременно я сбросил две 500-фунтовые бомбы. Мы едва не зацепили крылом верхушки деревьев, но успели взмыть вверх. А через пару секунд позади раздался грохот, я оглянулся и увидел, что вход в тоннель обрушился. Это было просто прекрасно, потому что у нас еще остались две бомбы. Когда мы полетели к следующему тоннелю, расположенному в 10 милях от первого, мы столкнулись с проблемой. Вторая осветительная ракета отказалась отделиться от самолета. Это было ужасно. Ночь была непроглядно темной, и увидеть что-либо было просто невозможно. Если бы оружейники услышали хотя бы четверть того, что было произнесено в их адрес, даже они устыдились бы.

В конце концов мы с Уотти придумали план. Мы полетели над рельсами, держась как можно ниже, а потом я включил посадочную фару. Она дала какое-то подобие световой дорожки. В то же время Уотти направил вперед сигнальную лампу Олдиса, пытаясь нащупать ее лучом вход в тоннель. Склон утеса мчался навстречу со скоростью 200 миль/час. Несколько минут мы летели низко над сверкающими нитками рельсов, и я молился, что-

бы поблизости не оказалось ночного истребителя. Какая-то заблудшая душа неожиданно обстреляла нас из пулемета, но промазала, так как расстояние превышало полмили.

А затем...

«Вижу тоннель. Приготовиться... Бомбы сброшены».

После слова «сброшены» я толкнул вперед секторы газа и еще успел увидеть тоннель, освещенный сигнальной лампой, а потом рванул ручку на себя. Старый «Хэмпден», избавившись от бомб, взлетел, как на лифте, проскочив над 400-футовым утесом буквально в нескольких дюймах. Я это отлично помню, потому что это была белая известняковая скала. Потом прошло 11 секунд, и долетел глухой удар, означавший, что мы сделали свое дело.

Когда мы приземлились, выяснилось, что у Пита нервотрепки было меньше. Он вернулся час назад, имел гораздо меньше приключений и, с моей точки зрения, сработал гораздо лучше. Как раз в тот момент, когда он увидел тоннель, в него входил поезд. Пит быстро облетел скалу и, тщательно прицелившись, закупорил выход из тоннеля. Потом он вернулся к входу и подорвал его, поймав поезд внутри горы. Что тут скажешь?

В моей летной книжке появилась запись: «13 июня 1940 года — «Хэмпден» L4070 — Пилот: Гибсон — цель: бомбардировка Гента — время: 7 часов 15 минут».

Это был один из тех случаев, когда ты выкладываешься почти до предела. Мы возвращались из рейда, в ходе которого должны были разбомбить немецкий штаб в Генте. Обычно в таких случаях после атаки мы брали курс на юго-запад, чтобы днем оказаться над территорией Неоккупированной Франции, где не было вражеских истребителей. Довольно часто мы вызывали панику среди беженцев, переполнивших все дороги. Они уныло брели на юг, спасаясь от немцев. Когда мы оказывались в безопасности над неоккупированной территорией, то поворачивали прямо к своей базе.

Однако в этом случае мы отбомбились довольно рано, и Уотти решил, что мы можем сразу лететь назад, так как было еще темно. Поэтому мы взяли курс прямо на базу, то есть на северо-запад. Вскоре мы натолкнулись на низкие облака, а когда продрались сквозь них — налетели на сосредоточение зенитных орудий и прожекторов. Мы подумали, что это должен быть Дюнкерк, и повернули прямо на запад. По мере того как светало, мы все сильнее прижимались к земле, все нервно оглядывались в поисках вражеских истребителей. Мы думали, что все еще находимся над Францией, однако французский берег упрямо не желал показываться. Когда полностью рассвело, мы заподозрили, что компас врет, и повернули на северо-запад, решив держать направление по солнцу. Теперь мы летели почти над самыми верхушками деревьев, и все страшно нервничали. Вдруг прямо по курсу показался аэродром. В отчаянии я открыл створки бомболюка. Если уж мне суждено приземлиться среди фрицев, по крайней мере я успею разнести какой-нибудь ангар, так как у нас еще осталась одна бомба. Но в тот самый момент, когда палец уже был готов нажать кнопку сброса, я вдруг узнал аэродром. Да, я точно узнал его. Это был Харуэлл, и мы были в Англии. Я спешно закрыл бомболюк и тотчас повернул на новый курс. Через час мы вернулись на свою базу и обнаружили, что опоздали ровно на 3 часа. Большинство людей уже думало, что с нами покончено.

Одному пилоту «Уитли» повезло меньше, он вляпался в действительные неприятности. Он проделал почти все то, что делал я, только при этом ухитрился действительно высыпать серию бомб на английский аэродром. И в этот самый момент у него встали оба мотора, так как кончился бензин. Он быстро посадил свой огромный самолет на картофельное поле и поспешил поджечь его, как полагалось в подобных случаях. Когда самолет запылал, пилот вместе с экипажем отправился в ближайший сарай, чтобы отсидеться там до наступления темноты, а

потом постараться убраться подальше. Вдруг перед ними затормозил штабной автомобиль Королевских ВВС, из которого вылетел сверкающий галунами полковник. Он следил за перебежками экипажа в бинокль с вышки на аэродроме и покатил прямо к амбару... Рассказывают, что даже деревья покраснели, когда услышали, что выдал этот полковник, глядя на пылающий «Уитли».

Впрочем, в подобные истории попадали и немцы. Один экипаж, явно не из лучших, потерял направление во время разведывательного полета. Наконец они выбрались к Южному Уэльсу и в лунном свете увидели на юге серебристые воды Бристольского канала.

«Ага, наконец-то Ла-Манш», — радостно сообщил штурман.

Пилот повернул на юг и через некоторое время немцы увидели землю.

«А вот и Франция», — еще больше обрадовался штурман.

Однако он сильно ошибался. Это был северный Девон. Уже достаточно рассвело, и немцы летели довольно низко, так как у них кончалось топливо. Поэтому они приземлились на первом подвернувшемся аэродроме.

Уставший армейский зенитчик спал на мешках с песком рядом с посадочной полосой, но шум моторов его разбудил. Он едва не упал в обморок, когда в 6 утра Ju-88 совершил аккуратную посадку всего в нескольких метрах от него и начал выруливать к пункту управления полетами. Пилот явно собирался сразу бежать докладывать начальству.

Он оказался законченным болваном, этот пилот. Все еще думая, что находится во Франции, он выбрался из самолета и пошел к контрольной вышке. Стоящий у лестницы рядовой не отдал ему честь, так как не сразу понял, какая форма на этом человеке, и что за знаки различия он видит. Пилот обматерил его на образцовом немецком языке.

Рядовой, похоже, был любителем приключенческих фильмов и сообразил, что происходит. Он сразу выхва-

тил свой пистолет, и все закончилось. Еще один человек пополнил длинный список военнопленных.

Наверняка где-то ходит множество подобных историй, но услышать их все можно будет только после войны.

Выпадали дни, когда мы выкладывались до предела и почти не спали. От нас требовали как можно более частых вылетов — столько, сколько в принципе могли выдержать люди. Поэтому очень часто деревни в Линкольншире и Восточной Англии просыпались по ночам, когда над их головами с ревом проносились бомбардировщики, уходящие в полет и возвращающиеся после рейда.

С большой грустью мы отпустили нашего дорогого старину Вилли Снайта. Вместо него прибыл новый командир эскадрильи — Сиссон. Это был симпатичный коротышка, который не любил говорить много. Одновременно и другая эскадрилья получила нового командира по фамилии Гиллан. Это был тот самый Гиллан, который в 1938 году ухитрился совершить перелет из Шотландии на «Харрикейне», имевшем скорость 335 миль час, со средней скоростью 408 миль/час. За это он получил прозвище Гиллан-Попутный ветер. Это была сильная личность, и трудно было представить большую разницу, чем между этой парой.

Каждый день мы делали все возможное, чтобы замедлить германское наступление, поэтому Кросби поднимал меня как обычно вне зависимости от того, летал я ночью или нет. Получить чашку чая было очень приятно, но его голос с каждым днем становился все мрачнее, а лицо вытягивалось все больше. Каждый день происходило одно и то же, лишь с небольшими вариациями. Он был живым воплощением пессимизма.

10 июня. «Италия вступила в войну, сэр. Подавать ваш завтрак, сэр?»

12 июня. «Захвачен Руан, сэр. Подать парадную форму, сэр?»

14 мая. «Захвачен Париж, сэр. Вы выглядите немного усталым с утра, сэр».

Печальные дни. Мрачные дни. Англия никогда еще не оказывалась в таком сложном положении. Казалось, что нашей маленькой стране предстоит в одиночку защищать весь мир от фашистской тирании.

Вечером 7 июня мы услышали обращение Черчилля к народу. Петэн запросил мира.

«Из Франции поступают очень тяжелые новости, и мне жаль отважный французский народ, на который обрушились ужасные несчастья. Ничто не изменит нашего отношения к нему и не поколеблет уверенности, что гений Франции воспрянет вновь. Что бы ни случилось с Францией, это не изменит наших действий и наших целей. Мы остались в роли единственного защитника всего мира. Мы сделаем все, чтобы оказаться достойными этой высокой чести. Мы будем защищать наши острова и с помощью Британской империи мы будем сражаться до конца, пока проклятие гитлеризма не будет стерто с лица земли. Мы уверены в нашей конечной победе».

Это были великие слова великого человека, пророческие слова. Но кто тогда мог с уверенностью сказать, что все кончится хорошо? Это казалось совершенно невозможным. Могло произойти все что угодно.

Чтобы показать другой тип человека, мы расскажем немного о высоком толстяке Германе Геринге, который сколотил миллионы рейхсмарок, запустив свои жирные лапы в кассы таких огромных фирм, как Крупп. Но Герман мог гордиться и своей личной собственностью — небольшим нефтеперегонным заводом возле Ганновера. На самом деле это было современное предприятие, не слишком большое, но и не слишком маленькое. Оно могло приносить достаточно денег, чтобы Геринг мог каждый год обновлять свой гардероб. Говорят, что толстый маршал построил специальную казарму для своих портных,

и над дверью красовалось его имя, выписанное буквами высотой 9 футов.

Естественно, этот лакомый кусочек не мог ускользнуть от взгляда штабистов Бомбардировочного Командования. И в июне 1940 года настал великий день, когда 83-я эскадрилья с удовольствием выслушала приказ уничтожить его.

Мы взлетели, перегруженные под завязку, чтобы нанести как можно более сильный удар. Через 3 часа в свете полной луны мы отчетливо увидели цель. Мы кружили вокруг нее, словно мотыльки вокруг свечи, ожидая назначенного времени. Сам Уолт Дисней не сумел бы поставить такой великолепный спектакль.

Начал его Пит. Мы видели, как он лег на боевой курс, строго выдерживая высоту, и его бомбы посыпались вниз, на цеха. В разные стороны полетели куски искореженного металла. Потом начали бомбить остальные парни, и вскоре производственная зона превратилась в сплошную массу разрывов. Здания загорались одно за другим. В 500 ярдах под нами словно разожгли огромный костер. Но мы с Уотти ждали. У меня был свой план. Наконец, когда я решил, что все парни отбомбились и повернули домой, то выключил моторы и начал бесшумно планировать к бакам нефтехранилища. Они остались совершенно нетронутыми, хотя были одной из важнейших частей завода. Я решил поджечь их. Когда мы находились на высоте всего 300 футов Уотти начал сбрасывать бомбы, пытаясь каждой бомбой поразить отдельный бак. Через несколько секунд прозвучало «Бух!», и баки взорвались. Это было самое прекрасное зрелище, которое когда-либо видел человек. Особенно, если именно он устроил этот фейерверк, а нефть принадлежала Герману Герингу.

Утром я заглянул к офицеру разведки. Оскар только что закончил составлять свой рапорт. Я отметил, что он написал: «Цель уничтожена». Это мне показалось странным, и я подошел к нему.

«Что ты об этом скажешь, Оскар?» — спросил я.

«Чертовски хороший пожар».

«Но там не было пожара, когда парни улетели. Именно поэтому я задержался. Мы бомбили нефтехранилище», — сказал я.

«Ну и когда ты сбросил свои бомбы? → неожиданно заинтересовался Оскар.

«В 1.25», — ответил я.

«И я тогда же. По тем же самым бакам».

Тут я расхохотался. Нам обоим одновременно в голову пришла одна и та же идея, и мы оба сбросили бомбы совершенно одновременно. Просто чудо, что мы не взорвали друг друга. Через 3 недели мы узнали от секретного, но вполне надежного источника, что Герман Геринг перевел свой завод в Восточную Пруссию.

Так проходила ночь за ночью. Вечеринки ушли в далекое прошлое, ни о каких развлечениях не шло и речи. Все мы совершили в среднем по 20 вылетов за месяц, но, хотя большинство операций проводились на малой высоте, потери были невелики.

Тревожащие налеты на сортировочные станции Рура стали практически ежедневными. Мы пытались нарушить работу германской системы перевозок. Но в каждый такой налет отправлялось только по 6 самолетов, а потому потери от огня зениток были ощутимыми.

В одну из таких ночей Джек Кинох, я и Росс были отправлены к Зосту. Оскар и еще 3 пилота полетели к Гельзенкирхену, чтобы попытаться уничтожить световые — наиболее уязвимую часть железной дороги. Мы летели с открытыми кабинами на высоте всего 600 футов; оказавшись над долиной Рура, повернули налево, обнаружили озеро Мён и всего в 4 милях от него — Зост. Мы сбросили бомбы с той же самой высоты и едва не встретили свой конец. Там оказалось столько зениток, что просто непонятно, как немцы сумели их впихнуть на такой клочок земли. Меня едва не прикончили — снаряд оторвал мне консоль левого крыла. Когда я поспешно спикировал, в самолет попали еще несколько снарядов, при-

чем один оборвал рулевые тяги. Выйти из пике без рулей высоты было очень нелегко. Как мы не врезались в высокий дом, стоявший на перекрестке дорог, я не понимаю до сих пор. Уотти, сидевшему в носовой кабине, показалось, что мы все-таки его зацепили. Полагаю, что он был прав. Наш левый мотор тоже получил попадание, и давление масла упало до 40 фн/кв. дюйм. Он в любой момент мог отказать. В этом случае, без рулей, мы немедленно грохнулись бы. Обратное путешествие превратилось в настоящий кошмар. Мак уже приготовился передавать SOS, как только я прикажу. В случае вынужденной посадки на воду мы еще могли надеяться, что нас подберут.

Однако все обошлось, и мы сумели приземлиться на аэродроме. Наши рули высоты беспомощно болтались.

Росси и Киноху повезло меньше, им пришлось бомбить запасные цели. Однако Оскар и остальные парни проделали неплохую работу в другом месте, хотя им пришлось за это заплатить. Их самолеты получили множество пробоин. Кое-кто в звене «В» был тяжело ранен и разбил самолет, пытаясь посадить его. При этом погиб весь экипаж.

Следующей ночью мы совершили налет на другой город балтийского побережья — Висмар. Там был расположен один из заводов фирмы «Дорнье», выпускающий гидросамолеты и бомбардировщики.

Перед самым взлетом адъютант сообщил мне, что я награжден Крестом за летные заслуги. Я прекрасно помню свои ощущения в этот момент. Было очень приятно сообщить парням такую новость.

Так получилось, что вся наша эскадрилья вышла на цель и отбомбилась по ней, и ни единая душа из 49-й эскадрильи цели не нашла. Мы страшно возгордились, но с прибытием новых людей соперничество между эскадрильями как-то угасло.

Налет на Висмар напоминал все предыдущие. Мы бомбили с малой высоты при сильнейшем противодействии легких зениток. После того как мы отбомбились, я дол-

жен был заняться прожекторами на соседнем аэродроме. Охота удалась на славу, Мак утверждал, что подстрелил 6 штук. Однако когда мы с Питом вернулись назад, выяснилось, что оба самолета просто изрешечены и вышли из строя на целую неделю.

Это была памятная ночь еще и потому, что после нашего возвращения разгорелся жуткий спор: кто именно зажег единственный пожар на аэродроме. Один из пилотов, сержант Листер, которому раньше ни разу это не удавалось, рьяно доказывал, что пожар вызвали именно его бомбы. Сегодня я думаю, что он был, скорее всего, прав.

То же самое происходило в Аахене, Дюрене, Касселе, Амьене и других городах, где имелись небольшие военные объекты. Каждую ночь их навещали полдюжины британских бомбардировщиков. Хотя разрушения были не слишком велики, экипажи выбивались из сил. Некоторые парни уже начали страдать из-за нервного истощения и недосыпания.

В обычной офицерской гостинице, где в баре постоянно кто-то горланит, хлопают двери, а по утрам наземные службы громко поют во время бритья, выспаться очень сложно. А парням, которые провели в воздухе всю ночь, требуется хороший отдых. Чтобы хоть как-то решить эту проблему, командование старалось расселить летчиков по домам местных жителей. Для этой же цели был арендован большой сельский особняк. Предполагалось, что там летчики смогут выспаться, и там же будет своего рода клуб. Но многие офицеры жили в сельских имениях, разбросанных вокруг аэродрома.

Так получилось, хотя и не совсем случайно, что Оскар, Росси, Джек, Тони и я жили вместе у очень приятной старой дамы, имени которой я не могу вспомнить. Она была высокой, седой и суеверной. Ее муж давно скончался. Ее дом был одним из типичных поместий Линкольншира, со своей часовней и обширными владениями вокруг. Но было ясно, что поместье знавало и лучшие

дни. Я не знаю, каково было финансовое положение старой леди, но я заметил, что кое-какие работы по дому она делала сама, а некоторым креслам явно требовался ремонт. Ковры тоже были довольно потертыми. Но это все мелочи, я восхищался ее несгибаемым духом, который позволял ей содержать имение.

Я боюсь, мы были не слишком хорошими квартирантами. Когда мы ночью возвращались из полетов, то обычно были сильно возбуждены. Очень часто мы шумели так громко, что поднимали на ноги все поместье. Очень часто мы играли в саду, что было связано с большим ущербом для него. Вряд ли стоит ломиться на мотоцикле сквозь заросли рододендронов.

Вскоре я обнаружил, что старая леди искренне верит в духов и оккультизм. Как-то мы засиделись допоздна, разговаривая о страхах, верованиях и прочих тонких материях, пока я полностью не потерял нить беседы. Я был мало сведущ в подобных предметах, зато она могла говорить об этом часами. В конце концов я шумно зевнул и отправился в кровать, но перед этим мне пришлось согласиться с ней, что в этом доме живут привидения, которых можно увидеть, которые знают ее по имени и навещают ее время от времени. Я уже видел смерть во всех ее обликах в этом мире, когда она пролетала мимо меня, и не собирался встречаться с ней в мире потустороннем. Поэтому я взял свечу и пошел вверх по лестнице.

Это был старый дом без электричества. Итак, я погасил свечу и улегся, после чего довольно долго размышлял о том, что она мне рассказала. Но свежий сельский воздух взял свое, и я уснул.

Вдруг посреди ночи меня разбудило нечто. Я не знаю, что это было, но я поспешно зажег свечу и побежал в ванную, чтобы выпить стакан холодной воды. Летняя ночь была довольно жаркой. В подобных случаях я спал без пижамы, и сейчас тоже пошел голышом. Когда я возвращался из ванной, ничуть не смущаясь своей наготы, моя свеча внезапно погасла. Я схватился за перила и начал

наощупь подниматься дальше. Внезапно где-то в глубине дома раздалась негромкая приятная музыка — кто-то играл на органе. Я замер, буквально окаменев. Это были те самые духи. Затем словно кто-то пнул меня под зад, и я опрометью бросился в свою комнату. Я успел сделать два шага, а потом куда-то полетел.

Когда шум утих, я сообразил, что скатился вниз по лестнице. Чертыхаясь, я снова пополз наверх. Неожиданно на верху лестницы показалась фигура в чепце и старомодной ночной рубаше. Это была наша старушка. Брюзгливым голосом она спросила:

«Джон, это опять ты?»

Она старательно вглядывалась в темноту внизу. И вот теперь я устыдился отсутствия одежды. Я кое-как сумел объяснить, что я не Джон. Тогда она милосердно оставила свою свечу на верхней ступеньке, чтобы я смог добраться до своей комнаты.

Когда я снова улегся, вошли Джек и Тони. Они только что вернулись из полета, и оба успели опрокинуть несколько кружек пива.

«Прекрасный орган в этой церкви», — сказал Джек, обращаясь к Тони.

«Да, очень хороший. Я и не подозревал, что ты так здорово играешь».

Я набросился на них с кулаками. Так это они играли на органе в старой часовне среди ночи! А ведь я в это время подумал, что начинаю сходить с ума!

На следующую ночь Джон с большим фонарем под глазом бомбил Лориан, изо всех сил стараясь удержаться в этом мире и не соскользнуть в потусторонний.

ГЛАВА 7

ПОСТОЯННОЕ ДАВЛЕНИЕ

К началу июля большая часть экипажей бомбардировщиков почти полностью исчерпала свои силы. Накапливалась усталость вследствие постоянного — ночь за ночью — недосыпания, все стало раздражительными, ссоры вспыхивали по малейшему поводу. Многие парни, особенно старина Джек Кинох, вспомнили добрую старую британскую традицию — постоянно ворчать: на погоду, на самолеты, на бомбы, даже на войну.

Однако мы встревожились бы гораздо больше, если бы осознали, какие изменения постепенно происходят в самой стратегии действий Бомбардировочного Командования. До сих пор мы делали все возможное, чтобы поддержать действия армии, нанося массированные удары по военным объектам в тылу. Однако с Францией теперь было покончено. Уничтожение военных объектов больше не могло помочь ведению войны, поэтому медленно, но верно бомбардировщики начали переключаться на инфраструктуру самой Германии. Это стало долгосрочной политикой. Эти скоординированные удары должны были сложиться в единую картину бомбардировочного наступления, которое планировалось вести не год и не два, а примерно четыре года. Поэтому наши планы изменились. Министерство экономической войны провело серию со-

вещаний с руководством Бомбардировочного Командования, и последнее разослало приказы командирам авиагрупп. Теперь предстояло бомбить доки, нефтехранилища, корабли и подводные лодки. В те мрачные дни это было единственной возможностью вести активные действия против немцев. Вскоре они были дополнены множеством других мер.

5 июля правительство Петэна, находящееся в Виши, разорвало дипломатические отношения с Великобританией. Все честные французы проклинали его за это, так как теперь Франция тоже стала объектом воздушных атак. Эти людишки в Виши несомненно были убеждены, что дни Великобритании сочтены, поэтому они были готовы заигрывать со своим германским господином. И в результате французская промышленность начала производство техники и вооружений — грузовиков, танков, авиамоторов — для Рейха.

Ясной июльской ночью в небе над южной Францией раздался тяжелый гул множества авиационных моторов. Я находился на одном из головных бомбардировщиков. У нас был строжайший приказ проявлять исключительную осторожность, чтобы избежать потерь среди гражданского населения. Нашей целью был завод по производству грузовиков на реке Луаре. Так как он был расположен на значительном расстоянии от соседнего городка, нам казалось, что мы легко выполним свою задачу, никого не потревожив.

Когда мы приблизились к Нанту, я увидел внизу целое море огней, как в мирное время. Здесь никто не думал о затемнении, они явно не ожидали нашего появления. Даже позднее, когда мы спустились вниз по реке и на некотором расстоянии от Лориана нашли свой завод, картина была точно такой же. Горело множество огней. Лететь над ярко освещенным районом было приятно. Этот пейзаж резко отличался от увиденного в Германии и напоминал добрые старые мирные деньки.

Некоторое время мы кружили над целью, ожидая, пока к нам присоединятся другие самолеты. С высоты 2000

футов мы могли ясно видеть людей, бегающих по дороге вокруг завода, ярко освещенной фонарями. Мы удивлялись, почему они не пытаются укрыться в убежищах, так как мы могли начать бомбардировку до того, как они успеют спрятаться. Кто-то даже сбросил бомбу в реку, чтобы предупредить их о налете и заставить убраться подальше от заводских цехов. Намек был понят. Внизу началась паника, и примерно через 20 минут заводские огни начали гаснуть один за другим. Кто-то даже открыл по нам огонь из пулемета. Вскоре весь завод словно вымер. После этого мы с чистой совестью начали бомбежку.

Мы так и не увидели разрывов своих бомб, что было явным признаком того, что они упали в реку. Впервые в жизни старина Уотти промахнулся.

По пути назад мы пролетели над Сен-Мало. Всего два года назад я провел там чудесный летний отпуск, и сейчас просто не верил, что возвращаюсь из налета на французскую территорию. К счастью для всего мира, мы были в состоянии проводить подобные операции.

На следующую ночь в этом районе появилось несколько зенитных орудий. Однако кто стоял у прицелов — французские офицеры или фашисты, — я так и не узнал. Впрочем, в любом случае стрельба была исключительно неточной.

Когда все цели в этом районе были уничтожены, мы перенесли наши усилия дальше на юг, в Бордо. 24 наших бомбардировщика с малой высоты атаковали местное нефтехранилище, которое потом горело в течение 2 недель. Стрелок головного самолета заявил, что цель уничтожена. Но большинство пилотов уже научилось не доверять мнению стрелков, потому что они склонны переоценивать результаты налета. В конце концов, именно пилот пишет рапорт и отвечает за его достоверность.

Я знаю несколько прекрасных примеров, когда один пилот дорого заплатил за свою ошибку. Он служил в моей эскадрилье (никаких имен!) и был направлен для атаки завода возле Страсбурга. Полет был совершенно обыч-

ным, и все шло прекрасно. Цель прикрывало совсем немного зениток, и бомбежка была проведена с очень малой высоты. Когда самолет повернул назад, стрелок сообщил, что видит столб искр и пламени высотой 1000 футов, а также падающую заводскую трубу. На следующий день пилот составлял рапорт и написал: «Цель уничтожена». После чего он отправился в бар, опрокинуть утреннюю кружечку пива. Когда он завтракал, за ним прислал командир. Он выглядел немного задумчивым и печальным.

«Я знаю, что вы прекрасно поработали, но почему после возвращения вы заявили, что цель уничтожена?»

Пилот никак не мог понять, о чем говорит командир. Тогда тот добавил:

«В рапорте вы утверждаете, что искры и пламя поднялись на 1000 футов, но почему только что пришел ваш оружейник и сообщил, что вы привезли назад все бомбы, если не считать бак с напалмом?!»

Из этой истории можно извлечь два урока. Никогда не поворачивай назад, пока не убедишься, что бомбы действительно сброшены. Никогда не верь стрелку.

В другой раз, когда мы атаковали «Шарнхорст», стоявший в сухом доке в Киле, Джек Кинох сбросил бомбы с высоты 16000 футов. Когда он повернул, то стрелок сообщил, что видит 2 прямых попадания в районе трубы. Одна бомба взорвалась рядом с бортом корабля в доке, а еще одна — в воде. Судя по всему, у этого парня было невероятное зрение. В то же самое время мы попытались спикировать на эту цель с бронебойными бомбами весом 2000 фунтов с высоты 6000 футов, но не сумели различить вообще ничего. Всего мы сделали 6 заходов, пока кто-то не опоздал со сбросом бомбы. Она рухнула прямо в центре Киля. Разумеется, при взрыве погибло много горожан, но это была несчастливая случайность. Мы старались предотвратить подобные инциденты.

В ту ночь нас очень озадачил один случай. Мы не видели ни одного аэростата заграждения, хотя такую важную

гавань должна была прикрывать целая туча. Лишь через неделю мы поняли, почему так произошло. Пролетевший на большой высоте «Бленхейм» сделал прекрасные снимки гавани Киля после нашей атаки. Оказалось, что в цепи аэростатов заграждения имеется брешь шириной четверть мили. По счастливой случайности мы попали именно в нее. Как она образовалась — мы так и не поняли. Другие снимки показали, что «Шарнхорст» получил 6 попаданий мелкими бомбами. Да, у того стрелка, похоже, был орлиный взор!

Поддерживать постоянное давление оказалось гораздо проще, чем вести какие-то другие операции, и все понемногу начали успокаиваться. Мы должны были совершать вылет, за которым следовали два дня отдыха. Было просто здорово — снова получить возможность навестить Линкольн. В первый вечер мы расслаблялись, во второй — отдыхали, в третий — готовились к вылету. Малл, Росси и я часто посещали знаменитый Королевский театр в Линкольне, сидели до конца первого действия, а потом до 10 вечера пили в «Короне». Приятный способ провести вечер, и не слишком разорительный.

Жизнь пошла по накатанной колее, и мы начали ощущать себя какими-то служащими, которые выполняют рутинные ежедневные обязанности. Нервное напряжение понемногу ослабевало, прекратились истерические вспышки. Мы снова начали чувствовать себя счастливыми.

Каждую ночь от 100 до 150 бомбардировщиков покидали Англию, чтобы бомбить противника. Их цели располагались в самых разных районах — от Дании до южной Франции. По времени эти налеты были распределены так, чтобы бомбежки продолжались всю ночь. Поэтому сирены воздушной тревоги были непрерывно, что могло вызвать сбои в работе промышленности. Например, большие прокатные станы в Руре приходилось останавливать и гасить печи. Если перерыв был длительным, слиток твердел прямо между валками. Приходилось приложить массу усилий, чтобы извлечь его оттуда.

Вражеская ночная истребительная авиация в то время просто не существовала. По крайней мере, мы так думали. В любом случае, они не умели точно обнаруживать наши бомбардировщики и наводить на них истребители. Но с другой стороны, огонь немецких зениток, как правило, был очень плотным и точным. Вероятно, это было следствием серьезных усилий, которые немцы прилагали в течение 8 лет для развития зенитной артиллерии. Один из их любимых тактических приемов выглядел так. Зенитки ставили огневой зонтик над вами и постепенно опускали его все ниже и ниже. Это вынуждало самолеты спускаться к земле, где они попадали в пределы досягаемости мелкокалиберных автоматов. Здесь прожектор мог легко обнаружить самолет, и можно было считать, что тебе очень повезло, если ты не получил десяток попаданий. Даже тогда их шумопеленгаторы были очень чувствительными и часто засекали наши самолеты даже над облачным слоем. Но, несмотря ни на что, потери во время ночных налетов оставались очень маленькими и не превышали 3,5 процента. С другой стороны, и меткость тоже была очень маленькой, лишь единичные бомбы попадали в цель. В результате довольны оставались обе стороны.

Хорошо это или плохо — не знаю, но каждую ночь, когда погода была хорошей, в германских городах начинали выть сирены. Так происходило в Гамбурге, где стоял «Тирпиц»; в Вильгельмсхафене, где укрывался «Бисмарк»; в Киле, где обитали «Шарнхорст» и «Гнейзенау», во многих городах от Аахена до Франкфурта.

В некоторых случаях, когда условия были идеальными, наши самолеты наносили тяжелые повреждения. В другие дни, когда небо затягивали плотные тучи, не позволяющие обнаружить цели, бомбы могли рваться в нескольких милях от нее. Немцы начали строить фальшивые города, в которых во время налетов начинали пылать фальшивые заводы. Очень часто многие тонны бомб обрушивались на эту приманку, в то время как немецкие зенит-

ки вели жаркий огонь самыми настоящими снарядами. Но иногда эти фальшивки приносили пользу нам. Так произошло возле города «Х». Этот случай выглядит сущим абсурдом, но так было на самом деле. Макет был сооружен слишком правильно: слишком прямые улицы, слишком одинаковые дома. Мы использовали его в качестве отличного ориентира, так как знали, что настоящий город «Х» находится в 18 милях на юго-запад. Остальное было, как говорится, делом техники.

Эти путешествия вглубь Германии означали, что нам приходилось много времени проводить над вражеской территорией, особенно учитывая невысокую скорость «Хэмпденов». Так как у нас не было настоящего штурманского инструмента, исключая секстанты, с которыми умели обращаться очень немногие летчики, мы часто сбивались с курса. Иногда ошибки были очень грубыми, мы либо натыкались на сильные узлы обороны, либо бороздили небо в поисках цели. Чтобы избежать подобных ляпов, было разработано множество уловок, но самой лучшей была одна. Мы знали, какую ракету должен выпустить самолет Люфтваффе, терпящий бедствие. Если вражеские зенитки открывали по нам огонь, мы сразу выпускали красную ракету, и все прожектора гасли, а зенитки немедленно умолкали. Можно было предположить, что такой трюк сработает пару раз, но мы пользовались им несколько месяцев. Я думаю, что объясняется это очень просто. В то время Люфтваффе в Германии были просто всемогущи, и задерганные зенитчики жутко боялись сбить собственный самолет.

И потому после установки на самолетах новых автопилотов «Джордж» полеты превратились в приятное времяпрепровождение. Пилот мог сидеть и жевать апельсины, пока стрелок периодически выпускал одну или две ракеты.

Ближе к концу июля поползли слухи, что немцы сосредоточили большое количество военной техники в хранилищах, рассеянных по Шварцвальду. Поэтому ро-

дился план уничтожить эти хранилища, а заодно постараться лишить Гитлера его запасов древесины. Ученые напрягли мозги и изобрели новое оружие. По некоторым причинам его называли «блестками». Блестка состояла из двух квадратных кусков целлулоида 6 на 6 дюймов. В середине помещался кусок фосфора, замотанный хлопковой ватой. Когда блестка падала на дерево или в сухую траву, примерно через 15 минут вата высыхала, и фосфор начинал тлеть. Он поджигал целлулоид, который буквально через 10 секунд вспыхивал жарким пламенем.

Эти блестки всегда грузились в дополнение к обычному бомбовому грузу, ни разу не планировался особый налет с использованием одних только блесток. Большинство пилотов было приказано так выбирать маршруты, чтобы пролетать над Шварцвальдом или другими лесами на территории Германии. Там они могли сбрасывать блестки, где только пожелают. По моему мнению, это была не самая удачная выдумка. Вскоре наши шпионы сообщили, что несколько самолетов допустили навигационную ошибку и сбросили блестки, пролетая над центром закрытого тучами Бремена. На этот город прошлой ночью была сброшена партия листовок, поэтому жители решили, что сейчас получают новую порцию британской пропаганды. Так как все прекрасно знали, что гестапо бдительно следит за ними, горожане собирали блестки на улицах и тут же совали в карман, чтобы спокойно прочитать дома... Результат получился просто потрясающий.

Оскар, Росси и я здорово посмеялись, когда услышали об этом. Мы сидели на лужайке в нашем баронском поместье, когда пришел Джек Кинох.

«Привет, парни. Меня переводят».

«Куда?» — спросил Росси.

«В Коттесмор».

Это было учебно-боевое подразделение.

«Кто еще?» — спросил Оскар.

«Только сержант Оллсон и я. Я не знаю, почему. Я предполагаю, что мне дают отдохнуть или что-то в этом роде. Ну, что ж, иду паковать чемодан. Большой привет».

С этими словами Джек оседлал свой мопед и покатил в лагерь. Оскар сказал:

«Это смешно. Я не думаю об отдыхе. Мне казалось, что мы обязаны продолжать».

«Мне тоже».

Оскар поднялся.

«Пойду, постараюсь узнать, что там на самом деле. В любом случае, я уточню задание на сегодняшний ночной вылет. В конце концов, если все время быть настороже и избегать районов с сильной ПВО, кроме как над самой целью, не вижу причин, по которым мы не сможем совершить и сотню вылетов. Что ты думаешь, Росси?»

Росси с характерным австралийским акцентом ответил:

«Мне нравятся атаки с большой высоты. Или уж с предельно малой. Но, без сомнения, самое главное — не сбиться с курса».

«Согласен, — вставил я. — Но, разумеется, самое безопасное — сбрасывать бомбы с пикирования. Единственная проблема в этом случае — насколько точно стрелок определит, куда упали бомбы».

Оскар согласился:

«Да, в этом случае они изрядно мажут, стреляя по тебе».

Росси рассмеялся, вероятно, вспомнив парня из звена «В», который бомбил Страсбург.

«Но если серьезно, — продолжал Оскар, — если вы действительно спец в этой игре, зенитки остаются серьезной опасностью».

«Что ж, всегда остается вероятность удачного попадания».

«Да, однако нужно быть очень большим везунчиком, чтобы попасть в меня», — сказал Оскар, закуривая трубку.

Пока он говорил это, со стороны Скэмптона долетел грохот ужасного взрыва, а затем там поднялся столб черного дыма высотой 3000 футов.

«Боже, что там стряслось?»

«Это не самолет».

«Пошли, посмотрим».

Когда мы добрались до Скэмптона, то обнаружили, что наземный персонал выполз из убежищ. Сначала мы подумали, что их бомбили, но позднее спокойная женщина из вспомогательной службы ВВС рассказала, что произошло. Оказалось, взорвались 18 магнитных мин, лежавших в бомбохранилище. Камни сыпались с неба еще 5 минут после взрыва. Это был самый мощный взрыв, который я когда-либо слышал.

Как раз в это время Хемсуэлл только провел атаку силами 24 самолетов против важного военного объекта на канале Эмс. Они бомбили с очень малой высоты. Рейд был успешным, потому что им удалось разрушить одну насыпь, но требовалось уничтожить еще и вторую на канале Дортмунд-Эмс. Этот канал, конечно, был очень уязвим для атаки с воздуха, и когда Хемсуэлл проводил первый налет, он был практически беззащитен. Однако существовали все основания полагать, что теперь фрицы установят там прожектора и достаточное количество зенитных автоматов, чтобы предотвратить возможность повторного налета. В то время Скэмптон был лучшей базой нашей бомбардировочной группы, поэтому именно мы получили задание уничтожить эту важную цель.

Были созданы две команды из смешанных экипажей, сформированных обеими эскадрильями. Одна команда состояла из Бейба Лиройда, Питкэрн-Хилла, Джо, Оскара и Малла, другая — из пяти таких же хороших пилотов.

Учения проводились на каналах в Линкольншире, которые имели ту же ширину, что и мост, который мы собирались атаковать. Из пластилина были вылеплены несколько моделей, и мы по ним тщательно изучали местность в районе цели. Во время одной из тренировок мы с Маллом в последнюю минуту поменялись самолетами. Я законно гордился своим бомбардиром Уотти и был рад видеть, что во время атаки он сбросил бомбы

точно в яблочко. Во время ленча я испытал серьезное потрясение, когда ко мне подошел офицер оружейной службы и сказал, что я сбросил бомбы на берег, да так неточно, что одна из болванок едва не оторвала ему ногу. Но ведь на моем самолете летал Малл!

Мы продолжали тренировки «в лунном свете», и обе команды добились высокой степени слаженности. К началу августа все было готово. Лиройд совершил разведывательный полет и обнаружил, что ПВО объекта достаточно сильна. По его оценке, атаку следовало провести или немедленно, или вообще от нее отказаться.

Получилось так, что я отправился в отпуск в Корнуолл, когда все было готово. Налет состоялся 12 августа, в мой день рождения. Пока я пил пиво с деревенскими парнями в пабе Босткасла, Питкэрн, Лиройд, Малл, Росси и Мэтьюз летели к цели.

Об этой атаке написано много, но никто не сомневался в том, что пилоты действовали исключительно отважно. Питкэрн вышел на цель первым и сбросил бомбы прямо на цель. Однако его самолет получил тяжелейшие повреждения от огня зениток. Следующим был Росси. Он вышел к цели на малой высоте, но последнее, что видели остальные пилоты, — огромный клубок пламени на земле. Бедный старый Росси погиб. Следующим был Малл. Его левый мотор загорелся, однако он сумел набрать высоту 2000 футов, что позволило всему экипажу выпрыгнуть с парашютами. Следующим был Мэтьюз, который сумел точно сбросить бомбы, хотя возвращаться ему пришлось на одном моторе. Последним атаковал Лиройд. Несмотря на ослепительные лучи прожекторов, его бомбардир сумел положить бомбы прямо в яблочко.

На следующий день самолет-разведчик сфотографировал объект. Налет увенчался полным успехом. Насыпи были разрушены, и канал попросту пересох. Это должно было создать немцам серьезные проблемы в системе водных перевозок.

Лиройд был награжден Крестом Виктории, Питкэрн получил Орден за выдающиеся заслуги. Когда выяснилось, что Малл остался жив, ему в лагерь для военнопленных был отправлен Крест за летные заслуги.

Этот налет примечателен тем, что стал первым в целой системе подобных операций. Отборные экипажи готовились для выполнения специальных заданий, а операцию готовил кто-то из летающих командиров.

Но это было только начало.

ГЛАВА 8

БИТВА С БАРЖАМИ

Воздух в Корнуолле был просто чудесным. Просыпаясь каждое утро в мягкой кровати, я выглядывал в окно и мне с трудом верилось, что именно сейчас наступил самый тяжелый, решающий момент Битвы за Англию. Потом мы спускались вниз и завтракали. Пища была хорошей, а потом мы шли гулять по береговым утесам, слушали посвист ветра и грохот прибоя и пытались забыть о грохоте вражеских зениток.

Во время ленча нам доставляли газеты, и каждый день я мог видеть заметки о воздушном блице, который начался в небе над Англией. Все помнят те жестокие дни. Например, 8 августа, когда маршал Геринг отправил свои хваленые Люфтваффе нанести удар по Лондону, чего не смогла в свое время сделать наполеоновская армия. Сотни бомбардировщиков летели в сомкнутом строю, буквально касаясь друг друга крыльями. Их прикрывала горстка истребителей. А позднее горстка бомбардировщиков совершала налеты «бей-беги» под прикрытием сотен истребителей.

Однако мы сумели отбросить врага. Все знают, что наша промышленность сумела построить достаточное число истребителей с новыми винтами переменного шага, которые давали преимущество в воздушном бою. Все зна-

ют, как сражались наши летчики-истребители. Стэнфорд Так, Дуглас Бадер, Шорти Локк и множество других во главе своих эскадрилий бросались в битву, ставкой в которой была судьба их родины. Они прекрасно показали себя, эти парни, сражаясь в лучших традициях британской армии. Эта битва, одна из самых тяжелых и важных во всей военной истории, закончилась оглушительным поражением Люфтваффе.

В центрах управления полетами великие люди следили за тонкой голубой линией на картах, которая медленно отходила назад, иногда до самого Лондона, но так и не ломалась. В конце концов она снова шла вперед, к Дувру. Мы, как и пехотинцы старых времен, сначала сдержали натиск фрицев, а потом отбросили их поредевшие и разбитые орды на другой берег Ла-Манша, и они больше не вернулись.

Это была великая победа, которой мы вправе гордиться. Много речей было произнесено об этих отважных парнях, появилось много звонких афоризмов, вроде эпохальной фразы Черчилля: «Никогда в истории так много людей не было обязано столь многим столь немногим». Были написаны песни, а в лондонских клубах в честь победы шли пляски до упада. Но давайте будем молиться об этих людях, которых следует запомнить навсегда, постараемся не забыть их и десять, и двадцать лет спустя.

Пока шли эти бои, я медленно поправлялся, принимая солнечные ванны и даже иногда отваживался окунуться в холодное море, опрокинув несколько кружек пива с местными жителями в «Веллингтон-отеле» в Боскасле. Я не ощущал того, что было во время Дюнкерка. Я знал, что теперь резервы быстро поступают туда, где они нужны. Я знал, что если я потребуюсь, меня вызовут немедленно. Но если выпал случай отдохнуть, следовало использовать его как можно лучше. Но все хорошее однажды кончается, и мы с Евой попрощались на вокзале в Бристоле. Вокруг нас прощалось множество людей, молодежь торопливо обнималась, в последний раз вгля-

дываясь в знакомое лицо перед тем, как отбыть в неизвестность. Никто пока не знал, что Люфтваффе были окончательно разбиты. Мы все готовились отражать вторжение. Все мы слышали жуткие истории о том, что творили фашисты на оккупированной территории Франции. Они шли к своей цели, сметая все на пути. Это были черствые и жестокие завоеватели. Мы все знали, что если немецкий сапог ступит на землю Англии, здесь будет твориться то же самое, если не хуже.

В то время мы просто не знали, что следует говорить при расставании. Я помню только, что смотрел прямо в сияющие глаза Евы и держал ее в своих объятиях, не обращая внимания на суетящихся носильщиков, пока дежурный по станции не дал последний свисток.

«Запомни одно, дорогая: если они вторгнутся в Уэльс, я прилечу за тобой и заберу тебя, — прошептал я, не слишком представляя, как я это буду делать. — Только пришли телеграмму, и я сразу прилечу».

Потом раздался еще один пронзительный свисток, лязгнули двери, и мы начали двигаться. Лицо Евы, по которому ручьями струились слезы, медленно уплыло вдаль.

А в Скэмптоне по-прежнему светило солнце, и до сих пор было довольно жарко. Но за две недели моего отсутствия здесь произошли большие перемены. Пропали Росси и Малл, как и несколько других парней. Сержант Олласон отбыл в учебную эскадрилью. Лиройд убыл служить в штаб маршала авиации Брук-Попхэма. Сменились даже несколько офицеров вспомогательных женских частей. Было довольно смешно услышать, что в первый же день, точнее, в первую же ночь после возвращения из отпуска я должен был лететь.

Но Оскар был верен себе, и когда я вошел в центр управления полетами, он сказал:

«Хэлло, Гиббо. Сегодня ночью мы должны лететь в Лориан, легкая прогулка. Всего лишь ставим мины на стоянке подводных лодок. Это будет просто развлечени-

ем, так как они имеют там не больше пары зенитных орудий».

«Спасибо, Оскар. Мой экипаж уже вернулся?»

«Да, они все здесь. Но я забрал себе Уотти, так как мой штурман был ранен прошлой ночью. Ты получишь нового. С тобой полетит сержант Хьютон».

«Ну, спасибо тебе еще раз», — сказал я, выругавшись про себя. Уотти был очень хорошим штурманом, и я доверял ему. Однако выяснилось, что Хьютон не так уж плох, а бедному старому Уотти вскоре не повезло.

Это действительно оказалось простое путешествие. Хотя мы ставили мины под самым берегом, зенитки не потревожили нас, и эскадрилья отлично справилась со своим заданием. Потом мы немного поискали вражеские торпедные катера, которые, по данным разведки, действовали в этом районе. Мы повернули в сторону моря и даже включили полетные огни, чтобы уверить немцев, будто они видят свои самолеты. Внезапно в серебристой лунной дорожке, бегущей по тихому морю, мы увидели один катер, медленно ползущий к маленькой гавани Иль д'О. Хьютон сразу нажал кнопку сброса бомб. Однако в то время техника бомбометания еще не была полностью отработана, мы даже не слишком твердо знали свою высоту. Поэтому не следует удивляться, что обе 250-фунтовые бомбы упали в нескольких ярдах от цели. Повредили мы этот катер или нет — не известно, но во время полета домой мы обсуждали этот эпизод с удовольствием.

Впрочем, самое интересное еще было впереди. Когда мы пролетали над Шербуром, то увидели самолет, идущий встречным курсом с включенными огнями. Это, вероятно, был немец, возвращавшийся после бомбардировки Англии. Я быстро заложил вираж и дал полный газ. Старый «Хэмпден» задрожал, как в лихорадке, потому что его моторы развили неслыханную мощь. Мы догнали незнакомца возле самого Лориана. Какое-то время мы летели следом за ним, пытаясь опознать самолет, но было слишком темно. Наконец вспыхнул вражеский

прожектор, и в его луче мы четко увидели бомбардировщик Do-17. Более того, оба пилота решительно ни о чем не думали. В кабине горело освещение, и они, похоже, мечтали об ожидающем их эрзац-кофе с бутербродами, которые получают через несколько минут после посадки.

Верхний и нижний пулеметы задних стрелковых точек моего самолета плавно повернулись вправо, и я приказал Маку целиться поточнее. Затем я тихо произнес:

«Один — два — три... — И крикнул: — Задай им, Мак!»

Последовало резкое стаккато, и все 4 ствола выплюнули светящиеся струи трассеров. «Дорнье» круто пошел к земле, один его мотор пылал. Но у самой земли немец выровнялся и проскочил над самой гаванью Лориана, наверняка думая, что мы продолжаем гнаться за ним. Когда мы в последний раз видели немецкий самолет, этот клубок огня скрылся за деревьями. Когда мы вернулись, Бомбардировочное Командование записало на наш счет «зероютную победу».

На следующую ночь, 26 августа, был проведен первый налет на Берлин. Поднялся немалый переполох, когда была названа цель налета. Мы давно этого ждали. Многие пилоты, свободные от полетов, немедленно начали требовать, чтобы их поставили в список экипажей, которые будут бомбить германскую столицу. Даже Даунвинд Гиллан отобрал самолет у кого-то из молодых пилотов, чтобы стать одним из первых над Берлином. Не знаю, кто там выбрал в качестве даты налета 26 августа, только наши средние бомбардировщики столкнулись с неслыханно сильным встречным ветром.

Операция оказалась крайне тяжелой. Над целью мы встретили плотные тучи, и я думаю, что не больше 10 бомб в действительности упали на сам Берлин. Обратный путь оказался очень трудным. Немцы выстроили целый забор из зениток на пути от Лондона до Берлина, и они вели плотный огонь. Многие самолеты на обратном пути сели в море, даже в нашей эскадрилье имели место три случая. У Тони Миллса возле Фламборо-Хед кончился

бензин, и экипажу пришлось спасаться в надувной лодке. Всех жестоко измучила морская болезнь. Питкэрн-Хилл, который всегда все делал наперекосяк, но все-таки сбрасывал бомбы на цель, подумал, что не сможет приземлиться, и посадил свой «Хэмпден» на воду рядом с вооруженными траулерами возле Гримсби. Канадец Питт-Кэйтон совершил вынужденную посадку среди минных полей на восточном побережье. Экипаж до утра просидел в самолете, не отваживаясь пересечь песчаные дюны, а те, кто видел эту посадку, не решались подойти к самолету, чтобы не подорваться. Лишь утром появился минер, который знал тропку среди мин, и вывел летчиков.

Как только я приземлился, мой самолет заправили, и я снова взлетел, чтобы разыскать Тони. Мы пробыли в воздухе 6 часов, но ничего не увидели. Когда мы вернулись обратно в Скэмптон, я услышал, что его уже давно подобрали. Он дважды видел, как я пролетал у него прямо над головой, и сейчас вместе со своими спасителями выпивал в Гримсби.

Через несколько дней во время ночной посадки Джо Коллиер не дотянул до полосы и разбился, получив сильнейшую контузию. На следующую ночь в поле возле Норвича разбился Дикки Банкер, раскроив себе череп. Постепенно наши ряды редели. Из большой группы парней, воевавших с первого дня, уцелели только Питкэрн, Оскар и я.

Тем временем в гавани Гамбурга, на верфях которого наблюдалась повышенная активность, появился «Тирпиц», огромный линкор водоизмещением 45000 тонн. На нем велись достроечные работы, и линкор готовился выйти в открытое море, чтобы бросить вызов Королевскому Флоту. Мудрые головы в Адмиралтействе пытались придумать, как бы обезвредить его еще до первого выхода.

В то время в составе нашего флота осталось не так много линкоров, и военные действия на Средиземном море серьезно повлияли на нашу стратегию. Кто-то про-

слышал об атаках немецких пикировщиков, поэтому нашим ночным бомбардировщикам было дано задание: на рассвете атаковать с пикирования «Тирпиц» и вернуться домой к завтраку.

Обычно наша группа разделялась. Часть самолетов летела к Вильгельмсхафену, где стоял «Бисмарк», другие с удовольствием бомбили Гамбург. Но эти атаки не давали хорошего результата, так как бомбы никогда не отделялись от самолета в момент нажатия кнопки сброса. Поэтому они падали, как правило, не менее чем в полумиле от дока, где стоял линкор.

Когда рано утром мы летели выше туч над холодными волнами Северного моря, мне казалось, что растрепанные вершины грозových облаков отмечают наш путь к Германии, словно говоря: «Вот ваша дорога, она ведет в Германию, но не обратно». То и дело вспыхивали молнии, заставляя меня подпрыгивать на сиденье, а в это время в задней кабине Мак истошно вопил: «Зенитки! Зенитки!» Поэтому я перенервничал еще задолго до начала атаки.

Где-то примерно над Гамбургом мы поспешно сбросили бомбы, в глубине души прескрасно понимая, что атака проведена халтурно. Даже лежа в постели, я не мог уснуть, слушая рев моторов на аэродроме. А когда я все-таки заснул, мне приснились медленно колышущиеся тросы аэростатов, похожие на длинные тонкие лианы. Я на своем самолете приземлился прямо в центре Гамбурга, вылез из кабины с топором в руке и принялся рубить эти проклятые лианы. А потом вернулся домой, как ни в чем не бывало.

Как-то ночью в мою комнату вошел Гибби, один из стрелков звена «В», мне как раз снился один из этих кошмаров. Хотя я совершенно ничего не помнил, он позднее рассказал мне, что я принялся дико вопить на него, срывая голос, так что Гибби даже подумал, что я стал лунатиком. Если это действительно обстояло так, война начала серьезно сказываться на состоянии нервной системы некоторых членов 83-й эскадрильи.

Тем временем события шли все хуже и хуже, планы немцев, казалось, были близки к завершению, хотя мы еще не потерпели окончательного поражения в воздухе. Геринг, вне всякого сомнения, думал, что через несколько недель мы израсходуем последние резервы, после чего Гитлер сможет обосноваться в Букингемском дворце. Для себя Геринг присмотрел отель «Савой». Это означало, что немцы не отказались от намерения вторгнуться в Англию.

Все военное руководство Германии отлично понимало, что самым первым пунктом этой программы должен стать захват полного и безоговорочного господства в воздухе над Ла-Маншем. Только после этого в море мог выйти флот вторжения, состоящий из нескольких тысяч десантных барж. Они должны были пересечь пролив за одну темную ночь, прикрываемые подводными лодками, тральщиками и торпедными катерами. После этого ранним утром баржи должны были высадить солдат и технику под прикрытием своей авиации. После захвата побережья на плацдармах следовало сразу соорудить временные аэродромы. Взлетные полосы должны были состоять из скрепленных между собой металлических решеток. Эти аэродромы обеспечили бы базирование истребителей, прикрывающих силы вторжения.

Маршал Рундштедт, который командовал армией вторжения, прекрасно знал, что наше ополчение пока еще безоружно, а регулярная армия не оправилась после Дюнкерка, ее следует переформировать и перевооружить. Гитлер специально прибыл из Парижа в Кале, чтобы в мощный бинокль полюбоваться в мощный бинокль тающими в дымке скалами Дувра. Он явно видел в Англии свою следующую жертву.

В начале сентября наша разведка засекла повышенную активность в системе водных путей Германии. Баржи всех типов и размеров начали двигаться к портам, где собирался флот вторжения. Многие из них были вполне мореходными, имели 200-сильные движки, что позволяло им развивать скорость до 10 узлов. Немцы грузили на

них танки, орудия, боеприпасы, зенитки. В портах были собраны войска, ожидавшие приказа начать операцию. Все было готово. Буквально все порты от Антверпена до Дьеппа кишели тысячами этих самых барж. Фрицы, разумеется, прекрасно знали, что наша слабая бомбардировочная авиация постарается атаковать их. Всюду было расставлено множество зенитных орудий, которые должны были поставить на нашем пути стальной барьер и не подпустить бомбардировщики к баржам. Строились вышки с зенитными орудиями, устанавливались аэростаты заграждения.

И все-таки с первых дней сентября началась битва с баржами. Она шла днем и ночью. «Бленхеймы», «Хэмпдены», «Веллингтоны» атаковали баржи с малой высоты. На дно было отправлено множество десантных судов, но при этом также погибло множество солдат, которые были расквартированы в соседних домах.

Во время одного из таких налетов на Антверпен я долго летел рядом с самолетом, который уже пылал. Это было жуткое зрелище, так как самолет был английским. Когда за машиной вытянулся длинный хвост огня и искр, я увидел, что один из летчиков сумел выпрыгнуть с парашютом. Он приземлился в реку, но, надеюсь, он умел плавать и сумел спастись.

Когда мы вернулись назад, я спросил молодого каюта О'Конора, что именно произошло. Он мало что мог сказать. Судя по всему, этот самолет подбили зенитки прямо над целью, и самолет вспыхнул. Позднее я слышал, что один из летчиков был награжден Крестом Виктории за то, что пытался потушить огонь голыми руками.

Через двое суток мы ночью снова наведались в Антверпен. Плотный зенитный огонь взял свою долю, и погиб еще один из наших немногих уцелевших ветеранов. Я видел, как его самолет летит к порту над самой водой, чтобы наверняка поразить цель бомбами. А потом он взорвался. И Питкэрн-Хилл отправился к своим пра-родителям.

Эти налеты на порты сбора проводились для того, чтобы уничтожить как можно больше барж. Каждой эскадрилье был выделен порт, который она могла считать своим собственным. За ним полагалось присматривать, как за маленьким ребенком. Каждый экипаж получал свой собственный участок акватории, где стояло огромное количество барж, иногда 200, иногда и 400. Каждый самолет нес такой комплект бомб, чтобы причинить противнику максимум вреда. Мы несли множество мелких бомб, иногда даже брали ручные гранаты, которые тоже могли сказать свое слово, если попадали в нужную точку.

После каждого налета в воздух поднимался самолет-разведчик, и командир собирал вместе все экипажи.

«Я получил снимки рейда «С» в Антверпене. Вчера там находилось 400 барж, а сегодня осталось только 350. Кто отвечает за рейд «С»?»

Несколько пилотов поднималось на ноги.

«Вы потопили 50 барж, не так уж плохо. Но все равно недостаточно. Вы должны были положить все бомбы на территорию рейда, а не рассыпать их по берегам. Работать надо тщательнее. Иначе эти ублюдки действительно сумеют выйти в море и высадиться у нас, и тогда вам придется драться с ними голыми руками».

После этого мы снова поднимались в воздух. Разумеется, иногда налет приносил неудовлетворительные результаты. Лично я отвечал за участок в самом центре Антверпенского порта. Как-то раз мне удалось уничтожить около 100 барж, но похвалы командира дожидаться все равно не сумел. Если же оценивать ход операции в целом, то оказалось, что мы топим баржи достаточно быстро, несмотря на сильнейший зенитный огонь немцев. Однако наши потери тоже были очень тяжелыми, и мы все знали, что должны обязательно выиграть битву с баржами до того, как они тронутся с места. Ходили слухи, будто на восточном побережье Англии похоронены трупы тысяч утонувших германских солдат, выброшен-

ных на берег прибоем. Их баржи, дескать, были уничтожены самолетами Бомбардировочного Командования. Конечно, эти слухи так и остались слухами, никому из англичан так и не удалось увидеть ни одного мертвого немца, хотя многие клялись, что лично знают людей, которые закапывали эти трупы.

15 сентября парни Истребительного Командования одержали свою величайшую победу. Они сбили не меньше 185 германских самолетов, понеся совсем незначительные потери. Нет никаких сомнений, что после войны выяснится, что в действительности было уничтожено много больше немецких самолетов. Это была победа лучшей авиации, лучших самолетов, лучших летчиков¹.

Ночью того же дня мы провели самый крупный налет на Антверпен. Это оказалась ночь полнолуния. Много барж было потоплено, много взорвалось, уничтожая стоящие рядом суда. Все баржи были полностью загружены, нет сомнений, что немцы были готовы к выходу.

Так как мы летели над портом на малой высоте, то отчетливо видели танки на палубах барж, орудия на корме каждой из них, в доках стояли какие-то предметы, укрытые брезентом. Намеченный «*Der Tag*» явно близился, но, может быть, именно 15 сентября немцы осознали тщетность своих надежд.

С этого момента мы довели интенсивность наших налетов до предела, жар битвы передался всем нам. Может быть, кое-кто даже начал вспоминать черные июньские дни. 17 сентября мы услышали по радио доклад Черчилля в палате общин, где он обрисовал общую военную ситуацию. Итальянская армия начала наступление в Ливии, два британских батальона, удерживавших Соллум, отступили, но противник еще не подошел к нашей главной оборонительной линии. Он также предупредил, что

¹ В действительности немцы в этот день потеряли только 60 самолетов, английские потери составили 26 самолетов *Прим пер*

враг в любой момент может совершить попытку высадиться в Англии.

Многие надолго запомнят те несколько дней, когда призрак неминуемого вторжения витал над страной. Виновником этого стал один из пилотов Берегового Командования, который, патрулируя над Северным морем, увидел что-то там такое. Он находился в 100 милях от берегов Англии, когда к своему изумлению заметил на воде множество черных теней. В действительности это были облака, находившиеся выше самолета, всего лишь маленькие облачка. Однако летчик ничего не понял и радировал, что видит флот вторжения.

Немедленно была приведена в готовность вся система обороны. Пилоты истребителей были безжалостно выдернуты из постелей, где они отсыпались после тяжелейших дневных боев. Бомбардировщики простояли в готовности к немедленному взлету до утра. Только новый разведывательный полет, проведенный более опытным пилотом, обнаружил, что пресловутые «баржи» в действительности являются лишь тенями облаков на поверхности моря.

После того как суматоха улеглась, в столовой прозвучало несколько ядовитых замечаний в адрес штабов, но все мы прекрасно знали, что однажды наступит день. Мы-то к нему были полностью готовы, но вот сказать это же обо всей остальной стране не могли.

Через несколько дней командир нашего авиакрыла решил дать нам лишнюю ночь отдыха. Я сильно опасался, что меня отправят в очередной одиночный полет к Гамбургу, чтобы «немножко побомбить с пикирования». Но все обошлось. Мы с Джеком Уитерсом отправились на побывку в Линкольн, так как знали, что на следующий день наша очередь лететь. Но Оскар, Тони Миллс и один из новичков по фамилии Баркер, которого мы прозвали «полковником», отправились в Ноттингем, где надрались до зеленых чертей.

На следующий день мы снова должны были провести крупный налет на Антверпен. Я находился в ангаре, про-

всрял готовность экипажа и уже собирался забрать Хьютона вместе с собой в столовую на чашку чая, когда к дверям подкатил наш грузовик и остановился, скрежеща тормозами. Из него посыпались наши парни. Выглядели они, скажем прямо, просто ужасно. Похоже, они провели очень бурную ночь. Один из них был в слишком воинственном настроении и явно искал, с кем бы подраться. Но Джек быстро подскочил к нему и затолкнул обратно в грузовик. Беднягу увезли в казарму и с помощью других летчиков благополучно препроводили в постель.

Тем временем в центре управления полетами появился Тони Миллс.

«Хэлло, Тони. Ты опоздал».

«Да, я знаю. Мы чертовски много выпили».

«Ну и ладно. Сегодня ночью ты не летишь».

«Нст, я лечу. Я в полном порядке».

«Какого черта! Ты сейчас же идешь в постель!»

Но тут ввалился «Полковник». Они оба были изрядно на взводе и в том состоянии, когда пьяный уверен, что с ним все в порядке. Они просто рвались в полет. Неотразимый аргумент! В конце концов, мы с Джеком сумели дипломатично убедить их, что цель слишком мелкая, а потому нужно дать новичкам шанс проверить себя, а мы им покажем, как следует действовать. Наконец они успокоились. Но Тони заявил:

«Я буду чертовски зол, если выяснится, что ты не пустил нас лишь потому, что мы весело провели ночь».

Они отбыли в столовую, полагая, что спасли свою честь.

А потом мы взлетели, и каждый направился к своему сектору гавани Антверпена. Снова я имел удовольствие услышать «трах-трах-трах» за хвостом самолета, после того как бомбы были сброшены. Потом яркая вспышка внизу известила нас, что взорвалась баржа с боеприпасами. Но в этот момент случилось нечто непонятное. Послышался резкий треск, а потом громopodobный удар. Сначала я не сообразил, что произошло, и испугался, что сидящий в

носовой кабине Хьютон убит. Затем, как всегда бывает в подобных случаях, я понял, что с нашим самолетом творится что-то неладное. Он летел как-то странно. И куда-то пропали рулевые педали. Потом Хьютон сказал мне, что именно стряслось. Ему пришлось ползти ко мне, потому что переговорная система отказала. Снаряд попал в кабину прямо у меня под ногами. Он ударился о поперечину педалей, срубил ось, на которой она сидела, и швырнул всю систему вперед, прямо на голову Хьютону. Очень удачное попадание.

Когда мы вернулись в Скэмптон, старший сержант Лангфорд начал уточнять наши повреждения. Я хорошо запомнил его слова:

«Чудо, сэр. Настоящее чудо. То, что я называю божественным провидением. Она прошла всего в полудюйме от вашей ноги».

Я просто не знал, что сказать. Но оказавшийся рядом Хьютон не мог упустить такой случай и ехидно заметил:

«Нет, сарж, ты не прав. Это просто потому, что у кого-то ноги короткие!»

Как ни странно, парень, которого мы отправили отсыпаться, к нашему возвращению уже был на ногах и вел себя очень грубо. Я думаю, ему было стыдно за свое поведение, и он совсем не был рад тому, что нам пришлось за ним ухаживать. Когда Хьютон рассказал ему о наших проблемах, он довольно нахально заявил:

«А зачем вам вообще нужны рули? Ты их никогда не используешь, старый мазил».

После этого стоящие вокруг парни умолкли. Даже пьянчуга понял, что сморозил лишнего. Целую минуту я боролся с желанием сказать что-нибудь резкое, но потом понял, что все мы ужасно устали. И я просто вышел из комнаты, не проронив ни слова.

На следующую ночь мы отправились к Берлину. Это был большой налет, самый большой с начала войны. В нем участвовали около 200 самолетов, и мы были уверены, что нанесем германской столице серьезный удар. Когда мы стояли

у самолетов, готовясь занять свои места перед взлетом, мне хотелось подойти к Оскару и пожелать ему удачи. Однако он за весь день не сказал мне ни слова. Я знал, что он просто взбешен, и потому я занял свое место в кабине и взлетел.

Это был один из налетов, обычных для того периода войны. Весь путь мы проделали в тучах под огнем зениток. Никто не знал, где находится Берлин, работе наших пеленгаторов мешали вражеские передатчики, и вокруг царил полный хаос. Нет нужды говорить, что бомбы мы сбросили вслепую, туда, где, по нашим прикидкам, должен был находиться Берлин. В это время внизу оказались несколько американских журналистов, в том числе Уильям Ширер. По их словам, на Берлин упало совсем немного бомб, и я склонен им верить.

На обратном пути мы снова столкнулись с сильнейшим встречным ветром, который превратился в настоящий шторм. До самого приземления у нас не было радиосвязи. Когда я вошел в комнату предполетного инструктажа, выяснилось, что вернулись пока немногие. Джески Уитерс имел некоторые проблемы с зенитками над Ганновером, поэтому ему пришлось вернуться с полдвора на одном моторе.

«Оскар накрылся», — сказал он странным тоном, но совершенно спокойно, когда я откупорил бутылку пива.

«Что ты несешь?»

«Примерно полчаса назад он прислал радио, сообщив, что над Бременом у него загорелся один мотор, и что он собирается прыгать с парашютом. Потом пришла еще одна радиограмма, он собирался тянуть домой. А потом было молчание».

«Передача была чистой?»

«Да. Корнвуд, наш радист, говорит, что сигнал был четким, словно ничего не случилось».

«Что ж, тогда нам лучше пойти в спасательную службу и попробовать сообразить, что мы можем сделать».

Мы прождали всю ночь. Мы ждали до тех пор, пока серая муть на востоке не окрасилась красным, потом по-

голубела, и, наконец, солнце взошло над Линкольн-Волдз. Утро превратилось в день. Оскар так и не вернулся¹.

Лишь тогда я отправился в постель. Теперь я остался один. Один! Последний из парней, которые служили в 83-й эскадрилье в первый день войны и до последнего дня сражались с фашизмом. Они хорошо дрались, но дорого заплатили. Кое-кто попал в плен, но я знал, что многие погибли. Я лежал в кровати и думал. Пока мне везло, и я был жив, но когда-то может настать и мой день. Но мы будем продолжать, и даже если погибнет вся эскадрилья, придут новые летчики, чтобы продолжить наши традиции. Будут новые эскадрильи, новые розыгрыши и новые шутки. В тот момент я не видел смысла жить дальше. На какое-то время я даже забыл про Еву. Все мои друзья погибли — пришли новые люди — другие — с другими мыслями, другими взглядами на жизнь, другими шутками. Я остался совсем один.

На следующее утро мы с Хьютоном бомбили Киль. На сей раз в нашей 2000-фунтовке был вмонтирован сигнальный патрон, поэтому мы ясно видели, что наша бомба упала в море. Мы промазали примерно на 200 ярдов, как сказал наш стрелок. Словно все демоны ада обрушились на нас во время этой атаки, и тогда я поклялся, что ни разу больше не полечу атаковать «Шарнхорст». Было просто идиотизмом лететь туда в одиночку. Тогда мне казалось, что только мы сражаемся за Англию в этой войне. Странное ощущение — ты словно сидишь над портом на вершине огромного конуса цветных лучей и вместо цветочков нюхает зенитки. Ты понимаешь, что дом безумно далеко. Что ты хочешь попасть туда как можно скорее. Что ты совершенно не желаешь возвращаться сюда еще раз. А когда ты приземляешься на своем аэродроме, в тебе вдруг вспыхивает желание лететь снова. Один бог знает, почему так происходит.

¹ В действительности майор Бриджмен остался жив и попал в плен.

Еще раз нам пришлось провести 2 часа над Гамбургом, сбрасывая по одной бомбе каждые полчаса, чтобы вызвать небольшой переполох и лишить сна жителей города. Не следует говорить, что домой мы прилетели измочаленные и вымотанные до предела. Никогда еще так много орудий не стреляли по столь немногим.

Уже когда все закончилось, мы сидели в столовой, но пришел Харрис и прочитал завещание Оскара. Кто-то выключил радиоприемник. Повисла тяжелая тишина, которую нарушало только звяканье пивных банок, которые летчики ставили на столы.

Харрис начал:

«Майор Бриджмен попросил меня зачитать это, если он не вернется с боевого вылета. Как вы знаете, это произошло. Я выполняю его волю».

Я тревожно взглянул на Джекки Уитерса. Это был один из тех моментов, когда я предпочел бы находиться где-нибудь подальше отсюда. Затем началось чтение. Оскар оставил несколько мелочей вроде курительных трубок Джекки, а свою записную книжку — мне. Он попросил пару летчиков иногда писать его матери, а затем обратился к «49-й эскадрилье, компании самых больших мазил. Я завещаю Джону Киноху, самому сильному человеку, которого я когда-либо знал, дать вам всем сердечный пинок под зад».

Но Джона Киноха больше не было с нами, как не было и компании мазил.

Мы провели еще один или два рейда. Кое-кто бомбил порты Ла-Манша. Другие операции, в которых принимало участие до 300 бомбардировщиков всех типов, бомбили такие города, как Бремен, Киль и Вильгельмсхафен. Перемены были совершенно очевидными. Прежде всего, изменилась тактика самих налетов. Да, мы все еще могли сами выбирать маршрут. Да, мы сами могли выбрать те бомбы, которые считали нужными. Да, мы могли бомбить с той высоты, которую считали наиболее выгодной. Но теперь лучшие экипажи должны были брать осветитель-

ные ракеты, чтобы освещать цели. Варианты бомбовой нагрузки были тщательно просчитаны учеными, чтобы вызывать как можно больше разрушений и пожаров. Бомбардировочное Командование начало приобретать структуру и более определенную форму. Оно начало готовить само себя к предстоящим годам тяжелых боев. Но ведь немцы уже имели прекрасно организованную бомбардировочную авиацию. В одной из своих пламенных речей, обращенных к немецкому народу, Гитлер пообещал сравнять с землей все британские города. Германские бомбардировщики, взлетавшие с баз во Франции, провели серию атак Лондона, предпочитая держаться на большой высоте. Эти налеты заставляли кровь кипеть в жилах. Что мы можем с этим поделать? Мы все еще имели приказ бомбить только военные объекты, и либо сбрасывать бомбы точно в цель, либо не сбрасывать их вообще.

Однако во время одного из ночных налетов на Лондон была убита мать одного из наших пилотов. Бомба попала прямо в дом, где она жила. После обеда этот сержант пришел ко мне, его глаза были мокрыми и красными, однако он не плакал. Он хотел этой же ночью лететь с кем-нибудь из нас, чтобы отомстить.

И этот дух мщения неумолимым роком обрушился на германские города в 1943 и 1944 годах.

Битва за Англию и битва с баржами двигались к завершению. Длинная рука Бомбардировочного Командования начала все глубже проникать на германскую территорию, нанося удары по военным заводам. Мы никогда не забудем парней, которые принимали участие в этих битвах. Мы никогда не забудем, что именно они заложили тот фундамент, на котором мы стоим сейчас. Они одержали великую победу, одну из тех, которыми Англия будет гордиться вечно.

Если пилоты истребителей показали всему миру, что они полностью контролируют воздушное пространство над проливами и самой Великобританией, то бомбардировщики нанесли страшный удар по собранным баржам.

Уильям Ширер в своем «Берлинском дневнике» так отзывался об этих налетах на порты Ла-Манша: «Я сам был свидетелем этих налетов, и из того, что мне рассказали немецкие летчики, я сделал один вывод. Существует ничтожная вероятность того, что германская армия сумеет собрать в Булони, Кале, Дюнкерке, Остенде или просто у побережья достаточное число барж и кораблей, чтобы переправить в Англию силы вторжения, если такая необходимость возникнет».

В результате, после множества поражений в воздушных боях, немцы были вынуждены почти на год отложить вторжение в Англию и бросить свою армию против других противников. Будущие историки, наверное, скажут, и по моему мнению, совершенно справедливо скажут, что Битва за Англию и в меньшей степени битва с баржами предопределили будущие судьбы планеты.

ГЛАВА 9

ИНТЕРЛЮДИЯ

Когда Битва за Англию закончилась разгромом Люфтваффе, благодаря усилиям британской промышленности и действиям нескольких сотен пилотов, события пошли по нарастающей. Пожары вспыхнули повсюду. Италия, как голодный шакал, долго высматривала себе легкую добычу. Дуче показалось, что он такую добычу нашел, и его войска вторглись в Грецию. Поэтому нашим вооруженным силам на Средиземном море пришлось спешно формировать экспедиционный корпус, уже третий в течение года¹.

Пока все это происходило, в Линкольншире воцарилось временное затишье. И тогда разыгралась бескровная битва между старыми соперниками — Бомбардировочными Баронами и Шикарными Парнями-Истребителями. В этой битве никто не погиб, никто даже не был ранен (хотя этому можно только удивляться), но обе стороны проявили чудеса изобретательности, чтобы победить противника. И как во многих настоящих сражениях, обе стороны заявили, что победу одержали именно они. Для многих участников она стала «Битвой у «Снейк Пит»,

¹ Норвегия, Франция.

и под этим названием несомненно войдет в историю Королевских ВВС.

С самых первых дней существования Королевских ВВС были два разных типа летчиков, разных по темпераменту, по характеру их работы — истребители и бомбардировщики.

В период между войнами каждая ветвь пошла своим путем. Во время авиационных праздников в Гендоне у зрителей замирало сердце, когда они следили за высшим пилотажем, показанным четверкой Хаукер «Супер-Фьюри», летящих в сомкнутом строю. И никто не замечал пилотов тяжелых бомбардировщиков. В лучшем случае отпускалось снисходительное замечание: «Глянь на этого шофера летающего автобуса».

С появлением новых скоростных истребителей, таких как «Харрикейн», в газетах замелькали статьи о «молодых суперменах, затянутых в корсеты, потому что иначе они не смогут летать так быстро».

Каждый будущий пилот сначала попадает в летную школу, где немедленно заявляет, что с детства мечтал стать пилотом истребителя. Но лишь немногие, самые лучшие, настоящая элита ВВС, становятся ими. Все, затаив дыхание, следят за молодым пилотом, который только что выпрыгнул из кабины «Спитфайра». А если он выполз из кабины «Хендли-Пейджа», те же люди сразу отвернутся, пробурчав себе под нос: «Глупый сосунок! Наверняка недотепа!»

Но сравните учебу того и другого. Волнующие воздушные схватки и обстрел наземных целей у одного — и скучную учебу «недотеп»: полет по прямой и сброс бомб с высоты 10000 футов.

Даже в увольнении истребителям доставалось все лучшее. Они сразу подхватывали девушек и хлестали пиво, в основном потому, что их аэродромы располагались ближе к населенным пунктам, тогда как базы бомбардировщиков были разбросаны по всей стране.

Естественно, это сильно раздражало парней Бомбардировочного Командования. Они начинали потихоньку

ненавидеть шикарных парней в белых шарфах. Практически во всех барах от Биггин-Хилла до Эдинбурга происходили стычки с руганью.

Истоки этой несприязни следует искать еще в прошлой войне, когда все лавры достались Бишопу, Боллу, Мак-Каддену, а пилот бомбардировщика не мог надеяться даже на упоминание в газете.

Поэтому не удивительно, что истребительные парни ходили надутыми петухами, преисполненные сознания собственной значимости, а «шоферы автобусов» начали страдать от комплекса неполноценности, потому что сознавали, что лишь самые лучшие из них могут считаться действительно хорошими пилотами.

А затем вспыхнула война.

Сначала все распри были забыты, так как мы желали поскорее разбить врага. Но постепенно напряжение немного ослабло. Парнишки с истребителей уничтожили несколько вражеских бомбардировщиков и снова задрали нос.

Неприятности одних ничуть не волновали других. Истребители никогда не сопровождали бомбардировщики, бомбардировщики ни разу не видели действий истребителей. И тогда началась битва у «Снейк Пит».

Что предшествовало битве — никто точно не знает. Вероятно, и те, и другие выпили слишком много пива. Но так или иначе — все началось в маленьком баре.

На следующий день с соседнего аэродрома Уоддингтон взлетели три «Хэмпдена», до отказа загруженные туалетной бумагой и старыми листовками. Они кругами набрали высоту, держась в нескольких милях от Дигби, старой базы истребительной авиации, построенной еще в прошлую войну. В это время там базировались две эскадрильи — 141-я (одномоторные истребители) и 29-я (двухмоторные «Бофайтеры»).

Ничего не подозревающие истребители кушали свой ленч, когда внезапно послышался злобный рев моторов. Три «Хэмпдена» в идеальном строю спикировали на аэро-

дром. Когда летчики выскочили из столовой, они открыли рты от удивления. «Хэмпдены» уже пропали, зато над аэродромом кружила невиданная метель. Все небо было полно кусков туалетной бумаги, которые плавно опускались на летное поле. Командир истребительного крыла поклялся жестоко отомстить. Истребители не могли брать на борт большое количество макулатуры, однако они разработали иной план. Вскоре должна была начаться вторая фаза операции.

На следующий день шел дождь, и все полеты были отменены. Удалые бомберы Уоддингтона сидели в своих норах и весело смеялись, вспоминая вчерашнее приключение. Они чувствовали себя отлично. В этот вечер даже в «Снейк Пит» не было чужих парней. Все шло просто прекрасно.

Примерно в 11 часов на аэродроме сел черный «Бленхейм» без опознавательных знаков. Он подрулил к вышке управления полетами.

«Хэлло, контроль, это полковник Бигглсуэйд из штаба Бомбардировочного Командования. У меня важное сообщение для командира 144-й эскадрильи. Исключительно срочное. Вы не передадите ему, чтобы он немедленно прибыл к самолету?»

Через несколько минут примчался автомобиль командира нашего авиакрыла, и он начал подниматься по лестенке в люк «Бленхейма». Но тут ему на голову нахлобучили мешок, и чьи-то сильные руки рывком втащили его в самолет. В тот же самый момент «Бленхейм» поднялся в воздух, пока капитан Сэнди Кэмпбелл из звена «А» хлопал глазами на вышке...

В Дигби ошалевший командир бомбардировщиков получил простой и ясный приказ: собрать всю бумагу, которую его парни накидали здесь вчера. Ему вручили длинную палку с гвоздем на конце и мешок. После того как работа была закончена, его вернули на свой аэродром тем же манером, каким похитили.

С этого момента пошла война не на жизнь, а на смерть.

Обе стороны нанесли свой удар, «пр-р-ролилась кр-ровь». Начиналась третья фаза.

Через несколько дней в офицерский клуб Дигби явились посетители. Среди них был священник с одной шотландской базы, офицер инженерной службы и кто-то еще. Они были не слишком расположены разговаривать, да и вообще задержались не очень долго. По их словам, они хотели дождаться поезда из Линкольна. Через полчаса после того как они отбыли, кто-то обнаружил, что из зала пропали оба щита с гербами эскадрилий. Все эскадрильи Королевских ВВС гордились своими гербами, а истребительные эскадрильи — больше других. Поднялась настоящая буря, и в погоню за священником и его шайкой было отправлено несколько автомобилей. Однако напрасно.

В Уоддингтоне щиты с гербами были встречены с ликованием. Их немедленно приколотили к дереву в садике напротив офицерской столовой. Потом все парни собрались вокруг них, держа в руках кружки с пивом. Тут же была установлена фотокамера, и все приготовились. Камера щелкнула.

На следующий день щиты вернулись так же таинственно, как и пропали. Но к доске объявлений базы была приколата фотография. При виде этого снимка вся база Дигби чуть не сошла с ума.

Это было поругание чести, и проклятья свистели, точно пули. В Дигби был срочно создан Военный Кабинет. Когда открылся бар, Кабинет собрался, чтобы обсудить ситуацию.

И уже через две кружки пива план мести был готов. Он казался вполне надежным.

В Уоддингтоне все пилоты бомбардировщиков были озадачены. Вот уже несколько дней ничего не происходило, и они невольно гадали — почему? И когда они немного успокоились и потеряли бдительность, появились истребители.

Они пролетели над базой в сомкнутом строю. Поднятый ими вихрь заставил ожить неподвижный флюгер,

который лихорадочно затрещал, а полосатый конус задергался, как в шторм. Четверть часа продолжалось воздушное шоу. Пилоты бомбардировщиков высыпали наружу из своих казарм, чтобы полюбоваться этим шикарным зрелищем.

Внезапно истребители пропали так же внезапно, как появились. Только их ведущий на прощание спикировал на баронов, стоящих на лужайке перед столовой.

Это было эффектно, но зачем они все это затеяли? Не произошло ничего ужасного. Один за другим парни вернулись в помещения.

Но довольно быстро выяснилось, что именно произошло. И тогда в адрес ненавистных истребителей полетели громогласные проклятия. Пока все стояли и глазели на воздушный цирк, какая-то змея проникла в гардероб и сперла все фуражки.

Теперь бомберам пришлось ходить в подшлемниках, потому что с «голой головой» ходить как-то не принято. Этим лихим маневром парни из Дигби вышибли на один вечер большинство баронов из «Головы сарацина». Пилоты истребителей временно отвоевали бар для себя.

Но самое скверное было еще впереди. На следующий день над Уоддингтоном появился «Бофайтер», который спикировал на столовую и высыпал все головные уборы прямо в грязь. Бомберы тут же помчались их подбирать и попытались разобраться, где чья. Но пакостные истребители четко сыграли партию до конца. Все ленточки с фамилиями были спороты.

С этого момента ожесточение битвы достигло апогея. Обе стороны совершали мелкие пакости, которые заставляли противника беситься. Например, один из истребителей вознамерился стереть белую осевую линию на шоссе из Линкольна в Уоддингтон. Бароны слишком полагались на эту линию, особенно когда возвращались из «вылета» в Линкольн. Они начали считать ее своей «путеводной звездой». Один из них дошел даже до того, что провел белую линию прямо по лестнице до самой двери

своей спальни. Но этот шикарный парень имел совершенно дьявольский план. Он намеревался не только стереть осевую, но и хотел вместо нее нарисовать другую, которая плавно свернет с дороги прямо к стволу могучего дуба.

Такая выходка наверняка перевернула бы весь ход военных действий, однако от нее с сожалением пришлось отказаться.

В этот момент командиры постарались взять ситуацию под контроль. Бароны, которые значительно превосходили противника в численности, пообещали поколотить шикарных парней, если они осмелятся сунуться в «Голову сарацина». Эта угроза встревожила гражданские власти, потому что трудно было предсказать, чем закончится потасовка. После этого оба командира баз приказали немедленно прекратить огонь. Битва закончилась в один день.

Как один из парней Скэмптона, я не побывал в самой гуще событий, но так получилось, что я находился неподалеку от «Снейк Пит», когда пришли несколько истребителей в своих шикарных свитерах, которые позволяли без проблем крутить головой. Мое участие в военных действиях было недолгим и ограничилось несколькими ругательствами в адрес истребителей.

Несмотря на это, мои руки невольно затряслись, когда в один из октябрьских дней я получил потрясающую телеграмму из министерства авиации.

«Прибыть в 29-ю (истребительную) эскадрилью в Дигби для временного исполнения обязанностей командира звена. НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО».

ГЛАВА 10

29-Я ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ

Был пасмурный дождливый ноябрьский день, когда Рант Рейнольдс, которого я знал еще по Алпер Хейфорду, доставил меня на своем грохочущем стареньком «Эн-соне» на тусклый аэродром Дигби. Здесь Линкольншир проявил себя во всей красе — плоская унылая равнина, тянущаяся до самого Уоша. Редкое дерево возникает на горизонте, и птичьего пения совсем не слышно. Зато и тогда, и теперь стаи каркающих ворон кружат над пустынной землей. Их постоянно гоняют темпераментные фермеры.

На аэродроме не было ни души. Самолеты укрыты маскировочными сетями, мокрый полосатый конус безжизненно болтался на одном из ангаров. Пока я стоял и разглядывал все это, Рант взлетел и умчался на солнечный юг. Я ощутил себя ужасно одиноким, со мной была только пара чемоданов, в которых умещались все мои скромные пожитки. На минуту я пожелал, чтобы я никогда не заикался о службе в истребительной эскадрилье, чтобы я снова оказался в своей учебной эскадрилье, где жизнь легка и приятна, и где у меня столько приятелей из бомбардировочных эскадрилий.

Я спросил у первого же встречного летчика, как пройти в штаб 29-й эскадрильи. Он был добрая душа, этот лет-

чик, и вскоре мы стояли перед маленьким деревянным домиком с белой табличкой на двери. Табличка гласила «Командир и адъютант 29-й эскадрильи». А под ней было написано кратко и прямо: «Стучи и входи».

Я вошел. Прошло некоторое время, прежде чем я сумел кое-что разглядеть сквозь густые клубы табачного дыма. Я увидел низенького лейтенанта авиации, который шел ко мне сквозь туман. Сэм Франс был адъютантом эскадрильи. Ему было около 40 лет, и он летал во время прошлой войны, однако выглядел он много моложе. В его кабинете было очень уютно и тепло, и принял меня Сэм довольно дружелюбно. Для начала он достал свой портсигар.

«Добрый день, сэр. Вы — капитан авиации Гибсон, не так ли? Из штаба авиагруппы сообщили, что вы должны прибыть».

«Да. Как вы здесь? Ужасный день».

«Совершенно согласен. Я боюсь, что наш командир убыл в штаб группы и вернется только к вечернему чаю».

«Ладно. Как он?»

Любой прибывающий в новую часть первым делом задает этот вопрос.

«Восхитительный человек и хороший пилот. Он назначил вас временным командиром звена «А», сэр».

Я был слегка озадачен, потому что он все время называл меня «сэр», и спросил, почему он это делает.

«Дело в том, что это истребительная эскадрилья, а вы командир бомбардировочного звена. А в бомбардировочной эскадрилье звеном командует майор»¹.

«Да, пожалуй. Сколько самолетов в каждом звене?»

«Обычно десять. Но сейчас нас перевооружают на «Бомбайтеры», поэтому в данный момент ни одно звено не имеет штатного состава. Три наших пары базируются в

других местах. Двое находятся в Тэрнхилле, чтобы защищать Ливерпуль, двое — в Киртоне, чтобы прикрывать Гуль, двое — в Уитеринге, защищая Ковентри».

«А что делают остальные?»

«А остальные переучиваются на «Бо».

«Это эскадрилья ночных истребителей или многоцелевая?» — спросил я.

«Да, и дневная, и ночная. Мы действуем в любую погоду. В том числе днем, когда не могут летать парни на «Спитфайрах». Но в данный момент дела обстоят не лучшим образом. У нас не хватает самолетов, мы еще не научились толком работать с системами обнаружения и наведения истребителей, они постоянно отказывают. Но технические службы говорят, что эта аппаратура совершенно исправна».

Я не понимал, о чем он говорит. Тактика действий истребителей слишком отличалась от тактики бомбардировщиков. Я подумал, что лучше сменить тему разговора. О системе управления и наведения мы поговорим позднее.

Мы еще побеседовали некоторое время. Он рассказал мне, что эскадрилья действует с маленького аэродрома возле деревни Веллингтор, который по каким-то причинам называют WC1. Столовая находилась прямо в деревне. Отвечавший за нее капрал был шеф-поваром одного из лондонских ресторанов, и еда была просто превосходной. Это особенно меня обрадовало, так как я начал подумывать о том, чтобы привезти сюда Еву, так как мы собирались пожениться. Но прежде чем адъютант успел сказать еще что-нибудь, появился Чарльз Уидддоуз. Он был командиром эскадрильи и выглядел таковым. Сначала он показался мне несколько напыщенным, но вскоре я узнал его получше и полюбил, как и все остальные. Он был кадровым офицером, из тех, кто посвящает службе всю свою жизнь. Он был очень рад видеть меня и сразу задал множество вопросов о действиях бомбардировщиков и попытался выяснить, что я думаю о действиях ноч-

¹ Звеном бомбардировщиков командует майор авиации, а звеном истребителей — капитан, даже если это временное звание.

ных истребителей. Так как я ни разу в жизни таковых не видел, то ничего не думал.

Затем они занялись бумагами, а меня отправили в столовую. Она размещалась в симпатичном старинном деревенском домике. Атмосфера внутри была какой-то особенно теплой и домашней, несомненно это объяснялось низкими потолками и огромными кряжами, горящими в камине. Такой домик просто идеально подходил для того, чтобы провести там сырой промозглый день. Но встретили меня не слишком тепло, если уж говорить правду, скорее прохладно. Когда мы вошли в комнату, там сидели кружком несколько парней в обычных для истребителей костюмах — летные сапоги, из которых торчат сложенные карты, свитера с глухим воротом, никаких галстуков и воротничков, разумеется, грязные рубашки с оборванными верхними пуговицами. Мне нравилась такая одежда. Она очень удобна и практична, особенно если приходится прыгать с парашютом в холодное ночное небо. Я чувствовал себя несколько неловко, как маленький лорд Фаунтлерой среди оборванцев. Когда Сэм закрыл дверь, повисло неловкое молчание. Затем он заговорил, обращаясь разом ко всем:

«Эй, это капитан Гибсон, новый командир звена «А».

Снова молчание. Потом кто-то бросил свои бумаги и проворчал нечто не слишком одобрительное в мой адрес. Потом они снова уткнулись носами в кружки с пивом, и раздался демонстративный зевок.

Было совершенно ясно, что эти парни совсем не рады видеть меня, и я прекрасно понимал, почему. Я был парнем из бомберов. Потом кто-то поднялся и вышел из комнаты. Это был толстяк с черными усами, позднее я узнал, что его зовут Питер Келлс. Потом он вернулся, не говоря ни слова, забрал свою кружку и снова вышел, хлопнув дверью.

Ситуация была более чем неприятная, особенно потому, что я прибыл из эскадрильи, где отношения были просто дружескими. Я уже собрался просить командира

перевести меня назад. Мы с Сэмом стояли возле камина, помалкивая, но тут к нам повернулся длинный тощий парень и весело улыбнулся.

«Меня зовут Грэхем-Литтл, и я только что пришел. Давай, выпьем».

Лед был сломан, и следующий час мы проболтали с ним. Его отец был депутатом парламента, но сын гораздо больше гордился тем, что тот был одним из лучших в стране врачей-дерматологов. «Ты понимаешь, полезно везде и всегда».

Оказалось, что эскадрилья состояла из нескольких новичков и горстки ветеранов, которые давно летали в ночном небе, но пока никого не сбили, и потому постоянно ворчали на сложности своей работы. Грэхем познакомил меня с несколькими новичками. Это были адвокат Кен Дэвисон, только что выпорхнувший из школы юнец Виктор Ловелл и еще один высокий симпатичный парень, которого звали Робин Майлс. Я принял его за чайного плантатора из Бирмы. Они оказались нормальными парнями, и мы поужинали вместе. Сэм совершенно справедливо хвалил своего повара, стейки были просто чудесны.

После ужина Сэм предложил мне немного прогуляться, прихватив с собой одного из местных, и мы немного поговорили.

«Прежде всего, не думай, что эскадрилья настолько плоха лишь потому, что тебя дурно встретили. Проблема в том, что все парни чертовски устали. С начала войны они летают на самолетах «Бленхейм», никого не сбили и вынуждены смотреть, как другие эскадрильи бьют в литавры. Затем не следует забывать о «войне» между Уоддингтоном и нами, что тоже не улучшило отношения к вам. А кроме того, я подозреваю, что в данный момент они просто ненавидят всех бомберов вообще. Для них просто оскорбление, что ниоткуда выныривает некто и уводит звено «А» из-под носа у хорошего парня Винни, которого понизили во временном звании. Это крайне возмутило ребят».

А затем я чуть не рассмеялся, когда он продолжил:

«Я немного старше вас, поэтому могу лишь посоветовать не принимать все это всерьез. Они скоро познакомятся с вами, и все уладится».

Мы с ним поговорили еще немного, а потом я пошел спать. Я долго вертелся, стараясь уснуть на новом месте, а в голову лезли всяческие мысли. Я ничего не знал о своей новой работе, и не было ничего хуже, как начать с фальшивой ноты. Наконец я уснул, думая о тех счастливых днях, когда я женюсь на Еве и мы будем жить вместе в маленьком уютном домике, но до этого было слишком далеко.

На следующий день я был предоставлен сам себе, однако этой ночью прилетели фрицы и высыпали прорву бомб на города Средней Англии. Поэтому Уиддоуз привел меня в центр управления полетами. Эти центры описаны многократно, поэтому я не стану тратить время и бумагу, делая это еще раз. Но все-таки следует сказать, что это комната с хорошей звукоизоляцией, посреди которой стоит большой стол с картой сектора. Вокруг сидят женщины из вспомогательной службы ВВС в наушниках. Они передвигают по карте маленькие флажки, обозначающие положение вражеских самолетов и наших истребителей. Некоторые из этих девушек очень красивы, и в Истребительном Командовании их зовут не иначе как «ангельским хором». Когда они передвигали флажки, я заметил, что к каждому прикреплена маленькая пластинка, показывающая высоту полета. Крошечная стрелка указывала направление полета.

На высоком табурете, чтобы видеть всю картину в целом, сидит дежурный офицер, который должен связываться с истребителями и направлять их на перехват приближающихся бомбардировщиков. Я ничем не мог помочь и просто следил, как маленькие зеленые флажки ползут к Шеффилду. Они были похожи на множество зеленых пиявок, смертельно ядовитых пиявок. И только наши красные истребители могли заслонить город от них. Это была совершенно новая, невиданная раньше война.

Однако, хотя дежурный и передал истребителям, что противник всего лишь в нескольких милях, никто ничего не видел, так как ночь была слишком темной. Требовались какие-то технические новшества, чтобы мы смогли, наконец, справиться с ночными бомбардировщиками.

В ту ночь дежурил майор герцог Ньюкасл, очень приятный человек. Он был симпатичным мужчиной, и я отметил, что девушки просто не сводят с него глаз. Герцог кратко ввел меня в курс происходящего.

«Сейчас вы можете слышать работу одного из пилотов: «Хэлло, Плохая Шляпа. Передача для пеленгатора». Он быстро считает от одного до десяти и отключается. Пока он делает это, три пеленгаторные станции засекают его и передают пеленги сюда. Затем эти пеленги передают мне и девочкам, работающим с планшетом. После этого они точно определяют место истребителя, и я сообщаю пилоту, где он находится. Это помогает в случае потери ориентировки взять правильный курс домой. Разумеется, вы можете видеть и подползающих пиявок. Хотя процедура определения места требует мало времени, задержка в пару минут неизбежна. А 4 мили в воздухе, да еще ночью — очень большое расстояние. Поэтому серьезных успехов у нас нет».

«Но, может быть, стоит направить туда несколько истребителей один за другим, и хоть кто-то увидит противника?» — спросил я.

«Нет. Я боюсь, что этот метод вообще не принесет успеха. Кроме того, существует опасность сбить своего же».

«А как прожектора?»

«Да, они делают, что могут. Но они ищут противника только по звуку моторов и обычно освещают собственные истребители, летящие сзади».

«Не слишком хорошо».

«Не слишком».

И я следил, как зеленая стая медленно собирается в клубок вокруг Шеффилда. Потом прошло несколько минут, и они начали рассеиваться, направляясь к берегу.

Я понял, что Люфтваффе проводит подобные налеты, практически не неся потерь.

Через несколько дней я начал приживаться на новом месте. Когда парни оправились от шока, вызванного мыслью, что пилот бомбардировщика будет командовать истребительным звеном, они оказались нормальными людьми. В моем звене оказался Дэйв Хэмфри, который любил дамское общество, и молодой Андерсон, который не любил женщин вообще. Тут же был коротышка Манн, который ворчал везде и всегда, и был общий любимец Бьюкенен, которого мы звали Джек. Грэхем-Литтл, который первым из летчиков заговорил со мной, большую часть свободного времени проводил, рыская по окрестностям с мелкокалиберной винтовкой в поисках зайцев.

Дни летели стремительно, так как я усердно учился, прежде всего работе с радиотелефоном. Стрельба была не слишком тяжелой проблемой, так как мы часто использовали курсовой пулемет «Хэмпдена». Хотя я не стал снайпером, стрелял я не так уж и плохо.

«Бофайтер» для того времени был новым самолетом. Он имел исключительно мощное вооружение из 4 пушек и 6 пулеметов «Браунинг», однако стрелки слишком часто замерзали и не могли ими пользоваться, так как у нас до сих пор не было обогрева кабин. Для своих размеров «Бо» был очень тяжелым, имел высокую нагрузку на крыло. Поэтому командир базы настаивал, чтобы пилоты совершили большое число дневных полетов, прежде чем пробовать свои силы ночью, особенно потому, что длина посадочной полосы с WC1 не превышала 1000 ярдов.

22 ноября стало для меня знаменательным днем. В моей летной книжке появилась запись, что я взлетел на «Бленхейме» из WC1 и приземлился на аэродроме в Кардиффе. Пассажиром со мной летел унтер-офицер Ловелл. В графе «цель полета» стояло одно слово, но какое! «Свадьба». Единственное, что я могу к этому добавить — благодарность лондонскому банку «Кокс и Кингз», который выдал мне по такому поводу лишние 5 фунтов.

Мы вернулись после первой брачной ночи и попытались снять домик где-нибудь по соседству. Это оказалось совершенно невозможно. Наконец мы остановились на самом большом пабе в деревне, который назывался «Лев и корона». Его главной достопримечательностью была ванна. Хотя жить вместе с молодой женой было исключительно приятно, я очень быстро начал жалеть, что притащил ее сюда. Когда я забежал на ленч, то видел ее сидящей в нашей спальне, единственной комнате, которая у нас была. Она жгла газ, чтобы согреться, и ждала меня. Она была очень одинока, так как ей не с кем было даже поговорить. Многим офицерским женам, которых хотели быть рядом с мужьями, пришлось испытать нечто подобное.

Приближалось Рождество, и я начал летать по ночам. В тот период лишь несколько летчиков во всей эскадрилье могли пилотировать «Бо» ночью, мне требовалось научиться как можно скорее. Хотя мы редко проводили в воздухе более 4 часов за ночь, спать в какой-то избушке на аэродроме, не снимая летного комбинезона, было крайне неприятно. После пары ночей, проведенных подобным образом, вода в ванне становилась просто черной.

Одну ночь я запомнил хорошо. Немцы бомбили Ковентри. Все запомнили эту ночь, так как это был первый из крупных налетов на провинциальный город. Я находился в воздухе и видел, как он горит. Единственным утешением было то, что я видел и горящий Киль, который пылал еще сильнее. Зениток было слишком мало, вообще практически не было. Однако 5-я бомбардировочная группа подняла в воздух около 50 «Хэмпденов», которые должны были кружить над городом на высоте около 500 футов и сбивать любой двухмоторный самолет, который они заметят. Так как в небе находилось около 200 немецких самолетов, можно было надеяться на удачу, однако не случилось ничего. Весь вечер я не видел ни «Хэмпденов», ни немцев, и это убедило меня, что ночное небо велико, просто чертовски велико.

В следующий раз мы взлетели, чтобы прикрыть Шеффилд, который тоже подвергся бомбардировке, однако нас направили к Манчестеру. В этот критический момент отказал радиотелефон. В эту ночь тучи держались на высоте 500 футов. Мы всю ночь проболтались над Англией, пытаясь найти посадочную полосу. Я уже отчаялся и был готов прыгать с парашютом, когда случайно увидел старенький «Энсон», который собирался садиться. Я тут же последовал за ним и приземлился на ту же полосу, что и он, только с другой стороны. Мы едва не столкнулись. Это было непередаваемое наслаждение — снова чувствовать под ногами матушку-землю.

Естественно, я вернулся на WCI только утром. Никто даже не подумал сообщить Еве обо всех моих приключениях, и я нашел ее в слезах, так как она не знала, что со мной случилось. Я боюсь, что она уже мысленно попрощалась со мной.

Базы истребительной авиации прекрасно подходят для вечеринок, и летчики умеют организовывать их по высшему классу. На базе всегда найдется хотя бы один человек, который знаком с лондонским продюсером, способным «организовать» трупку. Однажды в нашей офицерской столовой пообещала появиться звезда стриптиза, которая собиралась продемонстрировать экзотические танцы. Разумеется, собрались абсолютно все. К несчастью, звезда простудилась, или еще что-то там, и не прибыла. Но нашлись энтузиасты, которые сумели отлично восполнить эту потерю. Мы отправились в путешествие на трех автомобилях. Уже начал падать снег, который шел весь вечер. Однако снегопад был не слишком сильным, и мы не обратили на него внимания. Зато когда в 3 часа ночи мы собрались домой, головной автомобиль, свернув на проселок, сразу начал буксовать в снегу, который становился все глубже и глубже. А затем начались неприятности. Внезапно наши колеса потеряли опору, и мы обнаружили, что просто не можем двигаться дальше. Сначала мы попытались дать задний ход, но

это было бесполезно, и мы увязли. Два других автомобиля постигла та же участь, судя по красивым выражениям, которые до нас долетали. Ночь была чертовски темной, и до ближайшего жилища еще оставалось не меньше трех миль. Ева и еще одна девушка были в легких вечерних платьях, поэтому мы с Дэйвом Хамфри галантно пожертвовали им свои кителя. Перспектива торчать в сугробе всю ночь никого не радовала, поэтому следовало на что-то решиться. Мы должны были «дойти или умереть». Поход занял два часа, и я больше никогда не хочу видеть льдинки под носом у своей жены.

В другой раз мы отправились в Линкольн на моем новом автомобиле, и разумеется, он сломался на обратном пути, когда до дома еще оставалось около 6 миль. Нам пришлось прозести в автомобиле всю ночь, и я замерз как никогда в жизни, если только не считать нескольких полетов на «Бофайтере». Когда рассвело, появился фургон мясника, и мы добрались до нашего паба, держась за крюки, на которых болтались коровьи туши. Но внутри фургона были настоящие тропики по сравнению с тем, что мы пережили несколько часов назад.

Все это время Лондон каждую ночь подвергался налетам Люфтваффе. У нас не хватало зениток, чтобы их отбивать, и гражданское население воспринимало все это очень нервно. Я вспоминаю случай, когда мне привелось оказаться в Лондоне как раз во время вражеского налета. Поезд, на котором я приехал, опоздал на 3 часа, и было около 2 ночи, когда я оказался в привокзальном отеле. Они могли предложить лишь комнаты по 6 шиллингов за сутки, что было для меня слишком дорого. Тогда я решил спуститься в одно из бомбоубежищ в метро. Я шел мимо тесно сгрудившихся людей, которые прижимались друг к другу. Я знал, что толпа всегда ведет себя немного агрессивно. Внезапно одна из женщин взвизгнула:

«А почему ты здесь, а не наверху, чтобы сражаться с ними?»

Я круто повернулся и выбежал по лестнице наверх, не желая быть разорванным на кусочки.

Это было печальное путешествие по Лондону под аккомпанемент падающих бомб. Я ничего не мог с собой поделывать. Не помогали даже мысли, насколько лучше было бы сейчас оказаться в теплой кабине самолета и считать время до окончания патрулирования. Да, Лондон сносил все это безропотно, но в глубине души я надеялся, что не всегда фрицы будут безнаказанно бомбить его. Что-то обязательно должно было произойти.

Тем временем выяснилось, что «Бофайтер» ведет себя не слишком хорошо. Хотя лично у меня проблем с этим самолетом не возникало, другие пилоты постоянно жаловались на его норы. Дон Паркер, один из моих друзей и тоже бывший пилот бомбардировщика, даже был вынужден прыгать с парашютом, когда вспыхнул один из моторов его самолета. В другой раз сам командир эскадрильи летел над Нортгемптоном на высоте 8000 футов, когда забарахлил мотор. Летчик немедленно выключил его, но тут отказал и второй мотор. После судорожного дерганья различных рукояток экипажу самолета пришлось прыгать. Наблюдатель, сидевший в задней кабине, оказался немного неповоротливым и застрял в заднем люке. Когда Уиддоуз огляделся, чтобы убедиться, что все в порядке, он с изумлением увидел наблюдателя, который лежал на полу и дергался, пытаясь высвободить ногу. За это время самолет уже потерял 5000 футов высоты. И тогда старина Чарльз показал свой класс. Он прыгнул обратно на пилотское сиденье и сумел выполнить образцовую посадку, хотя у него даже не оказалось времени поставить ноги на педали. При этом «Бофайтер» проскочил буквально впритирку к проводам высокого напряжения. Своими быстрыми действиями он не только спас жизнь незадачливому наблюдателю, но и сохранил относительно целый «Бофайтер», чтобы эксперты могли заняться разгадкой непонятных капризов мотора, которые едва не привели к очередной катастрофе.

Несмотря на то, что нам все-таки удалось укротить капризный самолет, остальные эскадрильи смотрели на «Бо», как на средство самоубийства. Одна из эскадрилий, базировавшихся на севере Англии, чуть не переступила грань бунта, отказавшись летать на этом самолете. Летчики заявили, что он теряет скорость на виражах и становится практически неуправляемым. Эти парни сидели на аэродроме и горячо обсуждали последние происшествия — в этот день стоял густой туман, и полеты были отменены. Внезапно прямо у них над головами просвистел «Бо», держась на высоте всего 100 футов. Он выполнил крутой вираж, выпустил колеса и закрылки и совершил образцовую посадку. Естественно, это привлекло всеобщее внимание. Бедняги сначала решили, что к ним прибыл один из элитных летчиков-испытателей, который должен учить недотеп. Затем самолет подрулил к центру управления полетами, и все столпились вокруг, чтобы встретить Важную Персону. Однако как у них вытянулись лица, когда из нижнего люка «Бо» выпрыгнула хрупкая фигурка в белом летном комбинезоне. Она сдернула шлем, и по плечам рассыпалась грива пышных светлых волос. Оказалось, что к ним прилетела одна из девушек, служивших в транспортной авиации. Как рассказывают, больше эта эскадрилья не испытывала проблем с «Бофайтерами».

Время шло. Нам приходилось ждать, пока наши ученые завершат испытания новых систем оружия. Они вскоре должны были поступить на вооружение, в этом никто не сомневался, но пока еще эти системы были далеки от совершенства. А они должны были работать безотказно, если мы собирались сбивать ночные бомбардировщики фрицев.

Сами летчики выдвигали множество фантастических идей. Однажды в мой кабинет пришел Дон и выложил одну такую.

«Я знаю одного парня, у которого есть идея, как справиться с ночными налетами. Он предлагает расставить по

всей Англии автомобильные прожектора, чтобы ослепить вражеских бомбардиров».

«Дурацкая идея. Во сколько все это обойдется?»

«Ну, он утверждает, что достаточно дешево».

«Хорошо, а как быть с радиолучами? Фрицы давно не прицеливаются «на глазок». Я думаю, они полагаются на радио. Только поэтому они могут всадить бомбу в автомобиль, держась выше туч»¹.

«Да, пожалуй. Сейчас и я понимаю, что это глупо, — согласился Дон. — С этими стариками проблема в том, что они понятия не имеют о современной науке».

Тут вмешался Джек Бьюкенен:

«Есть еще один тип, который верит в осветительные ракеты. Он хочет, чтобы мы летали кругами на Фэйри «Бэтлах» и развешивали люстры, как свечи в соборе».

«Разумеется, если у нас хватит ракет».

«Да, пожалуй, их не хватит».

Обсуждение этих предложений могло длиться часами, но каждый раз мы возвращались туда же, откуда начали. За ночным бомбардировщиком должен охотиться ночной истребитель. Однако нам еще предстоял очень долгий путь.

Тем временем итальянцы неожиданно для себя обнаружили, что война — не такая уж веселая штука. В Греции их отбросили назад по всему фронту. Маленькие отважные греки даже захватили город Аргирокастро². В Ливии войска генерала Уэйвелла начали контрнаступление, которое развивалось очень успешно. Сиди-Баррани и форт Капуццо были захвачены через несколько дней, итальянцы охотно сдавались в плен тысячами. В результате Муссолини попал в сложное положение. Даже внутренняя политика начала давать сбои, и он отправил в отставку маршала Бадольо.

¹ Тонкий намек на радиолокатор, которого у немцев не было. Не забывайте, что книга писалась в 1943 году. *Прим. пер.*

² И кто-то говорит, что только фашисты были расистами? *Прим. пер.*

Каждую ночь, если только погода была относительно неплохой, появлялись фрицы. Они пытались уничтожить Британию, город за городом. Мы еженощно поднимались в воздух, до боли напрягали глаза, вглядываясь в темноту за лобовым стеклом кабины — и ничего не видели. Хотя однажды мне все-таки повезло. Мы подумали, что это «Бленхейм». Так как Робин Майлс тоже находился в воздухе, мы решили его хорошенько пугнуть. Я подкрался снизу и включил полетные огни. И тут же я начал давить кнопку спуска, забыв о предохранителе, но было уже слишком поздно. В луче моего прожектора отчетливо мелькнул характерный силуэт Ju-88 и Железный Крест на фюзеляже. А затем немец пропал, прежде чем я успел сделать хотя бы выстрел. Немецкий пилот бросил самолет в крутое пики. Я молился, чтобы он из этого пики не сумел выйти, однако мои молитвы не были услышаны.

Ближе к концу года я все-таки получил шанс сбить свой первый вражеский самолет. Это был один из самолетов-осветителей, круживший над Гуллем. Я отчетливо видел его, так как из открытого бомболюка одна за другой вылетали осветительные ракеты. Я так волновался, что не сумел хорошо прицелиться и промазал. Тогда он поспешно сбросил остатки своего груза в Хамбер и скрылся, и я приземлился, очень довольный сам собой. Было ясно, что я плохой стрелок, но, по крайней мере, начало было положено.

ГЛАВА 11

ВЕЧЕРНИЕ ДЕЖУРСТВА

Начало года было примечательно плохой погодой. Все в Линкольншире запомнят густой туман, который лежал на земле почти три недели. За весь месяц нам удалось совершить только один ночной вылет. Бомбардировщики сумели нанести тяжелые повреждения «Шарнхорсту» и «Гнейзенау», стоящим в Бресте, но садиться им пришлось совсем не на тех базах, с которых они взлетели. Когда я следил, как они пролетают у меня над головой, признаться откровенно, я очень хотел бы оказаться на борту одного из них. Однако у нас было более чем достаточно своей работы, так как фрицы не теряли времени попусту. Они использовали густой облачный покров, чтобы пробраться, укрываясь за ним, в небо над Англией и сбросить бомбы на любую подвернувшуюся цель. День за днем мы пытались перехватить их на обратном пути. Очень часто такое патрулирование уводило нас далеко в море, иногда к самому голландскому побережью. Но самое большое разочарование нам приходилось испытать, когда противник немедленно скрывался в туче, если его стрелок замечал наш самолет. Эти постоянные туманы очень дурно влияли на мораль, мы все ходили нервные и злые.

Чтобы хоть немного приподнять дух эскадрильи, командир решил устроить небольшую вечеринку в здании

мэрии Линкольна. Все было организовано по высшему классу. Поэтому нет нужды упоминать, что вечеринка прошла очень успешно — даже для тех, кто надрался и кого пришлось под руки вытаскивать из зала. Единственным серным пятном осталось то, что вечеринка произвела не слишком хорошее впечатление на Комитет по охране порядка, который заявил, что больше подобных вечеринок в здании мэрии не будет.

В феврале погода улучшилась, и эскадрилья начала готовиться к серьезной работе. Новые «Бофайтеры» исправно поступали в эскадрилью. Был введен новый метод руководства полетами, с помощью которого мы могли посадить истребитель на хвост бомбардировщику. А наши ученые изобрели еще одну новинку. Это было *очень* секретное оружие, рассказать о котором нельзя до окончания войны. С этим устройством должны были работать два человека — пилот и наблюдатель. Пилот был обязан «рулить» строго по приборам, а наблюдатель в это время сидел сзади и вертел рукоятки. И тогда колеблющиеся стрелки приборов могли «показать» ему летящий впереди вражеский самолет.

Чтобы лучше организовать тренировки, мы взлетали парами и проводили в воздухе по несколько часов, имея на борту по 3 оператора, которые сменялись через час. Сначала операторы вообще не представляли, что должны делать, но мы проявляли образцы терпения, и спустя некоторое время они начали справляться со своими обязанностями. Учеба продолжалась каждый день и каждую ночь в течение двух месяцев.

Тем временем фрицы продолжали свои налеты, и учеба стала проводиться параллельно с боевыми операциями. Каждую ночь 6 пилотов нашего звена дежурили в маленькой грязной хижине — центре управления полетами, ожидая приказа взлетать.

Как-то утром, около 7 часов, мы взлетели, после того как бомбардировщик He-111 сбросил несколько зажигалок возле Грантхэма. Так как немец летел очень низко,

не выше 500 футов, перехватить его было исключительно сложно. Нам оставалось полагаться лишь на команды офицера наведения истребителей, который отслеживал ситуацию на своем планшете. А немец упорно полз в сторону берега. Внезапно я увидел его в 800 ярдах впереди, он выскакивал из одного облака и тут же прятался в другое. 800 ярдов было, разумеется, слишком много для наших пушек. Но мы решили хотя бы припугнуть его, если уж не удастся сделать ничего другого. Однако когда мы приземлились, то из штаба передали, что на планшете наши курсы сошлись практически в одной точке, и как раз в тот момент, когда мы открыли огонь, бомбардировщик описал широкий круг и пропал. Естественно, никто из нас не претендовал на победу. Ведь мы не могли уверенно сказать, что хотя бы повредили его, какое там сбить...

В другой раз Дона Паркера, который патрулировал днем, действительно навели на бомбардировщик, летевший значительно выше облачного слоя. Это был Ju-88. Однако им управлял опытный пилот, который стремительно спикировал в облака, и Дон не успел его перехватить. Этот случай показал, что днем на «Бофайтерах» действовать будет очень сложно. Ночью это было проще, так как мы имели шанс подкрасться к противнику снизу и нанести смертельный удар, так и оставшись незамеченными. Днем, если противник обнаруживал нас, вражеский пилот мог совершать любые маневры, что обычно позволяло ему оторваться.

Каждый из пилотов эскадрильи во время переобучения за месяц провел в воздухе не меньше 60 часов, а потому не обошлось без происшествий и жертв. Один из пилотов с группой операторов на борту врезался в дерево. Джек Бьюкенен неправильно оценил показания спидометра, при заходе на посадку потерял скорость и упал на границе аэродрома. Самолет сгорел. Еще один молодой пилот Пол Томлинсон, которому никогда не нравился «Бофайтер», разбился при посадке в Дигби. Вся переднюю часть само-

лета охватило пламя. Однако наземный персонал оказался начеку. Механики под командованием старшего сержанта Пиза бросились на помощь, хотя начали взрываться боеприпасы и вокруг свистели пули. Наконец один из механиков забрался в кабину и вытащил несчастного пилота наружу. Он наглотался едкого черного дыма и в результате чихал и кашлял целую неделю.

Меня никогда не тошнило при виде мертвецов, но как-то ночью мы с Дэном Хэмфри увидели то, что заставило нас обоих позорно бежать. В тот день была жуткая метель, когда внезапно над аэродромом показался «Веллингтон». Он наверняка возвращался с боевого задания и искал подходящую полосу, чтобы сесть. По какой-то неясной причине пилот не справился с управлением, и огромный «Вимпи» разбился и вспыхнул. Мы с Дейвом на следующее утро пошли посмотреть. Мы оказались первыми на месте катастрофы. Ветер так и свистел, поднимая снежные вихри, пока мы с трудом брели по летному полю к обгорелому остоу «Веллингтона». Его хвост задрапался в небо, как исполинский палец.

Когда мы подошли поближе, то почувствовали ужасающую вонь, но лишь когда мы оказались совсем рядом, то увидели, что обгоревший труп пилота по-прежнему сидит в своем кресле, сжимая ручку управления. Лохмотья кожи вздрагивали под ударами ветра... Не говоря ни слова, мы повернули и торопливо пошли прочь.

Февраль сменился мартом, и снег потихоньку растаял. Теперь у нас было 15 экипажей, подготовленных к ночным полетам. Судя по сему, фрицы после короткой передышки явно собирались возобновить бомбардировки. Но теперь мы намеревались неплохо поработать.

Первым сбил вражеский самолет сам Уиддоуз. Это был Ju-88, который рухнул недалеко от Лута. Через несколько часов после этого Боб Браhem имел небольшую стычку с Do-17, которого гнал до самой земли, прежде чем сбить. Мы самому в эту ночь немного не повезло. Моя специальная аппаратура действовала с неполадками, и в

результате, когда мой оператор выдал направление на противника, оказалось, что мы лишь потеряли контакт с самолетом, на который нас навел наземный центр.

На следующий день мы еще раз проверили аппаратуру в полете, а ночью возле Скегнесса я заметил толстобрюхий «Хейнкель», летящий на север. Немец меня не видел, так как я держался ниже и мой самолет не был заметен на фоне земли. Я знал, что он меня не видит, но я его видел четко — огромная черная масса на фоне звездного неба. Я еще раз проверил парашют и привязные ремни, а потом прицелился и начал заход. Когда перекрестие оказалось прямо посреди фюзеляжа «Хейнкеля», я нажал гашетку... Но вместо яркой вспышки — ничего. «Хейнкель» продолжал лететь как ни в чем не бывало, и я сбросил газ, чтобы не проскочить мимо него. Когда я сделал это, патрубки моих моторов выбросили такой сноп пламени и искр, что я испугался, как бы меня не обнаружили. Но все обошлось. Я снова занял подходящую позицию, и снова нажал гашетку. На этот раз одна пушка все-таки заработала, но опять ничего не случилось. Так как ответного огня не было, я решил, что моя очередь убила немецкого стрелка. Когда я совершил третий заход, пушки снова отказали. Я наорал на сержанта Джеймса, требуя сделать хоть что-то, чтобы я смог прикончить немца. Но прошло еще 10 минут, прежде чем я смог это сделать. Тем временем фриц повернул в сторону моря и начал уходить со снижением.

Все происходящее казалось мне какой-то немой потусторонней схваткой двух призрачных бойцов. Но в этот момент я не уступил бы свое место за все сокровища мира. Это было гораздо лучше, чем вылеты на бомбардировку. Единственная проблема заключалась в том, что подобные поединки были слишком редкими.

Наконец Джеймс заставил одну пушку заработать, и я принялся расстреливать его левый мотор. Снаряд за снарядом попадали в крыло немецкого самолета, на котором замелькали желтые вспышки. Потом полетели искры, и

мотор остановился. Я перенес огонь на правый мотор, который через несколько секунд тоже встал. А потом огромный «Хейнкель» со скоростью 120 миль/час полетел к земле. Несколько человек выпрыгнули с парашютами, но мы были уже довольно далеко от берега. Мы спустились следом за ним к самой воде и видели, как он плюхнулся недалеко от мола Скегнесса. Но я до сих пор не знаю — сам ли «Хейнкель» упал в воду, или какой-то раненный немец пытался совершить вынужденную посадку.

Когда я впервые увидел его, я даже закричал от восторга, забыв выключить радиотелефон. А когда беспомощный немецкий самолет полетел вниз, мне стало почти жалко его. Весь бой продолжался около 20 минут, но Сэм и я совершенно потеряли чувство времени.

Во второй половине дня мы привезли на аэродром в качестве трофея хвост «Хейнкеля». Мы с Сэмом Франсом отправились в Скегнесс. Там нас встретил старший констебль.

«Прибыли посмотреть на свой «Хейнкель»?» — спросил он.

«Да. Есть тела?» — поинтересовался Сэм.

«Одно. Гауптман с Железным Крестом. Он в морге. Ему практически оторвало голову пушечным снарядом. Хотите увидеть?»

Я почувствовал себя дурно. Но я хотел отправить Железный Крест семье покойника.

«Я боюсь, его уже забрали. Часы тоже. Мародеры. Я попытаюсь найти того, кто это сделал».

«Что-нибудь еще?»

«Резиновая лодка в хорошем состоянии. Вы ее можете забрать, если хотите».

«Спасибо».

Мне очень пригодилась такая лодка. И когда я болтался в ней у солнечных берегов Корнуолла, то не раз гадал: пытались немецкие летчики спастись в ней или нет?

Таков был итог вечерних танцев — трое сбитых. Однако мы все верили, что это лишь начало.

Когда неделя закончилась, наша эскадрилья устроила большую праздничную вечеринку. Была приобретена большая серебряная кружка, на которой выгравировали фамилии отличившихся пилотов. И каждый из них был обязан выпить эту кружку не отрываясь — это оказалось гораздо труднее, чем сбить «Хейнкель»!

Вечеринка была чуточку слишком веселой, так как в результате я попал в суд. Вся моя вина заключалась в том, что я снял затемнение фар на своем автомобиле. Я так уже делал, чтобы спокойно добраться до дома, но на сей раз они записали мой номер. Грэхем-Литтл и Дэвидсон надавали мне массу полезных советов, однако полиция ухватила меня в свои когти и не собиралась выпускать.

Мы с Евой прибыли в суд и предстали перед мировым судьей, внешнестью напоминавшим опереточный персонаж. Он был высок, с пышными усами и совершенно лысой головой. Судья разглядывал нас сквозь стекла очков так, словно мы были диковинными существами, а не нарушителями закона. Я сказал Еве, чтобы она помалкивала, а говорить буду только я. Моя защита была простой. Видимость в тот день не превышала 400 ярдов, что у нас в авиации определялось термином «туман», поэтому, чтобы ехать без риска попасть в аварию, я просто был вынужден снять светомаскировку. Это действительно было так. Я даже мог привести с собой офицера-метеоролога, но вместо этого мне пришлось выслушать показания трех полисменов, утверждавших, что ночь была исключительно ясной. Внезапно Ева, сидевшая на задней скамейке, тоже начала говорить. Судья был польщен. Он с удовольствием выслушал ее, а потом стукнул молотком и произнес:

«Вы приговариваетесь к штрафу 4 фунта 5 шиллингов. Заплатите наличными или чеком?»

Я выписал чек.

Это маленькое столкновение с законом на некоторое время нас утихомирило. Мы с Евой проводили вечера, прогуливаясь, а иногда слушали радио в нашей крошеч-

ной спальне-гостиной. Постепенно мы начали уставать от нашего паба, ведь раньше никто из нас не жил в подобных условиях. Однако по радио передавали хорошие новости. Итальянцев всюду били в хвост и в гриву. Они увязли в Абиссинии. Они потеряли Бенгази. Наши войска отбили Британское Сомали. Империя дуче была готова рухнуть, как гнилое яблоко. Более того, пошли слухи, что нас собираются перебросить на юг защищать Лондон.

В эскадрилье ночных истребителей день — самое приятное время. Каждое утро мы могли валяться в постели и поднимались не раньше 11 часов, когда начинались полеты. Было очень приятно читать оптимистические сводки в утренних газетах, попивая горячий чай, поданный хозяйкой гостиницы.

Но вскоре мое отношение к хозяйке изменилось в одночасье. Однажды мы раздобыли немного копченого лосося, который в то время был редким деликатесом. Ева решила, что мы съедим его, когда вечером вернемся из Линкольна.

Когда около 9 вечера мы вошли в паб, я сразу попросил подать лосося.

«Сейчас, я думаю, он уже почти готов», — ответила она и пошла на кухню.

«Почти готов?» — лицо Евы вытянулось.

И тут в дверях появилась хозяйка с блюдом в руках. Она шикнула на своего младшего сына: «Прочь с дороги Арти», — и торжественно поставила блюдо на стол. Она запекла нашего лосося в тесте. Еву чуть удар не хватил.

Во время ночных учений мы научились уверенно персхватывать цели, но это совсем не означало, что с противником нам будет так же везти. Когда начались боевые вылеты, все пошло наперекосяк. Либо наша аппаратура отказывала после того, как самолет поднимался в воздух, либо ломалась рация, либо заклинивало пушки, а если все работало нормально, то в эту ночь фрицы не показывались. Все это сильно било по нервам, и нам приходилось проявлять чудеса терпения.

На «Бофайтерах» наконец установили обогрев кабины, и вот он работал нормально. Было очень приятно сидеть в тепле и слышать команды офицера наведения:

«Хэлло, Бэд Хэт 17. Это Дигби-контрольный. Бандит подходит к тебе с востока. Пеленг 0-9-0. Ангелы 15, примерно 10 миль»¹.

Немного погодя:

«Хэлло, Бэд Хэт 17. Бандит в 3 милях от тебя. Приготовься повернуть влево на 270 градусов. Ангелы 10».

Затем поступал приказ поворачивать. Пилот давал полный газ, «Бо» делал крутой вираж, и теперь следовало ждать новых инструкций.

«Хэлло, Бэд Хэт 17. Ты повернул слишком поздно. Теперь он в 4 милях впереди и немного слева. Пеленг 4-2-5 на 2 минуты, потом снова поворот на 280 градусов. Работай».

Это означало, что все следует начинать сначала, только делать гораздо быстрее. Все, кто находился на земле и вслушивался в звуки ночного боя, часто слышали тонкий звенящий гул, похожий на жужжание рассерженной пчелы. Это означало, что истребитель пытается догнать бомбардировщик. Наконец в эфире снова появлялся офицер наведения.

«Хэлло, Бэд Хэт 17. Ты впереди него на 1 милю. Включай свою аппаратуру. Сообщи, как только что-нибудь заметишь».

Ты немедленно убираешь газ и пытаешься определить, какую скорость следует держать, чтобы плавно сойтись с противником. Затем радиооператор начинает работать со своими циферблатами. Наконец он сообщает:

«О'кей, пилот. Вижу отметку. Он прямо впереди в полутора милях».

И затем следует серия команд на изменение курса, чтобы ты смог увидеть силуэт вражеского самолета на фоне звездного неба.

¹ Сохранен авиационный сленг. ~~Бандит~~ — самолет противника; Ангелы — высота в тысячах футов. ~~Прицел~~

Да, приятно сидеть в тепле и уюте, жевать шоколад и дожидаться, пока появится противник. Самый волнующий момент наступает, когда противник замечен.

Как-то раз мы обнаружили Ju-88, и я точно помню, что за этим последовало. Я быстро повернул влево, так как мне сообщили, что он находится немного слева от меня. Однако, оглядевшись, я обнаружил, что мы летим практически рядом с немцем. Он опомнился первым и сразу исчез. В другой раз мы подобрались так близко, что оператор предупредил, что мы можем в любую минуту столкнуться. Но я не видел ничего! В отчаянии я выпустил очередь из пушек куда-то вперед, и немедленно в ответ откуда-то снизу вылетела струя трассирующих пуль. В нашей аппаратуре опять что-то отказало. Но немец заплатил за глупость своего стрелка. Я успел всадить в него несколько снарядов, прежде чем он скрылся.

Нам требовалось набраться опыта и совершить свои ошибки. Но я боюсь, что требовалось слишком много опыта и слишком много ошибок. Много раз аэродромы наших ночных истребителей подвергались бомбардировкам. Очень часто одиночный Ju-88 болтался над огнями посадочной полосы, дожидаясь, пока мы начнем садиться, чтобы попытаться сбить нас. Я сам имел стычку подобного рода с Ju-88. Мы возвращались после патрулирования над Манчестером, где не видели ничего, кроме нескольких разрывов наших же зенитных снарядов, и теперь кружили над WC1, предвкушая яичницу с беконом и горячий кофе. Я вызвал центр управления полетами и спросил, нет ли поблизости вражеских самолетов.

Мне ответили, что рядом никого нет.

Все было прекрасно. Поэтому я включил огни и начал заходить на посадку. Мы выпустили шасси и закрылки, как полагается. А тем временем на земле, сжимая кулаки в бессильной ярости, следил за происходящим Чарльз Уиддоуз. У него не было рации, зато он видел подозрительный самолет, который давно кружил поблизости от

аэродрома. Он видел, что этот «призрак» заходит мне в хвост. Затем, когда до земли оставалось всего 50 футов, этот «Юнкерс» открыл огонь. Однако он оказался плохим стрелком. Мы всего лишь воткнулись в деревья на дальней стороне аэродрома, хотя оператор все-таки получил одну пулю в ногу.

Подобные инциденты происходили едва не каждую ночь, и мы ничего не могли с этим поделать. Впрочем, иногда наши собственные бомбардировщики наносили своим же аэродромам больше вреда, чем противник. Немного позднее в Скэмптоне выдалась бурная ночь. Началось с того, что немец попытался подкараулить наши самолеты, но сам был сбит и рухнул прямо посреди аэродрома. Затем Тони Миллс, возвращаясь из рейда, столкнулся с самолетом своей же группы, уже находясь над аэродромом. Оба самолета рухнули на землю и взорвались, оба экипажа погибли полностью. И последнее происшествие случилось, когда у «Хэмпдена» уже на стоянке открылся бомболюк, из которого выпала 40-фунтовая осколочная бомба. При взрыве погибли 3 человека. Всего в ту ночь погибли 15 человек.

В другой раз один Ju-88 провел более 2 часов над Линкольнширом, болтаясь взад и вперед между Хемсуэллом и Крануэллом. Сначала он охотился за бомбардировщиками, затем прицепился к учебному «Оксфорду» одной из летных школ. Несколько раз он пролетал прямо над одной из баз истребителей. Командующий базой стоял на крыше ангара и следил за ним, громко ругаясь каждый раз, когда немец пролетал у него над головой. Во время прошлой войны он сам был летчиком-истребителем, воевал во Франции на «Кэмеле» и был награжден Орденом за выдающиеся заслуги и Крестом за летные заслуги. Вид «Юнкерса», преспокойно шастающего над вверенным ему аэродромом в ярком лунном свете, довел беднягу до полного бешенства.

Наконец он не вытерпел и приказал подготовить к взлету «Харрикейн».

Наш командующий уселся в кабину и стал ждать, пока фриц появится в очередной раз. Он прибыл, держась на высоте 2000 футов. Командующий базой взлетел.

Почти сразу он перехватил противника, зашел ему в хвост и приготовился атаковать. Вспоминая небо над Амьеном в 1917 году, он нажал гашетку. Ничего не произошло. Снова нажал. Пушки даже не щелкнули. Он смастерился по радио, однако и оно не работало.

Внезапно фриц повернул в сторону берега. Незадачливый охотник еще минут 20 гнался за ним, время от времени пытаясь открыть огонь. Не следует повторять, что у него ничего не вышло. Расстроенный, он повернул домой, изрыгая самые изощренные проклятья в адрес оружейников.

Кос-кто говорит, что эта ругань была слышна даже сквозь рев мотора, когда он садился. Другие утверждают, что он сразу приказал отправить под арест всю службу вооружений базы. Как бы то ни было, он бесновался, пока не появился командир эскадрильи.

«А вы повернули кольцо, сэр?» — спросил он вежливо. «Какое кольцо?»

«Предохранитель на гашетке пушек, сэр. Эти пушки не будут стрелять, пока вы не повернете его против часовой стрелки. Вот так. А теперь нажмите, пожалуйста».

Четыре пушки благополучно загрохотали в ночи.

Командующий базой покраснел, как помидор. Он пытался стрелять из пушек, не сняв их с предохранителя.

Чем закончилась эта история, так и осталось не известно...

Спустя некоторое время аэродромы Линкольншира оказались на линии фронта. Нам пришлось гасить световые дорожки среди грохота бомб. Очень часто бомбардировщики, возвращающиеся из рейда с повреждениями, разбивались при посадке. И тогда наземному персоналу приходилось проявлять чудеса героизма, извлекая летчиков из пылающих обломков.

Именно в эти дни угасла давняя вражда между истребителями и бомбардировщиками. Наши новые тяжелые

бомбардировщики под прикрытием десятков «Спитфайров» и «Харрикейнов» совершили налет на Брест. Он увенчался полным успехом. Истребители прикрывали бомбардировщики, а те прорвались сквозь плотную завесу зенитного огня и сделали свое дело. Обе стороны остались довольны, превознося до небес доблесть соседа. Теперь их боевое братство было скреплено кровью.

А сейчас следует сказать несколько слов о военной тайне. Большинство людей видело плакат, на котором молодой летчик выбалтывает секреты соблазнительной блондинке, которая передает их подозрительному рыжеволосому типу — сами понимаете, шпиону. А внизу легендарное: «Беспечная болтовня стоит жизни».

Многие, подобно страусам, предпочитали сунуть голову в песок и заявить: «В Англии это невозможно». Этим людям я хотел бы рассказать короткую историю, как это было на самом деле. По крайней мере, я думаю, что так было.

Это происходило в те дни, когда большие группы «Спитфайров» патрулировали в районе Па-де-Кале, разыскивая противника. Иногда они его находили, но чаще не видели никого и ничего.

Как-то в начале вечера я сидел с кружкой пива в одном пабе. Бар был забит военными, в основном ребятами из Королевских ВВС, но в толпу затесались один или два штатских. Внезапно мой товарищ увидел знакомого пилота-истребителя.

«Хэлло, старина, не хочешь пива?» — спросил он.

«Нет, спасибо, утром у нас большой спектакль».

На мгновение разговоры в баре умолкли. Лучше или хуже, но все слышали, что именно он ляпнул. Кое-кто уже участвовал в таких «спектаклях». Но затем бар ожил, начались разговоры, и инцидент был забыт.

На следующий день они отправились в полет. Впереди на большой высоте в сомкнутом строю шла ударная группа истребителей, которая пересекла вражеское побережье

между Дюнкерком и Остенде. Позади барражировала из стороны в сторону группа прикрытия, которая должна была вести наблюдение и прикрывать ударную группу от нападения сзади.

Внезапно раздался крик: «Бандиты пикируют сзади!» Большая группа «Мессеров» атаковала наших парней со стороны солнца, и 15 самолетов были сбиты. Позднее я читал документ разведки, посвященный анализу этого рейда. «Такое впечатление, что противник получает сведения не только с радиолокаторов. Имеется утечка секретной информации». На следующий вечер мне очень хотелось найти болтуна, однако он был в числе тех пятнадцати, которые не вернулись.

День был облачным, и солнце выглянуло всего на несколько минут. А затем собрались грозовые тучи и полил дождь... а к нам в Англию снова пришли дурные новости. Во-первых, немцы захватили Бенгази. Началось долгое отступление измученной, плохо снабжаемой британской армии. После этого Гитлер вторгся в Грецию и Югославию. 10 апреля британские вооруженные силы вступили в бой на греческом фронте. Через 17 дней пали Афины, и через день в Берлине снова зазвучали победные фанфары. Гитлер объявил, что маршал Роммель захватил Соллум.

В метрополии немецкая авиация делала все возможное, чтобы выполнить угрозу Гитлера. Лондон, Бирмингем и Плимут подверглись ожесточенным налетам с использованием зажигательных бомб. Мы оказались не готовы к такому повороту событий, и города сильно пострадали. В них выгорали целые кварталы, превратившиеся в безжизненные руины.

Но Британия решила принять ответные меры, и она их предприняла.

Газеты требовали возмездия. «Бомбить Берлин, — кричали они. — Бомбить Берлин!»

И 17 апреля эти налеты начались. Из 200 бомбардировщиков не вернулись 37. Причина — обледенение.

Однако нам еще предстояло пройти долгий путь, прежде чем мы смогли собрать силы для достойного ответа. И все-таки силы нашей бомбардировочной авиации росли с каждым днем. Кое-кто говорил, что еще до конца года в налетах будет участвовать по тысяче бомбардировщиков. Черчилль заявил: «Мы будем бомбить Германию все возрастающими силами».

Он сказал правду.

Мы твердо знали, что наступит день, когда мы сполна заплатим врагу. Наши ночные истребители прилагали все силы, чтобы защитить наших стариков и детей, но нам следовало проявить терпение. Для нас наступили темные времена, и они могли стать еще мрачнее. Призрак вторжения еще не рассеялся окончательно, хотя и поблек. Мы могли только ждать, ждать и ждать... Иногда мы чувствовали усталость — вероятно, потому, что ночное патрулирование на истребителе выматывает гораздо сильнее, чем рейд на бомбардировщике. Однако, когда завершился германский воздушный блиц, началась **наша** работа.

В конце апреля Чарльз Уидлоуз принес хорошую новость, первую за долгое время.

«Доброе утро, парни, — сказал он, раскуривая свою трубку. — У меня для вас интересное известие. Нас выводят из состава 12-й авиагруппы, и мы должны перебазироваться в Вест-Маллинг, перейдя в подчинение 11-й группы. Как вы знаете, эта база расположена в Кенте, и там идут интенсивные бои. У нас будет много дел, особенно потому, что мы будем прикрывать Лондон».

Через неделю мы были готовы. Но мы еще не знали, что нас ждет жестокое разочарование.

ГЛАВА 12

НАЙТИ ФРИЦА

Вест-Маллинг расположен в Кенте, недалеко от Мэй-дстоуна. Многие говорят (и я в том числе), что это самый приятный из аэродромов Великобритании. Он находится недалеко от Лондона (только час езды по Южной железной дороге) и совсем недалеко от моря. Аэродром расположен в районе, славящемся своим пивом, что делает его особенно привлекательным для личного состава Королевских ВВС. Вокруг можно найти множество прекрасных пабов, владельцы которых холят и лелеют свои владения уже несколько столетий. Местные жители отличаются добротой и благородством, наверное, потому, что Битва за Англию разыгралась у них прямо над головой. Поэтому они лучше других знали, что сделали Королевские ВВС для своей страны.

Фрицы в 1940 году сделали все от них зависящее, чтобы уничтожить Маллинг. Однако он был быстро приведен в порядок, причем теперь все аэродромные сооружения были размещены среди деревьев, так что с воздуха заметить их было сложно. Естественный камуфляж всегда считался самым надежным. Обычно строители предпочитают вырубать деревья вокруг аэродромных построек, но здесь все они были оставлены на месте. Срубили лишь те деревья, которые могли помешать самолетам за-

ходить на посадку. Именно там произошла история, которая в свое время наделала много шума. Для восстановления аэродрома с севера были привезены рабочие. Они все время ворчали на низкую плату и слишком длинный рабочий день. Как-то изрешеченный в бою «Спитфайр» с трудом приземлился на аэродроме. Пилот направился в центр управления полетами, но по дороге его перехватил старик-рабочий. Он спросил:

«Ну, как там?»

Пилот рассказал, как. Они вместе выкурили по сигарете, и разговор перешел на денежные вопросы.

«Ну хорошо, а сколько вам платят?»

«Около шести фунтов в неделю, — сказал летчик. — А сколько получаете вы?»

«Я получаю восемь фунтов, — ответил рабочий. — Но, разумеется, мы должны работать и во время воздушной тревоги».

Однако в начале мая Кент был приятным местом, на которое следовало полюбоваться. Этот район совершенно заслуженно получил название «Сад Англии». Во время полетов под нами мелькали цветущие яблоневые рощи. Белые благоухающие деревья казались покрытыми снегом. Одна роща сменяла другую, и все они сливались в сплошной яблоневый сад. Какие-то были побольше, какие-то поменьше, но трудолюбивые жители Кента одинаково старательно ухаживали за всеми. Повсюду стояли сушилки для хмеля. Вокруг них постоянно витал пряный аромат, даже если до сезона уборки хмеля было далеко. Но в этой чудесной стране повсюду виднелись Знаки Зверя — тысячи бомбовых воронок, расположенных длинными рядами. Они резко выделялись на меловой почве. Потом мы узнали, что в этом районе немецкие бомбардировщики сбрасывали свой груз, если сталкивались с нашими истребителями и пытались оторваться от них и удрать домой.

И все-таки зеленые рощи тянулись на много миль вокруг. Требовалось что-то большее, чем бомбы, чтобы погубить эти деревья, которые стояли тут сотни лет и про-

стоят еще столько же. Зеленые деревья, зеленые поля, зеленая Англия. Прекрасное зрелище. Наши сердца переполнялись радостью каждый раз, когда мы пролетали над этими местами.

Обжились на новом месте мы довольно быстро. Командующим базой был подполковник Уилкинсон, славный малый, который уладил все проблемы. Мы жили в уютном и теплом здании Мэйдстоунского летного клуба. Под офицерскую столовую Уилкинсон реквизировал симпатичный сельский домик в викторианском стиле, который был известен как «Эрмитаж». Наземный персонал разместился в старинном замке по соседству. Механики были очень довольны, особенно когда вспоминали сырые и грязные норы в Линкольншире.

В первый же вечер мы приготовились к дежурству, но погода была плохой, и около 9 вечера командование авиагруппы дало отбой. Тогда мы вместе с механиками отправились в паб попробовать местное пиво. Оно оказалось отличным, и все остались довольны.

На следующий день фрицы начали воздушный блиц над Ливерпулем. Налеты длились целую неделю. Обычно немецкие бомбардировщики пролетали в нашем секторе, и мы были готовы. Первые несколько ночей нам не везло, но потом настал наш час. Шесть самолетов кружили над Брайтоном, ожидая... Внезапно ожило радио:

«Хэлло, Бэд Хэт 25. Вызывает Биггин-контроль. К вам идут бандиты. Пеленг 180 градусов, встретите над Ла-Маншем. Ангелы 12. Работай».

Я слышал, как Дэйв подтвердил прием, и подумал, что он везунчик, так как сразу получил свой шанс.

«Хэлло, Бэд Хэт 13, вызывает Биггин-контроль. Пеленг 170 градусов, бандиты». Это был позывной Грэхем-Литтла.

«Хэлло, Бэд Хэт 34. Пеленг 130 градусов. Ангелы 20. Курс бандитов 0-4-0. Приготовиться к повороту».

Один за другим парни поворачивали на перехват пока невидимых противников. Я продолжал патрулировать,

потихоньку чертыхаясь, и ждал своего приказа, сгорая от нетерпения. Мой радист сержант Джеймс спокойно сидел сзади, молча жуя резинку.

Мы слушали переговоры по радиотелефону.

«Хэлло, Бэд Хэт 25. Ты прямо среди них. Снять предохранители».

«Хэлло, Бэд Хэт 34. Крутой вираж на курс 0-0-0. Он в миле перед тобой».

«Хэлло, всем самолетам Бэд Хэт. Бандиты идут на Ливерпуль — примерный курс 3-4-0. Приготовиться».

Больше ни одного приказа. Я описывал круг за кругом, и у меня от этой карусели даже начала кружиться голова. Ночь было просто прекрасной — чистое небо, маленький молодой месяц. Но мы должны были ждать. Ждать приказа.

Я представил себе офицера наведения, сидящего за большим планшетом в 100 милях отсюда. На большом столе зеленые пиявки ползут на север, между ними мечутся несколько красных флажков. Это мы. Он должен правильно оценить ситуацию и отдать правильный приказ, надеясь, что мы его выполним. Сам он не был пилотом и не летал, но его работа была ничуть не легче.

Внезапно:

«Иду на перехват». Это Бэд Хэт 34, наш новичок Ланс Мартин.

«О'Кей, 34. Удачи. Отбой».

«Отбой».

В течение 10 минут не было слышно ничего, потом.

«Хэлло, контроль, вызывает 34. Это был «Вимпи», черт побери. Я его чуть не сбил».

«О'Кей, 34. Готовность».

Перед офицером наведения возникает новая проблема. А что здесь делает «Веллингтон»? Он наш, или его пилотирует немецкий экипаж? Говорят, они захватили несколько таких самолетов в Ливии. Что он намерен делать? Что следует сказать?

«Хэлло, 34. Опознай и сделай запрос».

«О'Кей, контроль. Я опознал его, это свой».

«О'Кей. Отбой».

Этой ночью в эфире был сплошной «о'кей», но офицер наведения об этом не думал. Он проклинал на все корки Бомбардировочное Командование. Почему они позволяют своим «Вимпи» болтаться среди немецких самолетов в такую ночь, как сегодня? Если они летят на большой высоте, то могли бы включить огни. Он схватил телефонную трубку, чтобы позвонить в центр управления полетами.

В эфире царит сплошная какофония, с земли идут непонятные приказы. Совершенно фантастическая сцена — война техники в разгаре. Это была война XX века, война электричества.

Снова бормотание:

«Он в 4 милях впереди. 34, работай».

«О'Кей».

«Снять предохранители».

«Снял».

«Хэлло, 13. Как там?»

«Ничего».

«Хэлло, 25. Возвращайся на базу».

«Не повезло».

«Хэлло, Бэд Хэт 16. Нажми кнопку D и слушай Рэгбэг».

Алан Грут подтвердил прием. Он сменил частоту, чтобы теперь получать инструкции от передового поста управления, который был известен как Рэгбэг. Алан был новичком, но летал совсем недурно. Я пожелал ему удачи.

Мы все еще кружили над Брайтоном. Далеко слева я видел лучи прожекторов над Саутгемптоном. Там же изредка мелькали вспышки разрывов зенитных снарядов. Внезапно в небе появился красный шар. Сначала он был похож на осветительную ракету, но вскоре мы различили, что он медленно движется — чертовски медленно. Затем из него полетели искры. Это был горящий самолет. Постепенно огненный шар начал терять высоту, нам показалось, что это тянется целую вечность, хотя в действи-

тельности вряд ли это заняло более двух минут. Затем он внезапно стал больше, и от него что-то отлетело — вероятно, крыло. А затем все кончилось. Он стремительно понесся к земле, точно ракета. За ним тянулся длинный хвост белых искр и взрывающихся сигнальных ракет. Это немец? Или это один из наших парней? Затем самолет врезался в землю, мигнула желто-оранжевая вспышка взрыва. Пламя держалось не более 5 секунд, освещая все вокруг, а потом пропало. Осталось лишь тусклое красное свечение, похожее на свет горящего уголька.

Если это был немец, то вокруг обломков сейчас горели бы зажигательные бомбы. Однако он мог еще раньше избавиться от опасного груза. А может, кто-то сбил «Вимпи». Все может быть. Здесь может случиться абсолютно все. Затем прозвучало:

«Хэлло, Бэд Хэт 17. Ты слышишь меня?»

Это был мой позывной.

«Да, громко и четко», — ответил я, встрепенувшись.

«Нажми кнопку В и вызови Кенли-контроль».

Слева от меня находилась небольшая коробочка с несколькими кнопками, напоминающая обычное радио. Я нажал указанную кнопку и сразу услышал голос офицера наведения из Кенли. Очень довольный голос вкусно пообедавшего человека. Он разговаривал с кем-то другим.

«Хорошо сделано, Бинто 40. Возвращайся на базу. Прекрасная работа».

Это значило, что самолет другой эскадрильи только что кого-то сбил. Я быстро вызвал центр наведения, так как боялся пропустить что-нибудь важное.

«О'Кей, 17. Пеленг 180 градусов», — сказал слащавый голос.

Когда мы оказались посреди Ла-Манша, последовала новая команда:

«Они все еще вокруг тебя. Подходят большими группами, пересекая побережье в районе Хова».

Однако новых команд не последовало, и я спросил:

«Мне продолжать кружить здесь?»

«Да, продолжай иними предохранители».

Мы повернули влево. Джеймс включил свою аппаратуру, внимательно следя за приборами, чтобы сразу командовать мне, куда следует поворачивать.

«Какие проблемы, Бэд Хэт 17?»

«Никаких. Отбой»

«О'Кей».

А затем я его увидел. Большая черная тень и дрожащее пламя выхлопа на патрубках моторов. Он находился не прямо передо мной, а пересекал мой курс справа налево. Мне на минуту показалось, что я сижу за рулем автомобиля. Ты видишь другого шофера, который несется навстречу, и из всех сил давишь на клаксон, чтобы заставить его свернуть. Странное ощущение тревоги, и я невольно положил пальцы на гашетки, чтобы «просигналить», но вовремя опомнился. Резкий удар по педалям, и «Бофайтер» поворачивает в хвост немцу. Я впиваюсь глазами в прицел. Смещение на одно кольцо. Нет, на два. Все-таки я пока еще плохо понимал, как следует целиться в подобных случаях.

«Оглядиись, Джимми», — приказал я шепотом. Мне почему-то показалось, что рядом может находиться второй бандит, и он меня услышит.

А затем мои 4 пушки и 6 пулеметов выплюнули в ночь языки пламени. Эффект оказался потрясающим. В воздухе прогремел страшный взрыв, и на мгновение стало светло, как днем. На долю секунды я оглох и перестал соображать, а потом увидел, как моя жертва стремительно падает вниз. Мы в это время находились довольно далеко от берега. Никто из немцев не выпрыгнул с парашютом. Если бы они это сделали, то обнаружили бы, что море более чем прохладное.

Я был удовлетворен и встревожен одновременно. Удовлетворен, потому что сбил кого-то, а встревожен, потому что не знал, кого именно. Джеймс пришел в страшное возбуждение и что-то нечленораздельно вопил. Затем нас обоих охватила странная апатия. Мы хотели как можно скорее приземлиться и рассказать друзьям, как все это было.

Но тут снова вмешалась земля.

«Хэлло, 17. Бандит впереди в 4 милях. Ангелы 10».

Мы в это время находились на высоте 18000 футов, и я опустил нос самолета, набирая скорость. «Бо» начал свистеть (не удивительно, ведь противник звал этот самолет «Свистящей смертью»). Затем Джеймс крикнул:

«О'Кей, пилот. Он прямо впереди чуть ниже нас».

Мы сейчас летели довольно быстро, скорость достигла 330 миль/час. Мне приходилось крепко держать ручку, чтобы сохранить управление самолетом. А затем я увидел немца. Он мчался к Саутгемптону, держась на высоте 6000 футов. Но прежде чем я успел нажать гашетку, он перевернулся на спину и полетел вниз, на маленькую деревеньку, рассыпая горящие обломки. Мы последовали за ним до самой земли, и пламя взрыва ослепило нас. Одновременно самолет крепко встряхнуло, словно кто-то дернул его за крыло.

Прошло некоторое время, прежде чем я смог восстановить связь с Кенли. Наконец мы набрали достаточную высоту, и я сумел рассказать им, что произошло. Они сильно удивились, услышав, что я не успел выстрелить.

«О'Кей, — сказал все тот же голос. — Мы запишем его на ваш счет».

«Но я не успел выпустить ни одного снаряда».

«Знаю. Позвони мне, когда приземлишься. Нажми кнопку А и потребуй привод на свой аэродром. Доброй ночи».

Мы полетели домой, ничего не понимая. Оба боя — если их так можно назвать — были организованы не так, как следовало бы. Но оба завершились удачно. Я был счастлив, но определенная неловкость оставалась.

На следующий день все пилоты, совершившие ночные вылеты, сдавали свои рапорты офицеру разведки. В отличие от большинства сотрудников этой службы Королевских ВВС, капитан Хикмэн был умен. Сам он не мог летать из-за плохого зрения, но делал абсолютно все, чтобы помочь пилотам. И что самое важное — он был молод и мог пить пиво.

«Отлично, парни, — сказал он, входя в комнату, — прошедшая ночь оказалась довольно удачной. Всего сбито 18 фрицев, довольно заметный процент от числа обнаруженных. Такое впечатление, что мы, наконец, кое-чему научились».

Это было действительно так. Я заметил, что пара пилотов очень спешит поскорее взлететь, чтобы проверить свою аппаратуру и подготовить ее к ночной работе. Мне кажется, что Хикмэн тоже это заметил, потому что не стал тратить время, переставляя флажки на большой карте мира, чтобы показать последние передвижения войск. Вместо этого он прямо перешел к сути дела:

«Прошлой ночью некоторым из вас не повезло. Во время погони отказал аппарат Хамфри. Гордона Клегга обстрелял другой «Бо», и сейчас его оператору ампутировали ногу. Однако он делал все правильно. У Мартина отказало радио, однако прожектора помогли ему добраться домой. Единственный настоящий бой этой ночью провел Бэд Хэт 17».

«Очень рад», — пробормотал я.

«Да. Но вашу первую победу подтвердили ополченцы в Селси-Билле, которые видели, как самолет упал в море именно в тот момент, когда вы разговаривали с офицером наведения. Там все нормально».

«А что со вторым?» — спросил Джеймс.

«Да, здесь небольшая загадка. Сначала Истребительное Командование распорядилось занести оба самолета на ваш счет, поэтому зенитчики не могли на него претендовать. Теперь мы выяснили, что в этом районе не стреляло ни одно орудие, поэтому они отпадают в принципе. Однако один летчик из эскадрильи, базирующейся в Тангмере, говорит, что самолет сбил он».

«Очень может быть. Что совершенно точно — его сбил не я».

«Значит, ты на него не собираешься претендовать?»

«Ничуть».

«Хорошо, тогда послушай, что я сейчас скажу. Четыре человека экипажа успели выпрыгнуть и были допрошены. Все они, независимо друг от друга, говорят, что были атакованы двухмоторным истребителем, который тяжело повредил их самолет, хотя и не сбил. Поэтому они отказались от намерения бомбить Ливерпуль и решили сбросить свои зажигалки на Саутгемптон. Когда они намеревались это сделать, что-то ударило по самолету и отломило крыло. Они понятия не имеют, что это было, но им пришлось спешно прыгать с парашютами. Они приземлились рядом с маленькой фермой, и кто-то даже угостил немецкого пилота чаем. Он был в шоке».

«Что ж, я думаю, эту победу следует отдать первому пилоту», — сказал Грэхем.

«Согласен», — кивнул Джеймс.

«Хорошо. Я думаю, это та загадка, на которую мы никогда не получим ответ. Однако я полагаю, что вы приняли лучшее решение. Это все, парни. Удачи сегодня ночью».

Мы с Джеймсом вышли, совершенно довольные собой. Мы были очень рады, что наша первая победа получила подтверждение, хотя это произошло отчасти случайно. Это было очень здорово — летать на ночном истребителе.

В последние несколько ночей Ливерпулю крепко досталось. В городе начались пожары, которые, несмотря на все усилия пожарных, не удалось потушить в течение дня. Поэтому фрицы получили прекрасный ориентир и точку прицеливания. Результат был удручающим. Но все-таки во время блица нам удалось сбить большое число бомбардировщиков, что теперь вынудило их, пусть даже не всех, облетать наш сектор, делая крюк в Ирландское море. Это означало более долгое путешествие, и немцы были вынуждены сократить бомбовую нагрузку, что немного облегчило участь Ливерпуля. Но те, которые выбирали путь над Ирландским морем, благополучно обходили наши воздушные патрули, хотя ночные истребители,

действовавшие с острова Англси, сумели сбить один или два бомбардировщика. Этот крюк в Ирландское море подставил под удар немецких бомбардировщиков Дублин.

Когда Ливерпуль был разгромлен, немецкие бомбардировщики взяли перерыв. Они отлично сделали свое дело, но сильно промахнулись в оценке характера англичан. Хотя поползли всякие слухи о моральном состоянии жителей городов, подвергшихся налетам, в целом они сохранили стойкость и были готовы терпеть, пока не придет день возмездия. Но им пришлось ждать довольно долго, потому что налеты на французский порт Брест таким возмездием считать не следовало.

Через несколько дней летчики Люфтваффе исполнили свою лебединую песню, разбомбив во время ночного налета британский парламент. Повреждения получила палата общин. Примерно 250 дальних бомбардировщиков атаковали нашу столицу с интервалами в 2 минуты, пересекая линию берега на всем протяжении от Дандженесса до Бичи-Хеда. Они летели на большой высоте, а потом пикировали в направлении Лондона, набирая скорость, и тут же уходили на малой высоте. Я полагаю, это делалось, чтобы уклониться от ночных истребителей и избежать возможных столкновений. Все самолеты использовали одну и ту же тактику, за что и заплатили. Светила полная луна, что было идеальным для ночных истребителей. 33 немецких самолета не вернулись на базы, а еще больше было повреждено.

В моей эскадрилье Алан Грут сбил 2 самолета, Боб Брахэм — еще один над Кройдоном, остальные пилоты тоже имели стычки. Эта знаменательная ночь стала поворотным пунктом в воздушной войне над Лондоном.

Я тоже находился в воздухе. Я видел, как горит Лондон, но мне не показалось, что пожары слишком велики. Многие бомбардировщики сбросили свой груз над пригородами, особенно досталось Доркингу и Гилфорду. Атаки не были массированными. Судя по всему, Лондон пострадал меньше, чем казалось на вид. Одна бом-

ба, упавшая в лесу возле Олтона, горела целую неделю, ничего не повредив. Не сомневаюсь, что германские наблюдатели торжественно сообщили, что горит авиационный завод.

Зенитный огонь над Лондоном был просто ужасным, но далеко не всегда точным. Наши пилоты истребителей старались не обращать на него внимания, зная, что попасть в них наши зенитчики смогут лишь при безумном «везении». Но не нужно обвинять нашу систему ПВО. Немцы начали развивать свою зенитную артиллерию на 8 лет раньше нас. И все-таки, скажем прямо, если бы успешные действия ночных истребителей были подкреплены реальной работой наземных систем ПВО, немецкие налеты принесли бы гораздо меньше вреда. Артиллеристы и прожектористы всегда поражали летчиков своим оптимизмом. Слишком часто они выдавали желаемое за действительное. Мы все знали, как тяжело сбить вражеский бомбардировщик ночью, и потому тщательно взвешивали свои слова. Каждая крошка информации анализировалась, проверялась и перепроверялась. Каждый бой детально обсуждался. Можно ли было поступить лучше? Можно ли было иначе использовать наше оборудование? Все это тщательно заносилось в журналы, которые потом послужили основой для боевых наставлений Ночного Истребительного Командования.

Я не хочу долго говорить о событиях 10/11 мая, лучше это расскажет моя летная книжка, вот запись:

Дата	Самолет	Номер	Пилот	Наблюдатель	Задание	Время
10 мая	«Бо»	2250	—	серж. Джеймс	Прикрытие Лондона. Мы видели 4 «Хенкеля». Каждый раз заклинивало пушки.	3 40

(Там было еще несколько ругательств в колонке «Примечания», но командир базы старательно их зачеркнул.)

После этого следовали такие записи:

11 мая. Проверка пушек над морем. Не работают.

12 мая. Проверка пушек. Работает одна.

13 мая. Проверка пушек. Не работают.

14 мая. Проверка пушек. Не работают.

15 мая. Проверка пушек. Все работают нормально».

В чем же было дело? Не в самих пушках, а в простой катушке соленоида в цепи электроспуска. Сержант Джеймс, который потратил столько сил, чтобы организовать перехваты, был в бешенстве! Четыре фрица! Четыре месяца мы болтались в воздухе, считая, что нам везет, когда видели хотя бы одного. А тут сразу четыре жирных гуся с бомбами на борту. Мы их видели — и ничего не смогли сделать.

Несмотря на нашу неудачу, в целом защитники ночного неба добились серьезного успеха. Процент сбитых самолетов был очень высок, несмотря на все заявления Геббельса. Немцы больше ни разу не предпринимали крупных налетов в лунные ночи.

Остаток мая прошел совершенно спокойно. Лишь несколько вражеских самолетов появились над Англией, хотя мы даже не мечтали полностью отбросить врага. Мы все гадали: а что же немцы замыслили? Погода была хорошей, но Люфтваффе куда-то пропали. А затем пришло сообщение о вторжении на Крит.

Мы все полагали, что, вымотанные здесь, они должны были устроить себе летние каникулы, а попытавшись захватить этот остров, шагнули слишком широко. Многие люди, помня о силе нашего флота, говорили: «Это просто невозможно. Уж на этот раз Гитлер получит все-рьез». Но вражеские воздушные силы за несколько дней захватили остров, используя парашютистов, планеры и бомбардировщики.

Но Люфтваффе отправились на Крит не отдыхать. Ответ мы получили через несколько недель. Каждый вечер в сумерках у нас объявлялась готовность, и мы сидели в нашем клубе, ожидая приказа на взлет. Обычно первый из нас взлетал и направлялся патрулировать к француз-

скому берегу, чтобы перехватить все, что только поднимется в воздух. Но чаще всего он не встречал никого. Это бесплодное патрулирование страшно нас изматывало, временами мы просто мечтали, чтобы на нас набросились немецкие ночные истребители. Каждое утро я возвращался в наш маленький коттедж, где Ева уже ждала меня с завтраком. Ее глаза зажигались, когда она видела меня.

«Ну как?» — спрашивала она.

«Никак».

А затем предстояли несколько часов отдыха на чистых простынях перед новым ночным дежурством.

Но утром 22 июня все перевернулось. Мы взлетели перед рассветом, чтобы перехватить одинокий «Хейнкель», который пытался обнаружить один из наших прибрежных конвоев. Когда рассвело, мы сели, а в воздух поднялись «Спитфайры». Грэхем стоял в дверях нашего клуба с совершенно диким видом. Его только что выдернули из спального мешка в дежурке. Его глаза были красными (4 часа в воздухе ночью), а волосы всклокочены. Лицо было перемазано маслом (неисправный трубопровод). Мы патрулировали 3 ночи подряд, и все это время он не брился. Все остальное вы можете домыслить сами, но увидеть нечто подобное солнечным утром просто ужасно.

«Хэлло, слышал новости?» — спросил он, твердо зная, что я ничего не слышал.

«Нет. Болтался в воздухе последние 2 часа».

«Германия вторглась в Россию».

Последние несколько дней подобные слухи **носились** в воздухе, и я не был слишком удивлен.

«Вот там фрицы и свернут себе шею».

«Очень может быть. Значит, нам выпадет отдых на несколько недель», — заявил Ланс, который тоже только что сел.

«Нет, не выпадет. Разведка сообщает, что немцы собираются заняться интенсивными минными постанов-

ками перед нашими портами, чтобы мы не смогли доставлять военные грузы в Россию. Нам придется заняться перехватом на малых высотах. Это будет сложная работа».

«Перехватом чего?»

«Самолетов-заградителей, разумеется».

Потом прибыли свежие утренние газеты, я стянул несколько и унес к себе домой. Кое-кто говорил, что все это закончится через несколько недель. Русская армия в Финляндии показала себя не с лучшей стороны. Другие говорили, что Гитлер опоздал: зима начнется задолго до того, как он подойдет к Москве, и он погибнет, как Наполеон. Лишь одна газета дала правильный прогноз: если Россия выстоит в первые 100 дней, Германия войну проиграет. К этому времени русские смогут мобилизовать свои огромные людские ресурсы, которые просто неисчерпаемы, и тогда Вермахт будет остановлен.

Следующие несколько дней события развивались стремительно. Русские стали нашими союзниками. Рига и Брест-Литовск были захвачены, и волна немецкого вторжения продолжала катиться вперед. Маршал Сталин в выступлении по радио потребовал от своего народа проводить тактику выжженной земли. К 7 июля русские были отброшены к Днепру, но оставили позади себя сплошную пустыню. Война прошла еще один поворотный пункт.

Русские стали друзьями и союзниками британского народа, который избавился от угрозы воздушного блица. Большая часть эскадрилий ночных истребителей получила достаточно времени для освоения новой техники, которая могла позволить отбивать налеты ночных бомбардировщиков. А мы занялись охотой за минными заградителями.

Поймать эти самолеты было очень сложно. Они покидали свое побережье, держась над самой водой, и шли на полной скорости, пока не оказывались примерно в 30 милях от берегов Англии. Там они набирали высоту примерно 4000 футов, с помощью радиопеленгации определяли свое место и сразу шли вниз, чтобы сбросить

мины. Чтобы перехватить их с нашим оборудованием, мы должны были оказаться в точке, где немецкий самолет начинал набирать высоту. Это было чудовищно сложно. Более того, это требовало неслыханной точности управления самолетом. От нас требовали снижаться со скоростью 250 фут/мин, иначе мы могли потерять контакт. От нас требовали держать скорость точно 180 миль/час. На меловых утесах Кента была спешно поставлена радиостанция, которая могла поддерживать связь с нами вплоть до самого побережья Голландии. Кроме того, была построена специальная станция, которая могла «видеть» почти на такое же расстояние. Мы проводили учения круглыми сутками, часто подходя на дистанцию прямой видимости к вражескому берегу. Чаще всего мы перехватывали товарищей по эскадрилье, но иногда нам подворачивались немецкие самолеты, охотящиеся за нашими кораблями. Противник довольно часто поднимал истребители, чтобы слушать наши радиопереговоры. Его пилоты следовали указаниям наших офицеров наведения и начинали охотиться за нами. В результате в тучах у голландского побережья начинались смертельные кошки-мышки.

На нашей базе произошли крупные изменения, причем практически одновременно с изменением состава британского правительства. Командующим базой стал Чарльз Уиддоуз. Командиром эскадрильи стал подполковник Тэд Колбек-Уэлч. Он был очень приятным человеком, а его жена — так и вообще очаровательна. Мы с Бобом стали командирами звеньев и получили майорские погоны.

Через несколько дней эскадрилья добилась первого успеха в новой игре. Боб поймал немца, который летел на высоте 6000 футов, возле Саутпорта. Его мины взорвались, и пылающие обломки самолета рухнули в море. Через несколько минут после этого Джеймс вывел меня на «Хейнкель» на высоте 4000 футов. После короткой очереди немецкий самолет вспыхнул и упал в море воз-

ле Ширнесса. Третий самолет был сбит над болотами у Гарвича другой эскадрильей. Мы полагали, что сбили около 20 процентов высланных противником самолетов, что было очень неплохо. Однако следовало помнить, что небо было чистым, а видимость хорошей. Нам следовало научиться делать то же самое в плохую погоду.

Через неделю Робин Майлс и Ланс Мартин сумели сделать и это. Оба увидели свечение выхлопа сквозь тучу. Оба тщательно прицелились. И оба сбили своего противника. Робин и Ланс торжествовали.

Одного из спасшихся немцев допросили у нас на базе. Я потом столкнулся с разведчиком в столовой. Он просто дымился от злости.

«Я в жизни не слышал такого бреда. Парень, должно быть, окончательно спятил. Утверждал, что русских они разобьют за месяц, а к концу года Гитлер будет в Лондоне».

«А что об американской помощи?»

«Он утверждал, что подводные лодки перетопят почти все транспорты».

Здесь он был не столь далек от истины. Ситуация с подводными лодками была критической. Подобно нам, Береговое Командование сражалось с невидимым противником. Впрочем, ученые и им обещали какое-то устройство, которое поможет справиться с немцами.

«А что он говорил еще?»

Наш разведчик печально усмехнулся.

«Да ничего особенного. Он только сказал мне, что если я замолвлю за него словечко и отправлю в Канаду, где, по его мнению, он будет в безопасности, то он проследит, чтобы со мной тоже обращались хорошо после окончательной победы Германии. Я едва не дал ему по зубам», — пробормотал он, делая большой глоток из своей кружки.

Вот такими были наши враги. Надменными, жестокими и слегка спятившими. Мерзкие типы.

Лето медленно утекало прочь, и во мне начало что-то меняться. Бог знает, чем это было вызвано. Мне нрави-

лось в этой эскадрилье. Парни были очень дружелюбными, никаких тренировок. Никто никому не завидовал. Они любили летать и делали это хорошо. Они также любили вечеринки и пили не хуже, чем летали. Ночные полеты — занятие очень сложное и опасное. И все-таки нервного напряжения мы не испытывали, и я чувствовал, что могу летать бесконечно. Увольнения были регулярными и частыми. Совсем недавно мы с Евой и Дейвом прокатились в Корнуолл, где наши попытки ходить под парусом вызвали усмешки всех местных моряков. Наверное, они плевались и говорили: «Может быть, ты и умеешь летать на «Спитфайре», но тебе не справиться с самой маленькой яхточкой». Это была чистая правда, и мы не спорили. Именно по этой причине позади яхты всегда болталась на буксире резиновая лодка со сбитого «Хейнкеля». Если что-то пойдет не так — у нас всегда имеется запасной выход. Словом, это был прекрасный отпуск.

Наша база под командованием Чарльза Уиддоуза просто расцвела. Он и его жена Никки прекрасно знали, как развлечь народ. Вечеринки в столовой устраивались постоянно. Никто не сердился, даже когда мой новый любимец — черный щенок-лабрадор Ниггер — позволял себе сделать лужицу на ковре. Мы отправлялись вместе в столовую почти после каждого вылета, и не знаю, кого из нас больше мучила жажда. Во всяком случае, он тоже полюбил пиво.

Мы перезнакомились со всеми местными жителями. Все старались пригласить нас вместе с женами к себе на ужин. Пиво лилось рекой. Мы пели песни и даже пытались разыгрывать любительские спектакли. Это были прекрасные деньки. Следует признаться, что я считаю этот период самым счастливым за время войны. Но в глубине души все-таки продолжал копошиться червячок беспокойства.

Вражеские бомбардировщики почти полностью прекратили свои действия, как днем, так и ночью. Фрицы лишь изредка совершали быстротечные налеты на наши

прибрежные города. Как-то раз они даже отправили Ju-87, которых мы не видели со времен Битвы за Англию. Они имели неосторожность прилететь слишком рано, когда еще не полностью стемнело, и мне посчастливилось повредить два бомбардировщика. Один из наблюдателей на побережье заявил, что видел, как «Юнкерс» упал в море, но эта победа так и осталась неподтвержденной.

На наших самолетах была установлена новая аппаратура, которая позволяла садиться в туман. Боб Брахэм как-то сумел взлететь при видимости, не превышающей 300 ярдов. Я проделал то же самое, когда видимость составляла 600 ярдов, не испытав при этом никаких проблем. Нам обещали новые приборы, которые позволят сбивать вражеские самолеты даже на минимальной высоте. После нескольких тренировок мы научились уверенно обращаться с ними.

Это было здорово, но недостаточно хорошо. Именно потому дежурный по аэродрому в Скэмптоне сильно удивился, когда черный «Бофайтер» совершил неловкую посадку и отрулил к месту стоянки самолетов звена «А». Он немедленно позвонил по телефону в штаб.

Джек Кинох, который уже стал майором, встретил меня в холле. Он вернулся в строй в свою старую эскадрилью, однако очень многие знакомые лица пропали. Гиллан был переведен в истребители и его сбили в первом же вылете. «Полковник» Баркер не вернулся из полета несколько дней назад. Джекки Уитерс был убит одним из наших собственных ночных истребителей. Чарльз Кидд разбился под Манчестером. Получается, что пропали почти все старики.

В ответ на мой вопрос один из новичков, которого звали Орд, сказал:

«Дела идут гораздо хуже. Зениток больше не стало, но прожектора превращают налеты в суший ад. Он создали целый световой пояс вокруг Рура шириной около 20 миль. Он тянется от голландского побережья до Парижа. Нам приходится пересекать его, когда мы летим туда и когда

летим обратно. Мы просто не можем его обойти. Кое-кто говорит, что мы летим слишком низко, но еще никому не удалось подняться достаточно высоко, чтобы перескочить через луч. Кроме того, «Хэмпдены» просто износились».

«А как насчет целей? Вы все еще бомбите только военные объекты?»

«Более или менее. Мы, наконец, отказались от такой глупости, как возвращение с бомбами, если не обнаружена главная цель. Нам дают некую точку в центре промышленного района. Идея проста — если мы промажем по основной цели, наши бомбы все равно куда-нибудь да попадут».

«И сколько самолетов участвует в налете?»

«До 400, если цель того стоит. Можно было бы послать и больше, если бы наши войска не вели наступление на Среднем Востоке».

«Я полагаю, вы сбрасываете до 800 тонн бомб?»

«Да, если с нами летят несколько «Стирлингов». Мы можем доставить в Рур 3000 фунтов, так как должны брать больше бензина».

«Нормально! А как меткость?»

«Терпимо. Некоторые самолеты имеют фотокамеры и снимают результаты бомбежки. Если учесть помехи от прожекторов, ложные цели и, разумеется, зенитки, точную атаку выполнить почти невозможно, если только не светит яркая луна. Нам также сильно мешает погода. Если мы хотим чего-то добиться, приходится спускаться под облака, но там так темно, что мы не видим точку прицеливания. Чаще всего выбрасываем бомбы где-то в радиусе 10 миль от цели».

«А что делают фотокамеры?»

«Ну, прежде всего лишь немногие самолеты их имеют. Мы несем их по очереди. Планировалось с их помощью выявить лучшие экипажи, которые должны будут сбрасывать зажигательные бомбы на цель. Это облегчило бы прицеливание остальным. Но фрицы и здесь нашли выход. Они зажигают фальшивые огни, которые выглядят

точь-в-точь, как наши маркеры, только расположены в нескольких милях от цели. Я брал на борт эти камеры, но результаты оказались не слишком. Кое-кто, снимая атакованную «цель», потом обнаруживал, что снято чистое поле. Со мной произошло то же самое».

«Но снимки показывают, что бомбы-то вы сбрасываете точно?» — спросил я.

«С отклонением в несколько сот ярдов. Когда ты нажимаешь кнопку, маркер идет в ту же точку, что и бомбы. Он взрывается на высоте 3000 футов и освещает местность. Затвор камеры должен сработать именно в этот момент. В теории это выглядит очень просто».

«Я полагал, что фотокамера, установленная на самолете, не только увеличит точность бомбометания, но и послужит доказательством того, что экипаж выполнил атаку», — вставил мой наблюдатель.

Пилот бомбардировщика ответил:

«Так должно происходить. Но возникают технические сложности. Однако яйцеголовые усердно работают. Нам нужны новые самолеты. Эти старые «Хэмпдены»...»

Мы беседовали час или два, а затем вышли к летному полю, чтобы проводить уходящих в полет парней. Все было, как прежде. Самолеты по-прежнему подпрыгивали на большом холме посреди аэродрома и оказывались в воздухе раньше времени, словно кто-то давал им пинка в зад. Все так же свободные пилоты толпились у взлетной полосы и махали руками. Наш победный наступательный дух сохранился полностью.

Потом я залез в свой черный «Бо», который выглядел несколько странно среди громоздких бомбардировщиков, дал газ, и мы отбыли.

Мое путешествие было действительно необходимым. Я убедился, что мое место — в Бомбардировочном Командовании.

Через несколько дней Боб сбил еще один самолет. На сей раз он действовал гораздо более уверенно, и весь ход

этого боя показал, что он стал настоящим мастером в деле уничтожения фрицев.

Бандит летел далеко от берега чуть выше облачного слоя, время от времени ныряя в тучи, вероятно, потому что стрелкам постоянно мерещилась какая-то опасность. Боб, выходя на перехват, заметил, что завеса облаков обрывается на некотором расстоянии от берега. Поэтому, когда его наблюдатель Грегори дал пеленг на противника, Боб не пошел на сближение немедленно. В этом случае фриц после первой же очереди мог нырнуть в облака и скрыться. Вместо этого он 15 минут следовал за немецким самолетом, дожидаясь, пока он выскочит из туч. А дальше все было просто.

Боб был настоящим снайпером, если говорить о его стрельбе из пушек. Фриц взорвался через несколько секунд.

Мне везло гораздо меньше. Я совершал один ночной вылет за другим, но ни разу больше не сумел перехватить противника. Однажды мне удалось увидеть «Хейнкель», идущий встречным курсом гораздо ниже. Я попытался круто развернуться, но все равно опоздал, и фриц скрылся.

Каждый новый бесплодный вылет приводил меня в бешенство. Несчастный Джеймс, сидевший в задней кабине, терпеливо принимал все это на себя. Каждую ночь я с нетерпением ждал мгновения, когда мои колеса коснутся земли, и я смогу удрать в свой милый маленький коттедж.

Полеты интересны, лишь когда что-то происходит. Я думаю, что не смог бы ужиться в Береговом Командовании, чьи пилоты проводили в воздухе по 18 часов и больше, болтаясь над пустынным океаном.

Наступил декабрь. Медленно приближался очередной переломный момент войны. 7 декабря радио сообщило ошеломляющую новость. Пока в Вашингтоне шли переговоры между Японией и Соединенными Штатами с целью урегулировать спорные моменты и не допустить вступ-

ления Японии в войну, японский флот в воскресенье утром внезапно атаковал Пирл-Харбор. Это был сильнейший удар ниже пояса, но ведь вся война состоит как раз из таких подлых ударов. Лишь теперь великие державы сообразили это.

Общее настроение наших парней оставалось неплохим. Слава богу, теперь весь мир был на нашей стороне. Больше война не могла преподнести никаких сюрпризов. Мы прошли 3 поворотных пункта, впереди был четвертый и самый важный — победа. Телеграфные аппараты в лондонских клубах торопливо выплевывали ленты со свежими новостями. Клубмены толпились вокруг — ведь воздушный блиц закончился, и они вернулись в город — чтобы присутствовать при историческом моменте. У них на глазах делалась история.

10 декабря наши линкоры «Принс оф Уэлс» и «Рипалс» были потоплены японцами. 11 декабря Германия и Италия объявили войну Соединенным Штатам. Через несколько дней Гитлер, явно не удовлетворенный развитием событий в России, сместил фельдмаршала Браухича, а мистер Черчилль отправился в путешествие через Атлантический океан, чтобы второй раз встретиться с президентом Рузвельтом.

24 декабря наши войска заняли Бенгази. Это было единственное успешное наступление, проведенное британскими войсками в этот период. Но вскоре японцы захватили Гонконг, где в плен попало много канадцев.

Подошел к концу 1941 год. Но меня ждали еще более скверные новости. Я играл на бильярде в нашем клубе, так как находился на «вечернем дежурстве». Это была очень полезная игра, которая позволяла нам коротать долгие часы ожидания. Я твердо рассчитывал в этой партии выиграть полкроны. Внезапно вошел Тэд Колбек-Уэлч. Он сказал:

«Хэлло, Гай. У меня для тебя новое назначение».

«Интересно, какое?» — спросил я, целясь положить дуплет.

«Тебя переводят в учебную эскадрилью. Ты должен отдохнуть».

«Отдохнуть! — Я чуть не взвыл. — Но я прибыл отдыхать в эскадрилью ночных истребителей. Группа, должно быть, спятила».

«Это не группа, — вздохнул Тэд. — Приказ пришел из штаба Истребительного Командования. Тебе придется подчиниться».

Я понимал, что Тэд не шутит, и потому постарался собраться, чтобы побыстрее закончить партию. Но с этого момента я не мог положить ни одного шара. Отдыхать в учебной эскадрилье! Подумать только! Я завтра же позвоню в штаб Бомбардировочного Командования. Там я могу попытаться вернуться в строй. Но вы не можете играть в бильярд, размышляя о посторонних вещах. Я проиграл полкроны.

ГЛАВА 13

ТЯЖЕЛАЯ БРИГАДА

Командиры авиагрупп были прекрасными людьми, обладавшими исключительными возможностями. В этом не сомневался никто. Простым нажатием кнопки они могли поднять в воздух сотни самолетов и отправить их выполнять свой приказ. Если вечером была хорошая выпивка и наутро они чувствовали себя немного не в своей тарелке, любой из них мог приказать построиться тысячам молодых летчиков в синих мундирах. И все будут стоять по стойке смирно, ожидая неведомо чего. Хотя бы простого инспекторского смотра. Они могут отправить человека из Джон-о-Гротса в Багдад. Но когда требуется отменить назначение, все оборачивается совсем иначе.

«Ах, мне нужно это обдумать», — заявляет один.

«Мне сейчас не до этого», — говорит другой.

А конечный результат почти всегда один и тот же — ничего не происходит. Так было и в моем случае. Путешествие в штаб Истребительного Командования не принесло радости. Короткий визит в Грантхэм, где размещался штаб 5-й авиагруппы, оказался пустой тратой времени. Мне все-таки пришлось отправляться в учебную эскадрилью.

Последняя неделя в эскадрилье нам с Бобом запомнилась только судорожным метанием из стороны в сто-

рону, когда разом пришлось делать тысячу дел, а также грандиозными прощальными вечеринками. Мне было очень жаль покидать истребительную эскадрилью и расставаться с парнями. Кто-то даже заговорил, что недурно бы мне снова принять эскадрилью, когда я вернусь после 6 месяцев в учебной части. Тэд чувствовал себя далеко не лучшим образом, и в то время ему самому требовался отдых. Но я не собирался возвращаться. Полеты на ночных истребителях — вещь занятная, однако она требует незаурядного терпения, которого у меня не было. Я думал, что уж лучше оказаться на одномоторном истребителе, особенно, если тебе везет в охоте. Неплохо было бы попасть на штурмовик «Харрикейн» — охотиться за поездами и безопасно, и интересно. Однако ночные истребители, это нечто иное. За год я совершил около 70 ночных вылетов и 30 дневных. И за это время я видел около 20 фрицев, из которых сумел обстрелять только 9. Судя по всему, снайпера из меня не получилось. Я был прирожденным бомбером.

Много людей спрашивали меня: кто мне больше нравится — истребители или бомбардировщики? Ответ очевиден. Они также часто меня спрашивают, в чем заключается разница между ними? Может быть, я ошибаюсь, но мне кажется, что разница в характерах и менталитете.

Прежде всего, следует разделить дневных и ночных истребителей. Первые — пилоты одномоторных самолетов. Этот летчик не отвечает ни за что, кроме собственной шкуры, ну и за своих товарищей при совместных действиях во время воздушного боя. Ему не требуются долгие утомительные тренировки. Он ведет счастливую, беззаботную жизнь. Полеты для него — источник удовольствия, хотя потери в истребительных частях довольно высоки.

Экипаж ночного истребителя — это группа высококвалифицированных специалистов, которая должна работать как единое целое. Парни на «Спитфайрах» избегают заходить в облака, так как в этом случае придется пилоти-

ровать по приборам. «Бофайтеры» летают исключительно по приборам, иногда с момента взлета и до самой посадки. Большую часть времени они тратят на учения, днем и ночью. На их долю выпадает много тяжелой работы, но чаще всего им приходится проявлять адское терпение. По этим причинам на ночных истребителях очень часто летают бывшие инструкторы, обладающие громадным опытом. Часто это немолодые семейные люди, которые хотят послужить своей стране и действительно делают для нее очень много. Но если говорить об уровне потерь от действий противника, части ночных истребителей — это самое безопасное место. Но с другой стороны, им всегда приходится сражаться с врагом внутренним — погодой. Практически все согласны с тем, что ночные истребители летают в гораздо более плохую погоду, чем любые другие пилоты. Но если летчик уверенно владеет навыками слепого полета, это не слишком опасно.

Уровень опасности был, разумеется, различным в зависимости от места базирования эскадрильи. Некоторые эскадрильи могли вообще не видеть моря, тогда как те, что базировались, например, в Вест-Маллинге, вообще проводили большую часть времени над вражеским побережьем. Надо сказать, что мы предпочитали не брать в самолеты резиновые лодки, поэтому в случае неприятностей нам предстоял долгий заплыв домой. Но даже с учетом всего этого, за целый год, что я провел в 29-й эскадрилье, от вражеских действий мы потеряли только одного человека. Это был стрелок-радист, который летал с Чарльзом Уиддоузом. Во время атаки Ju-88 они проскочили мимо, и стрелок немца всадил в наш самолет длинную очередь. Все случилось разом: один мотор встал, радиоаппаратура отказала, Чарльз был ранен, а наблюдатель выпрыгнул с парашютом. К несчастью, они находились в 50 милях от берега. Чарльз проявил чудеса мастерства, когда сумел в полной темноте привести подбитый самолет на базу, не имея никаких приборов. До самой посадки он не подозревал, что его стрелок выпрыгнул.

Но плохая погода взяла несколько жертв — Алан Грут, Робин Майлс, сержант Фрир и кое-кто еще — это те, кому не повезло. Большинство из них похоронено на склоне холма возле Вест-Маллинга.

Да, главным врагом ночных истребителей оказалась погода, а не немцы. Следовало научиться летать хорошо, если ты собирался остаться в живых.

А теперь поговорим о пилотах бомбардировщиков. Здесь на человека ложилась серьезная ответственность. Прежде всего, в его экипаж входили 7 человек. Они летали на самолетах, которые весили около 30 тонн и стоили 35 тысяч фунтов. Им приходилось сочетать в себе искусство ночного истребителя и отвагу дневного. Они постоянно сталкивались с опасностями плохой погоды, обледенения, низкой облачности. Им приходилось преодолевать угнетающее воздействие высоких потерь от действий противника. Им приходилось ждать несколько недель, прежде чем становилось известно, что случилось с их товарищами. И все это время им приходилось нести свой груз ответственности за себя и за других.

Вероятно, поэтому пилоты бомбардировщиков ведут себя несколько спокойнее, чем другие. Они, как правило, стоят в углу бара, покуривают трубку или сигарету и молчат. Впрочем, мне доводилось знать и парней, имеющих иной характер. «Мы никогда не позволим нашей работе одолеть нас», — говорили они. И, тем не менее, они не шлялись одетыми наподобие кинозвезд, так как сам характер их работы требовал железной дисциплины и высокого морального духа. Хороший командир может привить второе, но первое приходится вколачивать силой. Многие летчики, прибывая в бомбардировочную эскадрилью, думают только о полетах, и жизнь кажется им сплошными удовольствиями. Однако это совсем не так. Очень быстро они обнаруживают, что остальные пилоты ведут себя как настоящие капитаны маленьких воздушных кораблей, которые тщательно следят и за внешней стороной дела. Все помещения тщательно прибира-

ются, садики ухожены и подстрижены, а самолеты сверкают отполированной обшивкой. Такой подход к службе приносит свои плоды, люди действуют гораздо лучше.

В этом, я думаю, и заключается разница между ними.

Некоторых удивит, почему, рассказывая о пилотах, я так много внимания уделяю вечеринкам и пиву. Причина проста и понятна. Эти парни живут, едят, спят и встречаются со смертью все вместе. Одним везет, и они благополучно завершают свой оперативный цикл, другим не везет. Если кто-то удирает вечером вместе с девушкой, например, в кино, он толком не узнает эскадрилью, а эскадрилья толком не узнает его. Если молодежь будет по ночам совершать ошибки, командный дух в эскадрилье умрет. Есть только один способ сойтись поближе с этими парнями — пойти и вместе выпить, вколотить им в голову убеждение, что они самые лучшие. Заставить их забыть строевое «да, сэр», «нет, сэр». Но при этом следует быть готовым к тому, что эта атмосфера сохранится и на следующий день, быть вежливым и уметь выслушивать советы. Специалисты в эскадрилье, как правило, знают больше командира. Только так тебе удастся поддерживать высокий моральный дух и чувство локтя. Фрицев следует сбивать, а бомбы класть прямо в цель.

Пройдя путь от рядового пилота до командира эскадрильи, я убедился, что этот метод совершенно правильный. Я служил под начальством самых различных командиров — тихих и шумных, мягких и жестких. Но лишь один, Тэд Колбек-Уэлч, умел обращаться с людьми. Хотя я не преуспел в роли пилота ночного истребителя, я сумел научиться у него многим полезным вещам. Он показал, как следует поддерживать нормальное настроение в эскадрилье. И это было характерно для Истребительного Командования. Это было сообщество счастливых людей.

А теперь я был вынужден отправляться в учебную эскадрилью. Я чувствовал себя просто отвратительно.

В последнюю неделю стояла совершенно нелетная погода, поэтому прощальные вечеринки для Дэйва, Боба и меня

были устроены замечательные. Последняя пришлась на конец года, когда на Рождество в большом зале был собран весь личный состав базы вместе с друзьями и женами.

Это был самый грандиозный праздник в истории! Лица были вымазаны женой пробкой и губной помадой. Подножки ставили всем без различия званий и должностей. Если кто-нибудь взглянул бы на это со стороны, он поразился бы нашему поведению. Однако нам просто требовалось стравить пар, который накопился за долгое время из-за бездействия фрицев. Я сбежал, не дожидаясь конца вечеринки, надеюсь, понятно — почему.

На следующий день парни целый час пытались отмыть мое лицо. Ближе к концу праздника моя жена нарисовала мне губной помадой на щеках два больших вопросительных знака. Тогда это выглядело довольно смешно, но на следующий день мне не удалось их стереть. Мы даже испробовали бензин — напрасно. Поэтому мне пришлось докладывать полковнику Фуллергуду о прибытии к новому месту службы, имея поцарапанную физиономию и две красные полосы на щеках. Однако был Новый Год, и мне кажется, он приписал это плохому ликеру. Во всяком случае, он не сказал ни слова.

Дни в учебной эскадрилье потихоньку складывались в недели. Я не мог сказать, что был счастлив, но Фуллергуд был идеальным командиром в такой ситуации, и жизнь не казалась уж совсем отвратительной.

Зато новости казались такими. Мы начали год, полные надежд. Русские развернули контрнаступление под Харьковом, одновременно генерал Окинлек, наступая в Ливии, сумел захватить Бенгази. Но потом оба наступления были остановлены. Хотя в России немцы ничего не делали до весны, их Африканский Корпус перешел в контрнаступление почти немедленно. Наши войска отказались до самой Газалы.

Мы растратили слишком много резервов в последних боях. Я несколько раз встречался с парнями, которые

воевали в составе ВВС Пустыни. Они говорили, что дела шли скверно. Впереди нас ждали мрачные дни, в этом они не сомневались.

А тут еще и на Дальнем Востоке на нас обрушилась целая череда несчастий. Сначала американский флот был разгромлен в Пирл-Харборе, потом у побережья Малайи японцы потопили «Рипалс» и «Принс оф Уэлс». Японцы захватили господство на Тихом океане. Все у них шло, как по маслу. Они высадили десанты на Филиппинах, в Голландской Ост-Индии, на полуострове Батаан. Союзники сражались отчаянно, особенно голландцы, однако слишком велико было превосходство противника. Мы медленно отступали по всему фронту.

А затем настал черный февраль. После предательства Сиама и капитуляции Французского Индокитая японцы начали наступление на Малайском полуострове. Огромная крепость Сингапур, которая была предназначена для обороны только со стороны моря, 15 февраля сдалась. Множество белых пропало бесследно. Это был самый тяжелый удар, который получила Британия после Дюнкерка. Но это был удар не только по Британии, падение Сингапура стало ударом по всем нациям, сражавшимся за свободу.

Потеря престижа была полной. А тут еще последовал новый удар в течение одной недели. После года постоянных бомбардировок линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в сопровождении крейсера «Принц Ойген» покинули свое убежище в Бресте и прорвались по Ла-Маншу в родные германские порты. Немедленно по всей стране прокатилась волна возмущения. На военных обрушилась жестокая критика. Сначала Бомбардировочное Командование, а потом Королевский Флот и правительство попытались оправдаться на газетных страницах. Однако они стали лишь мишенью злых карикатур. В Америке, которая недавно стала нашим союзником, тоже недоумевали. Зато в Берлине трубили в фанфары.

Если говорить об этих двух несчастьях, то о первом я знаю слишком мало. Лишь несколько человек прибыли с

Дальнего Востока, и они рассказывали ужасные истории о всеобщей апатии и вялости. Конечно, настанет день, когда мы узнаем правду, но это случится только после окончания войны. Но о бегстве «Сэмона» и «Глюкштайна» стоит поговорить.

В течение целого года эти корабли круглыми сутками подвергались ударам наших самолетов. «Почему их не уничтожат или, хотя бы, не повредят?» — спрашивали люди на улице. Ответ был прост. Летчики их не видели. Не только свет сотен прожекторов, но и множество ложных целей вместе с тысячами снарядов зениток превращали крошечный участок неба над портом в настоящий ад. Брест было просто невозможно бомбить, не говоря уже о том, чтобы попасть в корабли. Даже когда наши самолеты появлялись днем, немцы тут же укрывали все окрестности густым желтым дымом, сквозь который не было видно ничего. Наши самолеты сбрасывали бомбы наугад. Определившись по соседнему острову, они ложились на боевой курс, через 5 минут сбрасывали бомбы... И мазали. Однако немецкие линкоры целый год простояли в порту, не выходя в море.

Для прорыва немцы выбрали день с исключительно плохой погодой. Вдобавок несчастливое стечение обстоятельств помешало обнаружить их самолетам Берегового Командования, которые следили за Брестом, как кот за мышью норкой. Первым заметил их полковник Виктор Бимиш, который на своем «Спитфайре» совершал разведывательный полет у берегов Франции. Он сразу отправил радиogramму, и со скрежетом начали вертеться ржавые колеса. Бомбардировочное Командование развило бешеную активность. Немцев атаковали торпедные катера, эсминцы и «Суордфиши». Все они благополучно вернулись назад, не считая 6 «Суордфишей» под командованием капитан-лейтенанта Юджина Эсмонда. Они попытались атаковать немцев, но все были сбиты. Эсмонд был посмертно награжден Крестом Виктории. Немцы очень умело выбрали время прорыва. Нижняя грани-

ца облачности находилась на высоте всего 200 футов, и десятки немецких истребителей кружили над кораблями, словно осиный рой.

Затем нанесли удар наши бомбардировщики. Многие из них нашли противника, некоторые атаковали его. Однако низкие тучи вынуждали сбрасывать бомбы с малой высоты, и они просто отскакивали от бронированных палуб. 42 самолета не вернулись.

Начинало казаться, что немцы успешно прорвались. Они уже миновали Ден Хелдер и Хук-ван-Холланд. Но тут в игру вступил маршал авиации Пирс. Он отдал нужный приказ. Оружейники, выбиваясь из сил, подвесили к самолетам магнитные мины. Вечером на пути немцев к портам северной Германии было поставлено большое минное поле. Если бы они попытались обойти это заграждение, то налетели бы на другую эскадру Королевского Флота. Немцы выбрали мины, и вот что произошло.

«Шарнхорст» и «Принц Ойген» были повреждены довольно серьезно, но не опасно. Они подорвались на одной мине каждый. Благодаря действиям самолетов-заградителей, эти корабли не могли похвастаться, что прорвались без потерь. Зато «Гнейзенау» получил такие повреждения, что полностью вышел из строя. Буксиры сумели притащить его в Киль, где наши бомбардировщики тут же всадили в него тяжелую бомбу, которая сделала большую пробоину прямо над носовым артпогребом. Его пришлось тащить на буксире в польский порт Гдыня, где он был списан. Это может служить достойным ответом тем критикам, которые обвиняют Бомбардировочное Командование.

Однако факт остается фактом. Два крупных корабля сумели выскочить из ловушки под самым носом у нас.

Теперь всем стало ясно, что державы Оси начали реализацию своего плана по захвату мирового господства. Даже беглый взгляд на карту показывал, что война превратилась в мировую. Япония быстро продвигалась на запад. Германия летом начала наступление в России и

Северной Африке. Они должны были встретиться где-то в районе Персидского залива. Уже захвачена вся Европа, не считая Великобритании, которая находилась в тесной осаде. Затем наступала очередь Южной Африки, Австралии и других островов. Потом небольшая передышка для накапливания сил, и войска Оси атакуют с двух сторон Новый Свет: Япония со стороны Тихого океана, а Германия с севера через Канаду. Весь мир должен был оказаться у них под сапогом. Великобританию следовало задуть голодом. Мир завоеван. Вот такие перспективы...

Где-то посреди океана находится точка, миновав которую, самолет уже не сможет вернуться на базу. Ты можешь только добраться до цели или погибнуть. Я думаю, в марте 1942 года союзники оказались именно в такой точке. У нас не было выбора, мы были обязаны победить.

А новости приходили одна хуже другой. Вся страна громко требовала открыть второй фронт, а между тем Мальта оставалась единственным портом, который англичане удержали на Средиземном море, и удары Бомбардировочного Командования были единственными наступательными действиями британских вооруженных сил против Германии. Маршал авиации Харрис, который только что встал во главе Командования, начал реализацию своего плана мощных атак против слабо защищенных военных объектов, в основном, чтобы вернуть экипажам уверенность в себе и вынудить противника рассредоточить силы ПВО. Первый из этих налетов был проведен на заводы Рено в Париже. Я видел в штабе сделанные во время налета снимки, когда утром вместе с экипажем «Блейнхейма» проводил опробование самолета, у которого барахлил левый мотор. После этого я решил обязательно вернуться на бомбардировщики.

Поэтому очень вовремя пришла следующая телеграмма:

«Майору Г.П. Гибсону, КВВС.

Дата: 12 марта 1942 г.

Сегодня во второй половине дня прибыть к главнокомандующему Бомбардировочным Командованием».

А через 2 дня поступило новое распоряжение.

«Копия: майору Г.П. Гибсону, КВВС.

Дата: 14 марта 1942 г.

Время: 12.15

Майор Гибсон назначается командиром 106-й эскадрильи с временным званием подполковника»

Я отправился туда.

Моя новая эскадрилья базировалась на севере Англии. Была устроена прощальная вечеринка, после чего Алек Уортингтон и Гинджер Перкинс отправились вместе со мной в Фуллергруд. Мне было жаль покидать это место службы, так жить здесь было довольно весело. Но все-таки я был счастлив вернуться к настоящим боевым операциям.

Как только мы приземлились, Ниггер сразу выяснил, что пес старого командира эскадрильи очень любит поиграть, и пропал на два дня. Базой командовал полковник Роув, очень приятный человек, с которым было легко иметь дело. Он больше походил на моряка, чем на летчика. Роув курил трубку и любил разводить цветы, особенно георгины. Его ординарец сказал, что в ванной и гардеробе было столько цветов, что за ними было легко не заметить хозяина.

В нескольких фразах Роув описал мне ситуацию. Я должен был принять 106-ю эскадрилью у подполковника Боба Аллена, который командовал ею около года. Это была хорошая эскадрилья, особенно прославившаяся своими полетами на «Хэмпденах», но теперь летавшая на «Манчестерах». Вскоре она должна была получить «Ланкастеры». Другая эскадрилья, базировавшаяся на аэродроме,

лстала на этих же самолетах и очень гордилась тем, что второй в группе получила новые машины. Ею командовал подполковник Джо Коллиер, которого я знал по совместной службе в 83-й эскадрилье. После инцидента в сентябре 1940 года он вернулся на бомбардировщики и совершил уже более 60 вылетов. Он ненадолго заглянул к нам во время беседы, и я понял, что Дэдди Роув командует счастливой базой, хотя между эскадрильями существовало определенное соперничество. Однако нечто подобное имеется практически везде.

Я отправился в столовую. Мне показалось, что моя грудь вздымается несколько чаще, чем обычно. Мне казалось, что я лечу по воздуху. Это была моя первая командная должность, моя первая эскадрилья. Я стал боссом. Теперь я мог, наконец, реализовать свои собственные идеи, и я надеялся стать таким же хорошим командиром, каким был старина Тэд для 29-й эскадрильи. Я был счастлив.

Тем не менее, меня одолевали странные чувства. Я отсутствовал в бомбардировочной авиации более года и вряд ли мог встретить старых знакомых. Никто меня не заметил, и никто не сказал ни слова. В углу комнаты я заметил Гордона МакКензи, с которым был знаком по 83-й эскадрилье. В апреле 1940 года его направили в учебную эскадрилью, и там он оказался единственным орлом, который рискнул ночью подняться в воздух на «Хирфорде». Однако из-за не слишком крепкого здоровья на его счету было немного боевых вылетов. Когда я сказал ему, что прибыл принимать эскадрилью, реакция оказалась бурной.

«Боже, да ты просто спятил!» — воскликнул он довольно грубо.

«Почему?» — удивился я.

«Да потому, что это «Манчестеры». Они просто ужасны. Сам самолет еще ничего, но вот моторы... Когда они работают, все идет нормально, однако они слишком часто ломаются. У нас уже была масса аварий».

«Я слышал, что с «Манчестерами» не все ладно, но не подозревал, что дело настолько плохо».

«В конце концов, терпеть можно. Если тебе подбьют один мотор, получится то же самое».

«А что, он может лететь на одном моторе?»

«Почему бы и нет? Один парень из 61-й эскадрильи сумел на одном моторе вернуться из Берлина, за что и получил Орден за выдающиеся заслуги. Но это исключение».

«А сколько аварий было у тебя?» — спросил я, подозревая, что он сам столкнулся с проблемами, почему и смотрит на самолет с предубеждением.

«Знаешь, мне как-то везло. Но видел я много. Билл Уамонд...»

«Кто это?»

«Парень из звена «А». Он наварлся после вылета на постановку мин, хотя все закончилось благополучно».

«Я знаю, командир рассказал об этом. Аварийная посадка».

«Тогда тебе следовало бы видеть, что произошло с подполковником Бальстоном, который сумел вернуться после дневного налета на Брест».

«А что случилось с ним?»

«Его довольно сильно потрепали зенитки, да и погода была явно не из лучших. Остальные парни уже сели, когда он подходил к аэродрому. Мы увидели, что у него отстрелены элероны. В любом случае, он зашел на посадку слишком высоко, примерно футов на 100 выше, чем следовало бы. Он дал газ, чтобы уйти на второй заход, но из-за сильного рывка его самолет опустил хвост и встал почти вертикально. В таком положении он набрал высоту около 500 футов. Судя по всему, самолет потерял управление. Затем самолет медленно, чертовски медленно, опустил нос и вертикально пошел вниз. Он упал в самом центре аэродрома, в сотне ярдов от контрольной вышки, где все стояли. Мне кажется, что и его жена была там».

«Пожар?»

«Конечно! Не осталось ничего».

«Наверное, это было ужасно, особенно ~~плохо~~, что он держал связь до последнего».

«Да, это так. Наверное, он мог выпрыгнуть с парашютом, но его стрелок был тяжело ранен».

Пока мы беседовали, появился «Ланкастер» и, ревя моторами, начал разбег.

«А вот на это стоит посмотреть. Это настоящий самолет», — сказал Данлоп.

Боб Аллен стоял у окна, и мы все трое следили за самолетом.

Огромный хвост поднялся в воздух, моторы взвыли просто оглушительно, однако самолет не оторвался от земли.

«Похоже, будет авария», — спокойно сообщил Боб.

«Я думаю, ты прав», — согласился я.

У нас было время побеседовать, спешить было некуда. Очень медленно, по крайней мере, так казалось, огромный бомбардировщик катил по аэродрому со скоростью 120 миль/час. Однако он так и не поднялся в воздух. Что-то пошло не так. Затем все так же медленно самолет одним крылом зацепил бомбохранилище и пропал из вида. Поднялось огромное облако пыли, а через несколько секунд прозвучал глухой удар, словно он врезался еще во что-то.

«Кончено», — спокойно произнес Боб. Мы ждали, что поднимется столб черного дыма, но его не было. Затем мы пошли назад в столовую.

«Кто был пилотом?» — спросил кто-то из летчиков.

«Томми Бойлан».

«Бедный старый Томми».

Один из штурманов нажал кнопку звонка, вызывая официанта, и все ненадолго умолкли.

А затем вошел Томми. Его лицо было немного грязным, а мундир оказался перепачкан землей. Волосы были немного всклокочены, но в остальном нельзя было найти никаких признаков случившегося несчастья. Он родился в Австралии, и только прибыл в эскадрилью, уже завершив первый боевой цикл из 60 вылетов. Томми был отличным парнем и, не колеблясь ни секунды, желез-

ной рукой ухватил первый же поднос, который доставил официант.

«Боже! Тебе повезло», — невольно вырвалось у Боба.

«Наверное», — сказал Томми.

Причина аварии оказалась проста и глупа, но вины пилота не было ни малейшей. Ведущая кромка левого крыла оказалась плохо закреплена и при взлете отвалилась. Крыло потеряло подъемную силу. Это была одна из бесчисленных непредвиденных случайностей, с которыми сталкивается авиагруппа, переходящая на новые самолеты. К счастью, «Ланкастеры» все-таки были хорошими машинами. Тем не менее, я начал сомневаться в будущем и отправился на кухню искать Ниггера.

Позднее я встретился с другими пилотами. Обстоятельства оказались несколько необычными. Но, вспоминая прошлое, я могу привести и худшие примеры. Мы встретились в баре гостиницы женской вспомогательной службы во время танцев. Я был трезв, как судья, и тщательно следил, чтобы не отдавить кому-нибудь ноги. Однако они были навеселе, и я услышал от них столько, что в обычном состоянии они не рассказали бы мне и за несколько недель. Они жаловались на то, жаловались на это, но все-таки ухитрялись соблюдать рамки приличий.

Среди них был Джон Хопгуд — Хоппи, как его называли. Это был мужчина среднего роста с прекрасной шевелюрой, довольно симпатичный, хотя и с лошадиными зубами. Парни часто подшучивали над этим, однако Хоппи добродушно сносил все насмешки. Он был довольно серьезным человеком, хотя большую часть свободного времени проводил в компании. Когда я впервые увидел его, то сразу подумал: «Вот идеальный командир. Мне такие нравятся».

Остальные были родезийцами. Все молодые, все сильные, все вежливые. Билл Уамонд был студентом, перед тем как завербоваться в Королевские ВВС, он изучал медицину. Билл Пикен был всегда счастлив, если не считать тех случаев, когда его отправляли бомбить Гамбург.

Он любил поворчать, что вокруг Гамбурга уж слишком много зениток. Гарри Стоффер был недавно помолвлен с девушкой из женских вспомогательных частей KBVC, которую звали Мэри. Она служила на этой же базе. Там были и другие, все пили и говорили. Я не всех сразу запомнил, однако они были очень похожи друг на друга. Все безбожно молоды и довольны собой.

На следующий день я построил весь личный состав. Теперь все были в нормальном состоянии, и я изложил им свои требования. Затем я обратился с парой слов к рядовым летчикам. Когда я подошел, они и не подумал стать смирно. Сначала я решил, что выгляжу немного молодого, и потому они полагают, что могут позволить себе некоторые вольности. Боюсь, мне пришлось быть несколько грубым, но иногда приходится вести себя и так. Затем я переговорил с пилотами, некоторых из них я уже видел вчера вечером. Сегодня они были совершенно другими. Стояли, не шевелясь, и внимательно слушали, не решаясь возражать. Вечером им предстояло лететь к Любеку, важному порту на балтийском побережье. Поэтому никакой выпивки, пока они не вернутся из полета. Даже в столовой во время ленча все было иначе, чем вчера. Теперь они стояли, сбившись в маленькие кучки, тихо разговаривали, потягивали что-то безалкогольное.

В целом все было так же, как и в других эскадрильях, которые я знал. В отличие от пилотов прошлой войны, эти мальчишки не брали в рот ни капли спиртного перед вылетом. Они сознавали меру опасности и уважали ее. Даже буйные пилоты истребителей не были исключениями в этом плане. Я знаю, как они категорически отказывались от поднесенных рюмочек, жестко заявив, что вечером должны лететь, не принимая даже «посошок на дорожку». Для них выпивка в подобный момент означала смерть. Но гораздо хуже выпивка могла привести к смерти кого-то другого.

Итак, они сидели вежливые и тихие, пока я знакомился с ними. Позднее я переговорил с обоими коман-

дирами звеньев. Оба сделали много и даже слишком много. Они были прекрасными летчиками, но смертельно устали от боевых вылетов. Один из них совершил уже более 60 вылетов и начал потихоньку сдавать. Однако он сам приказал себе лететь сегодня вечером, хотя я видел выражение его лица, когда он собирался. Он был очень нервным и не слушал, что ему говорят. Его мысли блуждали где-то очень далеко. Позднее он отправил свое звено в автомобиль и вышел, чтобы попрощаться с женой. Представляю, какая это была душераздирающая сцена.

Она видела, какие изменения происходят с мужем. Все жены это чувствуют. И она понимала, что ему предстоит. После того как ворота садика перед столовой будут закрыты и шум фургона стихнет вдали, она начнет ждать. Сначала рев моторов взлетающих самолетов. Потом долгие часы ожидания, каждый из которых превращается в настоящую вечность. И вдруг время начинает лететь с ужасной быстротой, и женщина начинает прислушиваться к самому слабому звуку. Она знает, что погода сегодня нормальная, и самолеты должны вернуться на свою базу. Его может остановить лишь нечто ужасное. Минуты превращаются в часы, и время совсем останавливается, пока снова не послышится шум автомобиля, звяканье ворот, и он войдет в комнату. Тогда она крепко обнимет его... Иногда она невольно опускается на колени, понимая, как это глупо, и молит, молит бога, чтобы он не позволил ему больше летать.

Я рассказываю обо всем этому потому, что сам был женат. Однако моя жена работала на военном заводе и просто не знала, в полете я или нет.

Этот парень выполнил свою задачу и выполнил ее хорошо. Командир звена вернулся назад и привел всех своих парней. Ночь была ясной, светила полная луна, эскадрильи атаквали почти одновременно, и все бомбы были сброшены точно в цель. Весь рейд занял 2 часа, и за это время было сброшено почти 600 тонн бомб, что было близко к рекорду. Разрушения оказались очень велики, и старинный город выгорел дотла.

На следующую ночь немцы в отместку бомбили Экстер, а мы устроили прощальный мальчишник Гарри Стофферу накануне его свадьбы с Мэри. Это была веселая вечеринка и почти без выпивки. Я следил за этим парнем, как он шутил и смеялся. И думал, что он все-таки немного молод, чтобы жениться. Он совершил несколько вылетов и приобрел небольшой опыт, и я надеялся, что бог сохранит ему жизнь. Ведь Гарри был так молод и счастлив.

На следующий день они поженились, и все парни поздравляли молодую чету. Было отпущено немало шуточек, когда они отправились в свадебное путешествие на чихающем старом автомобиле. Я думаю, связка консервных банок, привязанная к машине, волочилась за ними всю дорогу.

А потом я ушел к себе в кабинет. В те дни у меня было более чем достаточно бумажной работы. Для меня это было совершенно новым. В Истребительном Командовании нет и половины этой макулатуры, но мы с адъютантом нашли выход. У нас в строевой части служил капрал, который знал все и вся. Боб Аллен как-то заметил, что именно он командует эскадрильей на земле. И все-таки один приказ командующего попался мне на глаза. Он был подписан лично маршалом Харрисом и категорически запрещал женам пилотов проживать ближе 40 миль к базе, на которой служил муж. Исключение делалось лишь для тех, кто жил здесь еще с мирных времен. После короткого совещания с капралом выяснилось, что таких у нас всего четверо. Это была самая прекрасная новость, которую я слышал за последнее время. Вы не можете в одно и то же время сражаться и жить мирной домашней жизнью. Этот приказ должен был облегчить пилотам жизнь, хотя не все это понимали.

Управлять «Манчестером» после «Бо» оказалось ужасно трудно. Мне казалось, что он разбегается несколько часов, а повороты в воздухе этот самолет совершал не-

вероятно медленно. Однако он сохранял управляемость на скорости 180 миль/час, что выяснили мы с Роббо. Он прибыл в эскадрилью в один день со мной. Капитан Робертсон родился в Новой Зеландии, это был отличный, всегда улыбающийся парень. Более того, он уже совершил более 30 вылетов, и я сразу назначил его командиром звена «А» с временным званием майора. Билл Уамонд стал его заместителем. Мы учили друг друга летать на «Манчестере», и мне кажется, эти уроки были полезны для нас обоих. Я научил его пилотировать, как это делают истребители, а он показал мне, как летают бомберы.

Это назначение было встречено с радостью, и Роббо блистал в качестве командира и в воздухе, и на земле.

После того как мы пробыли в эскадрилье несколько дней, мы совершили первое совместное путешествие. Оно было довольно простым, но пришлось проявить максимум осторожности, так как я не сталкивался с вражескими зенитками в течение года. Нам предстояло всего лишь поставить 6 мин на входе в гавань Киля. Там не было зениток, там не было истребителей, поэтому мы вернулись, не став опытнее ни на один грамм.

Через две ночи мы отправились навестить Росток. Это была третья ночь нашего воздушного наступления. Планом операции предполагалось, что группа бомбардировщиков атакует город и порт, а самолеты 5-й группы будут бомбить завод, который производил бомбардировщики He-111. Этот завод был расположен в 10 милях от города. Мы надеялись, что рабочие, придя на завод на следующее утро, найдут одни развалины.

В первую ночь над заводом не разорвался ни один зенитный снаряд. Однако удар наносили только 12 бомбардировщиков, и потому разрушения были невелики. На вторую ночь завод атаковали около 60 бомбардировщиков, однако немцы уже перебросили туда значительное число зенитных автоматов. И все-таки на заводе начались пожары, и часть цехов была разрушена. В последнюю ночь

операции мне казалось, что все выделенные бомбардировщики должны атаковать основной цех.

После инструктажа ко мне подошли Хоппи и Билл.

«Какого дьявола они не отправили против завода большую группу бомбардировщиков в первую же ночь, когда там не было зениток? Мы покончили бы с ним сразу же».

«Не знаю. Это выглядит очень глупо, но я все-таки спрошу в штабе группы», — ответил я.

Однако и группа не сумела ответить на этот вопрос. Они хотели всего лишь сделать снимки. Но теперь все самолеты были оснащены фотокамерами, хотя они не могли делать хорошие снимки с высоты менее 4000 футов. Я не понимал, почему командование настаивает на съемке объекта, если для этого придется бомбить с высоты более 4000 футов в ущерб меткости, когда следовало отдать приказ бомбить с малой высоты, уничтожая цеха, даже если снимки при этом получатся отвратительными. Так или иначе, но я приказал своим парням бомбить с высоты 2000 футов. Уничтожить цель, и черт с ними, с фотографиями! Но мы получили приказ на следующую ночь закончить работу.

Вечером я сидел в центре управления полетами, ожидая, пока вернутся мои самолеты. Этот центр сильно отличался от истребительного. Единственными интересными вещами в нем были симпатичная девушка за телесфоном и большая черная доска на стене. На доске были выписаны фамилии командиров экипажей, участвующих в налете этой ночью. Против фамилий была записана еще кое-какая информация: бомбовая нагрузка, время вылета, экипаж и так далее. Но самой важной была последняя графа, над которой красовались магические слова «время приземления».

Я сидел и слушал, как возвращаются самолеты, одновременно с удовольствием разглядывая девушку, которая поднималась на лесенку, чтобы заполнить эту графу. Мэри Стоффер была очень симпатичной.

Время шло.

Одна за другой появлялись отметки. «Х Икс-рэй» сел в 5.20. «У Йоркер» сел в 5.22. Наконец была заполнена вся доска, кроме одной клеточки — «S Шугар». Обычно это очень тяжело — сидеть и ждать, пока будет заполнена последняя клеточка. Но сегодня мне было еще тяжелее, чем обычно, так как пилотом этого самолета был лейтенант Стоффер.

Я сидел и курил одну сигарету за другой, пока не рассвело окончательно. Пришел ординарец и поднял шторы светомаскировки. Я хотел пойти в комнату отдыха экипажей, чтобы переговорить с парнями, но не мог оставить ее одну. Они сидела молча, глядя куда-то в пространство. Это был страшный взгляд... Затем мелькнул лучик надежды, так как зазвонил телефон. Служба наблюдения сообщила, что одиночный «Манчестер» пересек линию берега и направляется к нам. Может, это Гарри? Ее лицо осветила улыбка, Мэри не могла говорить. Ее глаза заблестели от старательно сдерживаемых слез. Но тут снова позвонил наблюдатель и сообщил, что это самолет 50-й эскадрильи. В конце концов, я поднялся, взял Мэри за руку и повел к своему автомобилю. Она не плакала, так как была очень мужественной девушкой, уж простите такое определение. Она сказала, что хочет заглянуть в офицерское общежитие, чтобы забрать сделанные накануне покупки. В сумке лежал пакет кукурузных хлопьев, банка мармелада, немного масла и сахара, кусочек бекона — простые привычные мелочи, которые покупают хозяйки. Она крепко прижимала к себе эту сумку, пока я вел ее к дому. Когда я ехал назад, то сам чуть не расплакался.

Несмотря на успех налетов на Варнемюнде и Росток, было совершенно ясно, что весна принесет некоторые изменения в действиях Бомбардировочного Командования, если мы всерьез намерены уничтожать цели. В один прекрасный майский день, когда погода помешала полетам, было проведено совещание, на котором обсуждался только один вопрос. Как положить на цель больше

бомб? Председательствовал вице-маршал Коритон. Он много лет сидел в министерстве авиации, а теперь получил свой шанс в виде назначения командиром бомбардировочной группы. Он был умным, вежливым и изобретательным человеком, который пользовался большой популярностью у личного состава группы. Коритон принадлежал к тем командирам, которые стремятся вникнуть во все. Он мог влезть в самолет и затеять с удивленным электриком спор над схемой электрических цепей бомбардировщика, поразив его своими знаниями. Для меня и других командиров эскадрилий он был лучшим командиром группы, которого мы когда-либо встречали. Вероятно, второго такого просто не существует. На всех солдат и офицеров своей группы он смотрел, как на собственных детей, и вел себя, как любящий отец. На своем маленьком «Прокторе» он регулярно облетал все аэродромы, чтобы лично убедиться, что все идет нормально.

Совещание началось с его выступления:

«Как вы знаете, за прошлые несколько недель мы добились определенных успехов. Но все атакованные цели, если говорить честно, не имели серьезной ПВО. Я знаю, что налет на Варнемюнде обошелся нам довольно дорого, но я полагаю, что причиной этого стали столкновения в воздухе. Мне кажется, что для того, чтобы поражать малоразмерные цели, мы должны перейти на дневные налеты, такие, как рейд на Аугсбург. (За этот налет Неттлтон получил Крест Виктории.) Однако в этом случае нам следует полностью забыть о внезапности и секретности, слишком много людей будет об этом знать. Другой способ заключается в том, чтобы повысить точность ночного бомбометания. Как вы знаете, в настоящее время мы пытаемся сделать это, тогда наши потери будут сведены к минимуму. А в результате мы начнем постепенно наращивать силу наших ударов».

Он говорил достаточно долго.

Прежде всего он коснулся вопроса фотосъемки. Все эскадрильи должны всерьез заняться этой проблемой.

Чтобы добиться этого, каждой эскадрилье будет выделено несколько объектов. Снимки будут поступать в штаб группы, а оттуда — в штаб Бомбардировочного Командования. В результате путем сравнения будет легко выявить лучшую эскадрилью и лучший экипаж. Более того, между эскадрильями будет устроено состязание. Желание превзойти соперника поможет улучшить качество съемки. По результатам съемки лучшие экипажи будут выделены для действий в качестве осветителей. Они получают осветительные ракеты. Чаще всего лучшие эскадрильи будут наносить удар первыми, что, как правило, более безопасно. Будет проводиться учебное бомбометание, но не с высоты 6000 футов, а с 18000 футов, что будет максимальным приближением к боевым условиям. Ничего подобного до его прибытия у нас в заводе не было. Он хотел устроить состязание между эскадрильями. Он добавил еще кое-какие детали, а потом предложил задавать вопросы.

Один за другим командиры эскадрилий изложили свое мнение. Командир группы внимательно выслушал их, а затем началась долгая дискуссия. Стенографист старательно фиксировал все сказанное, чтобы потом легче было вспомнить все аргументы.

Снова всплыл вопрос выбора маршрута похода к цели. Подполковник Тюдар из 83-й эскадрильи сказал:

«Все маршруты выбирают штабисты Бомбардировочного Командования, которые не видели ни одной немецкой зенитки месяцев 6, если не больше. А вы все прекрасно знаете, что батареи не стоят на месте. Немцы перебрасывают их из одной точки в другую. В последние недели мы не видели даже знаменитого пояса прожекторов. Они расставили их вокруг городов Рура, отправив туда более 2000 единиц».

«Битва над Руром еще не началась», — заметил командир группы.

«Но я знаю, сэр, что мы не сможем попасть ни во что при свете этих проклятых лампочек. Я думаю, они даже

хуже, чем зенитки. Но я полагаю, что с этим можно справиться. Пусть маршруты подхода выбирают сами эскадрильи. В конце концов, именно им приходится делать дело. Примерно за час до предполетного инструктажа я предлагаю проводить селекторное совещание, на котором будет выработан окончательный план. Каждый сможет внести свое предложение. Мы выберем такой путь к цели, когда нам не придется пролетать над районами сильной ПВО. Высота бомбометания будет выбираться в соответствии с количеством зениток вокруг цели. Я полагаю, этим мы сильно облегчим работу нашим парням и сможем класть в цель больше бомб».

Тюдор сел.

«Хорошая идея, — согласился Коритон. — Мы испробуем ее как можно быстрее. Но прежде всего нам предстоит перевести всю группу на «Ланкастеры». До этого мы не сможем сделать ничего. Как мы назовем наше совещание?»

«Так как речь шла о планировании полетов, мы можем назвать его «Совещание по подготовке полетов», — предложил начальник штаба.

«О'Кей», — кивнул командир группы. Послышались одобрительные возгласы, и он кивнул стенографисту.

Мы обсудили множество проблем, возникающих перед нами. Во-первых, тренировки. Группа переходит на большие четырехмоторные бомбардировщики. Они ничуть не напоминали компактные «Хэмпдены». Как это будет происходить? Во-первых, каждая эскадрилья получит третье звено, которым будет командовать опытный пилот, отдыхающий после цикла вылетов, как Томми Бойлан. Имея 3 «Ланкастера», он должен познакомить всех пилотов с новой машиной. Однако оставалась тяжелая проблема с личным составом. Для комплектации новых звеньев требовались люди, а где их взять? На «Хэмпдене» летал экипаж из 4 человек. В «Ланкастер» требовались 7 человек. Где найти их, да еще чтобы они оказались опытными летчиками? Где? Требовалось перестроить всю программу подготовки летного состава — от

пыльных кабинетов министерства авиации до прерий Канады. И причина была одна — коренная перестройка Бомбардировочного Командования.

К нам начало поступать новое штурманское оборудование. Оно позволяло летчику определить свое место в считанные секунды и с неслыханной ранее точностью, даже если он находился над облаками. Оно было совершенно секретным, и теперь самолеты следовало охранять днем и ночью. А это тоже требовало людей. Где их взять? Всем родам войск требовался личный состав. Это был какой-то заколдованный круг.

Потом было решено, что учебные звенья — не лучший выход из ситуации. Для их формирования отвлекались люди, которых и так не хватало. Поэтому каждое звено должно было совмещать боевые вылеты и переподготовку. Но получится ли это? У нас уже ощущалась нехватка опытных бортинженеров. Мы могли набрать добровольцев из механиков, но для этого требовалось время. Нужно было переоборудовать аэродромы. Тяжелому «Ланкастеру» была нужна более длинная посадочная полоса.

Мы столкнулись с сотнями проблем, и после 4 часов совещания я окончательно обалдел.

По пути назад я увидел летящий «Ланкастер». Пара гражданских даже не взглянула на него. Их это не интересовало. Они даже не подозревали, что происходит. Перевооружение бомбардировочной авиагруппы — дело долгое и сложное. Но вскоре все Бомбардировочное Командование будет перестроено и перевооружено. Чтобы в деталях рассказать историю этих трудов, потребуется толстая книга. Нужно упомянуть всех, кто долгое время усердно трудился, чтобы это стало возможным. Заводы в сложнейших условиях осваивали выпуск новых самолетов. Подрядчики перестраивали аэродромы. Технические службы осваивали новое оборудование — прежде всего это относилось к системам заправки. Можно много рассказывать о том, какая тяжелая работа стоит за коротким словом «переворужение». Эта деятельность не столь эф-

фектна, как боевые вылеты, но и для нее требовались стойкие люди. Как ни странно, меньше всего это коснулось самих летчиков.

В течение следующих нескольких дней мы принимали «Ланкастеры». Они прибывали к нам с экипажами вспомогательной транспортной авиации, практически готовые к бою. Требовались лишь минимальные доделки. В моей собственной эскадрилье звено переподготовки так и не было создано. Нам приходилось осваивать новый самолет самостоятельно. Более того, нам приказали поторапливаться, так как через 2 недели должны были начаться интенсивные налеты на территорию Германии.

Хоппи во время увольнения сумел побывать в другой эскадрилье, которая тоже вела переподготовку, и налетал на «Ланкастере» целых 10 часов. Я попросил его показать, чему он выучился.

Самым трудным было освоиться в кабине нового самолета. В кабине современного самолета находятся десятки кнопок, ручек, тумблеров. Пилот должен твердо знать, где что расположено, чтобы в полете безошибочно найти нужный переключатель, не глядя на панели управления. Все операции нужно совершать автоматически, как при вождении автомобиля. Когда пилотируешь тяжелый бомбардировщик темной ночью, та доля секунды, которую потратит пилот, чтобы перевести взгляд с лобового стекла на панель управления, может оказаться пропастью между жизнью и смертью.

Мы взобрались в кабину, и я отметил, что расположение органов управления во многом похоже на то, что имеет «Манчестер». Практически все оказалось на знакомых местах. Единственными отличиями стали 4 сектора газа да еще пара-другая мелочей.

Хоппи уселся в кресло пилота, я встал позади. Дэйв Шэннон, который прибыл в эскадрилью совсем недавно, уселся рядом с Хоппи в кресло второго пилота, чтобы действовать в качестве бортинженера. Хоппи подробно объяснил порядок действий при взлете.

«Выключить тумблера», — скомандовал он в микрофон.

«Тумблера выключены», — подтвердил Дэйв.

«Подключить внутренние баки».

«Внутренние баки подключены».

«Запустить насосы».

«Готово».

«О'Кей. Теперь зачитываю порядок проверки», — сказал Хоппи. Я молча слушал, как Дэйв зачитывает список, который оказался очень длинным.

«Проверить привязные ремни», — сказал Дейв.

«Готово».

«Тормоза и давление в воздушной системе».

«О'Кей, тормоза и воздушная система».

«Стойки шасси зафиксированы».

Хоппи послушно отвечал на один вопрос за другим, пока не закончился этот список. Потом Дэйв перешел к опросу экипажа. Все, начиная с бомбардира и до хвостового стрелка, должны были проверить свое оборудование. Это заняло довольно много времени. Когда проверка закончилась, Хоппи повернулся ко мне.

«Разумеется, это полные учения. Если во время первых полетов это следует делать обязательно, то позднее эту процедуру можно будет сократить. Кое-что будет делаться совершенно автоматически. Но следующий этап — запуск моторов, взлет и полетная проверка — не изменяется никогда. Большинство пилотов выполняют его, каким бы опытными они ни были».

Затем он повернулся к бортинженеру.

«Приготовиться к запуску».

«О'Кей, к запуску готов».

Механики подготовили стартеры, и Хоппи положил руку на сектора газа. Дэйв должен был включать зажигание.

«Контакт — правый внешний!» — крикнул Хоппи в форточку кабины.

Дэйв нажимал кнопки одну за другой, и четыре огромных мотора ожили. Воздух наполнился дребезжащим грохотом, характерным для моторов «Мерлин».

«Убрать колодки».

«Колодки убраны».

Когда я выглянул в окно, то увидел внизу, в 20 футах под собой, маленького человечка, мечущегося между стойками шасси. В руках он держал трос, к которому были привязаны тормозные колодки. Эти колодки должны были не позволить самолету сдвинуться с места при запуске моторов. И хотя с прошлой войны самолеты значительно выросли в размерах, колодки остались теми же самыми. Это было то, что связывало нас с землей. Человечек лежал на спине под огромным пропеллером, резавшим воздух в 4 футах над ним.

Потом другой механик показался впереди и поднял над головой сжатые кулаки. Хоппи отпустил тормоза.

Послышался свист воздуха, и самолет, мягко покачиваясь, покатился по рулежной дорожке. При выходе на взлетную полосу Хоппи остановился и поочередно запустил моторы на полную мощность, каждый раз проверяя систему наддува, работу винтов переменного шага и магнето.

Тем временем Дэйв вызвал контрольную вышку.

«Хэлло, контроль. Вызывает «У Йок». Разрешите взлет».

«О'Кей. Взлет разрешаю. Держите связь», — ответил женский голос. Это был кто-то из женской вспомогательной службы КВВС. Они уже начали выполнять мужскую работу, чтобы высвободить нужных нам людей. Женщины делали великое дело.

Затем последовала новая серия команд Хоппи.

«Закрылки 30».

«Заккрыть радиаторы».

«Зафиксировать газ».

«Приготовиться к взлету».

«Хвостовой стрелок, сзади чисто?»

«Сзади чисто» — последовал ответ.

Хоппи дал всем моторам полный газ, а потом отпустил тормоза. Ускорение было ужасным, я схватил за бронспинку пилотского сиденья, чтобы не улечь назад.

«Полный газ».

«Полный газ», — подтвердил Дэйв.

Вскоре указатель скорости показал 110 миль/час, и самолет неожиданно перестал трястись. Мы были в воздухе.

«Набор высоты».

«Набор высоты».

«Убрать шасси».

«Шасси убраны».

«Убрать закрылки».

«Закрылки убраны».

«Крейсерский режим».

Когда Дэйв задал моторам нужные обороты для выхода на режим крейсерского полета, я отметил, что наша скорость составила 120 миль/час. Достаточно много для тяжелого бомбардировщика. Самолет летел устойчиво и послушно откликался на действия штурвала. «Ланкастер» был легким в управлении, насколько это было возможно для его размеров. Это была не машина, а просто конфетка. Хоппи показал мне, как останавливать мотор простым нажатием кнопки, и как лететь всего на одном моторе, постепенно теряя высоту. Но самолет даже в таком режиме мог продержаться в воздухе достаточно долго, чтобы уйти от вражеского берега. Он также показал, как сажать самолет на брюхо, используя закрылки. В качестве «поверхности моря» мы использовали гладкое облако на высоте 4000 футов.

Через полчаса Хоппи показал мне все, после чего вызвал контрольную вышку и запросил посадку.

«А теперь смотри внимательно, — сказал он. — Освоить правильные действия при посадке исключительно важно».

Мы кругами пошли вниз, пока не оказались в миле от взлетной полосы на высоте около 1000 футов. Тогда последовала новая серия команд.

«Закрылки 20».

Дэйв послушно установил закрылки на 20 градусов. Скорость упала до 160 миль/час.

«Увеличить обороты».

Сектора пошли вперед, и моторы взревели, выбросив облака белого дыма.

«Выпустить шасси».

«Шасси выпущены».

Мы заходили на полосу.

«Заккрыть радиаторы».

«Радиаторы закрыты».

Перед пилотом загорелись две зеленые лампочки.

«Шасси зафиксированы», — сообщил Дэйв, увидев это.

Теперь мы шли прямо на посадочную полосу, которая мне показалась шириной не более человеческого роста.

«Закрылки до отказа».

«Закрылки до отказа».

Дэйв толкнул рукоять, и самолет тут же задрал нос вверх, пока Хоппи рулями высоты пытался удержать его.

«Скорость?»

«Скорость 130 — 125 — 128 — 130», — говорил Дэйв, в то время как мы приближались к земле.

«Ты должен держать нос самолета задраным, когда садишься», — бросил Хоппи через плечо. Потом спросил:

«Скорость и высота?»

«300, 120».

«200, 120».

«100, 105».

«50, 105».

«О'Кей, — рывкнул Хоппи. — Убрать газ!»

Дэйв рванул назад все 4 сектора, пока Хоппи обеими руками тянул штурвал. Посадка прошла великолепно под треск и чихание выхлопа.

Мы пробежали по полосе около 100 ярдов и остановились. Затем Хоппи стянул кислородную маску со вспотевшего лица и произнес:

«Вот и все. А теперь попробуй сам».

Следующие несколько дней мы вместе с моим экипажем занимались учебными полетами. У меня имелись толь-

ко 3 постоянных члена экипажа, остальных приходилось одалживать, нанимать или воровать у других пилотов, когда это было возможно. «Мальчишка» Раскелл был штурманом. Он был очень молод, как и следовало из его клички. Однако он оказался отличным штурманом и прекрасно умел обращаться с хитрыми электрическими устройствами. Единственной слабостью Мальчишки оказалось пиво. Он мог выпить пинту, после чего его поведение становилось довольно комичным. Если мы вместе отправлялись в увольнение, скажем, в Бостон, он обычно пил лимонад. Иногда он ухитрялся окосеть и от лимонада! Джонни-стрелок был старше. Это был совершенно бессовестный человек, насколько я знаю. Хатч был радистом, и его только что призвали служить. Мне следует упомянуть еще одного человека, который летал вместе с нами. Это был радист, но в воздухе он умел делать абсолютно все, разве что не мог посадить самолет. Все звали его Джорди и очень любили. Он был настоящим кокни и стремился летать как можно чаще. Как-то он ухитрился совершить 7 вылетов с различными экипажами. Сначала он полетел как стрелок, потом как бортмеханик и наконец как радист. Было забавно посмотреть на Джорди перед вылетом. Его одеяния были ужасны и просто неописуемы. Но на голову он неизменно напяливал шелковый берет вроде тех, что носят французские моряки. Он поклялся не подниматься в воздух без этого берета и свою клятву держал.

В конце концов, мы более или менее подготовились. После этого нас отправили на один аэродром в Кембриджшир, чтобы забрать министра авиации сэра Арчибальда Синклера и пару золотых фазанов. Мы гордились своей миссией. Однако так получилось, что наш бортинженер оказался новичком. По пути назад министр ткнул меня пальцем в спину и попросил выключить один мотор. Я сделал это, и министру очень понравилось. Потом он попросил меня выключить второй, что понравилось ему еще больше.

После того как мы несколько минут летели на двух моторах, в кабине появился один из генералов и попросил запустить моторы обратно, так как, в отличие от министра, золотые фазаны спешили. И тут, к моему ужасу и ужасу всех остальных, встали последние два мотора. Мой бортинженер по неопытности нажал не те кнопки! Однако все обошлось, так как через пару секунд он сумел запустить все четыре мотора. Однако за эти секунды я успел в цветах и красках представить себе, в какую переделку мы попадем, если нам придется идти на вынужденную прямо посреди Англии, причем единственной причиной этому станет человеческая глупость. Да еще когда на борту министр авиации! Однако в это время он пробовал в деле хвостовую турель и ничего не заметил.

Подожли к концу две недели, которые дал нам командир авиагруппы. За это время, благодаря Хопи, Биллу и еще нескольким пилотам, вся эскадрилья научилась летать на «Ланкастерах» днем и ночью. Прибыла группа новых бортинженеров, и у нас теперь набралось не менее 40 экипажей, готовых к полетам.

29 мая мы получили приказ готовиться. Намечался крупный налет на Гамбург, в котором должны были участвовать самолеты всех типов, в том числе из состава Берегового и Учебного Командований¹. Всего в налете должны были участвовать около 1300 самолетов, которым предстояло сбросить 1500 тонн бомб. Этот рейд должен был стать крупнейшим за всю историю воздушной войны.

Тем не менее, погода спасла Гамбург. Налет был перенесен на следующую ночь, а в качестве цели был выбран Кёльн.

Удача сопутствовала бомбардировщикам во время этого налета, и они отлично справились со своей работой.

¹ Это был первый из знаменитых «рейдов 1000 бомбардировщиков» Харриса. *Прим. пер.*

К концу налета зенитные батареи были подавлены, а город превратился в сплошное море огня. В течение 90 минут на Кёльн было сброшено почти 1500 тонн бомб. Вице-маршал авиации Болдуин, который находился на одном из бомбардировщиков, сказал, что не видел ничего подобного. В налете участвовали 38 самолетов нашей эскадрильи, которые сбросили 88 тонн бомб, не потеряв ни одной машины. Это был рекорд, и в боевом дневнике эскадрильи появилась соответствующая запись.

Планом операции предусматривалось уничтожить промышленные районы Кёльна и немного успокоить измученный британский народ. Успех налета объяснялся тем, что в эту ночь было полнолуние, а небо оказалось совершенно чистым. Видимость была отличной. На следующую ночь соединение почти из 1000 бомбардировщиков попыталось проделать то же самое в Эссене, но получилось совсем наоборот. Точнее, ничего не получилось. Всю дорогу нашим бомбардировщикам пришлось пролететь в тучах, и бомбы оказались разбросаны по всей долине Рура. Тем не менее, тем немцам, чьи дома находились в сельской местности, пришлось несладко.

Следующий рейд 1000 бомбардировщиков оказался последним. Его целью стал Бремен, однако этот налет провалился из-за плохой погоды. Затем эти рейды были прекращены, потому что оказалась полностью нарушенной работа учебных эскадрилий. Также нужно было принять во внимание, что мы рисковали потерять наиболее опытные инструкторские кадры, хотя процент бомб, пришедшийся долю самолетов Учебного Командования, был невелик.

С этого момента мы должны были совершать налеты как можно чаще, причем в операциях было задействовано от 400 до 600 бомбардировщиков. Я летал меньше, чем мои парни, но все-таки совершал вылеты хотя бы раз в 5 дней. Никто из командиров эскадрилий не отказывался от вылетов. Нам приходилось строчить бесчисленные бумаги, писать похоронки, заниматься текущи-

ми делами эскадрильи, но вдобавок еще и летать по ночам. В действительности, каждый раз, когда парни отправлялись в полет, мы сидели в центре управления, дожидаясь их возвращения. Однако отоспаться на следующий день командир не мог. После 3 часов в постели он должен был встать и начать подготовку следующего рейда, распределять бомбы и топливо, комплектовать экипажи. Но этим на каждой базе занималось также множество других людей. Служба вооружений, штурманская служба, разведка — все они делали свое дело, все страшно уставали, но старались доставить как можно больше бомб в Германию.

Немногие люди за пределами нашего мирка (иногда нам казалось, что это действительно происходит в потустороннем мире) понимали, что скрывается за сухой строчкой военной сводки: «Прошлой ночью сильное соединение бомбардировщиков впервые за последнюю неделю совершило рейд». А это означало много тяжелой работы на всех базах. Каждый день экипажи проходили инструктаж, бомбы загружались в самолеты, они готовились к взлету. Иногда эскадрильи уже выруливали на взлетные полосы, когда красная лампа на сигнальной вышке сообщала, что вылет отменен.

И представьте себе ощущения пилотов в этот момент. Большинство летчиков согласится со мной, когда я скажу, что самое тяжелое в рейде бомбардировщиков — это взлет. Лично я ненавижу те минуты, когда приходится сидеть в комнате отдыха и ждать машину, которая отвезет тебя к самолету. Это ужасные минуты. Тебе кажется, что кишки просто прилипают к хребту. Ноги отказываются держать тебя. Ты громко и нервно смеешься в ответ на дурацкие шутки. Закуриваешь одну сигарету за другой и выбрасываешь их после первой же затяжки. Иногда ты чувствуешь себя совершенно разбитым и очень хотел бы лечь в госпиталь. Самый маленький инцидент приводит тебя в бешенство, и ты вспыхиваешь по малейшему поводу и без него. Когда кто-то забывает свой парашют, ты называешь

его такими именами, которые в обычной жизни тебе даже не придут на ум. И все это потому, что ты боишься, смертельно боишься. Я знаю, так как испытал все это на себе. Я всегда чувствую себя отвратительно, пока не захлопнется люк самолета. Пока радист (Хатч) не скажет: «Переговорное включено», и не оживут моторы. И тогда ты моментально успокаиваешься. Начинается работа.

Но когда вылет отменен, сжатая пружина распрямляется с ужасной силой. Кто-то дико смеется. Кто-то становится мокрым, как мышь. Кто-то напивается до чертиков.

«Им не повезло».

Это мы с Томми Ллойдом разговаривали о чем-то. Он был старшим офицером разведки. В начале войны его снова призвали на службу в армию. Во время прошлой войны он воевал и был награжден Орденом за выдающиеся заслуги. Мы сидели в маленьком клубе в Скегнессе, потягивая пиво вместе с парнями. Мы все чертовски устали, так как последние 14 дней находились в постоянной готовности, но за это время мы совершили только 4 вылета. Шпак, который только что ввалился в бар, отпустил нелестное замечание в адрес «отдыхающих летчиков». В Египте кто-то воюет, не так ли?

Я чуть не взбесился.

«Все правильно, они просто не понимают», — сказал Томми.

«Да, они не понимают. Если бы им пришлось спать по 3 часа в сутки, поднялся бы ужасный шум. Их профсоюз встал бы на дыбы. Однако, я полагаю, что в ту войну парням из пехоты приходилось еще труднее».

«Это в порядке вещей. Однако никто не знает, что происходит на базах бомбардировочной авиации. Об этом следовало бы рассказать».

«Кто-то должен рассказать. Надеюсь, придет день, когда об этом узнают», — согласился я.

О вечеринках. В тот период их было не слишком много, мы были очень заняты. Как-то мы устроили нечто в дан-

синг-холле Бостона, но это не имело ничего общего с праздниками недавнего прошлого. Единственный заслуживающий упоминания инцидент произошел, когда Билл Уамонд одолжил свой китель дорожному рабочему. Этот тип собирался на танцы, и я подумал, что прибыл один из моих новых офицеров. Я приказал ему пойти побриться. Представьте себе его изумление и недоумение!

В это время поползли слухи, что нашу группу перебросят на Средний Восток. В последние месяцы дела там шли из рук вон плохо, и эти слухи казались довольно обоснованными. Однако этого не случилось. Тем не менее, авиация требовалась на всех фронтах. После тяжелых боев под Найтсбриджем, когда было уничтожено большое количество наших танков, наши войска отступили к Эль-Аламейну, последнему барьеру перед Каиром. Казалось, что у нас не слишком много шансов удерживать эту позицию. Говорят, что Муссолини лично прибыл в Африку, захватив с собой роскошный парадный мундир, чтобы въехать в Каир на белом коне. Однако под Эль-Аламейн были переброшены свежие подкрепления. Наши войска проявили чудеса героизма и остановили Роммеля. Немецкий Африканский Корпус начал выдыхаться, так как его коммуникации уже растянулись на 1500 миль.

В России немцы продолжали наступать. Они продвигались к Дону с пугающей скоростью. Начинало казаться, что конец близок.

Подводная война в Атлантике едва не перерезала наши коммуникации с Америкой. Мы просто не имели способов отражать ночные атаки подводных лодок. Моей эскадрилье пришлось отправить 3 «Ланкастера» в Ирландию, чтобы охотиться за подводными лодками, однако это ослабляло наши удары по самой Германии. Такой серьезной была в то время подводная угроза.

Только на Дальнем Востоке наступление агрессора удалось замедлить. Это было сделано благодаря дальновидности американских адмиралов. Битвы в Коралловом море и

у Мидуэя они провели совершенно по-новому. В обоих случаях было использовано большое число авианосных самолетов, что принесло решительные победы. Японское продвижение к Австралии было остановлено. Может быть, теперь они попытаются прорваться к Индии?

Только время могло дать ответ на такие вопросы. Однако наш народ и парламентарии устали ждать хороших новостей. Черчилль подвергся яростной атаке в парламенте за свою военную стратегию. Но ему пришлось вытерпеть все, так как на осень были намечены крупные совместные операции союзников, а по соображениям секретности о них нельзя было упоминать.

Время шло, приходили и уходили новые экипажи, а единственные наступательные действия из всех английских вооруженных сил вели несколько бомбардировочных эскадрилий.

Налеты на Гамбург и Дюссельдорф, проведенные в лунные ночи, принесли только частичный успех. Приличная меткость бомбометания была достигнута лишь потому, что самолеты шли довольно низко, и экипажи могли видеть точку прицеливания. Но та же самая яркая луна резко увеличила опасность. Количество немецких ночных истребителей увеличивалось с каждым днем. Вскоре они превратились в серьезную угрозу, даже более серьезную, чем зенитные орудия. Для защиты от них мы должны были лететь в сомкнутом строю, но это мешало при подходе к точке сброса бомб. Как-то ночью мы с Хоппи едва не столкнулись над доками Гамбурга, когда попытались одновременно атаковать одну и ту же цель.

Но так происходило только в лунные ночи. Налеты в темноте оказались практически бесполезными, но очень опасными. Пилоты долго кружили, пытаясь обнаружить город, ежеминутно рискуя столкнуться. Иногда над целью одновременно оказывалось до 400 самолетов. Когда мы находились в Англии, то считали, что 20 самолетов, кружащих над базой, — уже слишком много и опасно. А что происходило в небе над Бременом, когда

там находилось несколько сот бомбардировщиков? Но практически всегда летчики были вынуждены мириться с опасностью слишком долгого пребывания над целью. Днем очень легко видеть, куда ты намерен сбросить бомбы. Ты можешь выйти на цель кратчайшим путем, летя по прямой. Это самый безопасный метод атаки. Однако ночью тебе приходится мотаться вверх и вниз, пытаешься различить то, что тебе приказали атаковать. Чтобы избежать столкновений, самолеты вынуждены расходиться, строй ломается, и теперь они могут стать легкой добычей ночных истребителей.

Что-то следовало предпринять. Нам была нужна новая тактика. Мы могли доставить к цели тяжелые бомбы. В самом скором времени ожидалось поступление 4000- и 8000-фунтовых. Множество зажигательных бомб можно было сбросить серией длиной целую милю. Мы имели оружие. Мы имели самолеты. Мы имели экипажи, которые могли бомбить метко с помощью новых прицелов. Теперь нам следовало добиться слаженных действий, чтобы класть как можно больше бомб в одну точку. Только это могло принести реальный эффект.

Но как?

Прежде всего, лучшие экипажи лучших эскадрилий должны были нести осветительные ракеты.

Они были упакованы в кассеты по 12 штук и после запуска хорошо освещали окрестности, но только на несколько минут. Однако временами от этих ракет было больше вреда, чем пользы. Из-за навигационных ошибок часть самолетов-осветителей могла выпустить их не над тем городом, где следовало. Тучи могли отразить их свет и подставить бомбардировщики под удар ночных истребителей. Некоторые цели, вроде заводов Круппа в Эссене, были окружены таким количеством зениток и прожекторов, что даже свет ракет терялся в этом зареве.

Как-то раз мы начали упражняться в дневных полетах на большой высоте. Немедленно поползли слухи:

«Мы снова будем охотиться на «Тирпиц».

«Нет, будем бомбить французские аэродромы, чтобы остановить рейды по Бедкеру»¹.

Но у меня была своя догадка.

Я разговаривал с Томми Ллойдом. Здесь же был Хоппи.

«Ради чего мы устраиваем этот высотный цирк?»

«Я не совсем уверен, но кое-что могу предположить».

«Крупп?»

«Да».

«Я тоже так думаю, — согласился я. — Американцы уже начали налеты на своих «Крепостях». Их прикрывают истребители. Я не удивлюсь, если наше командование попросило разрешения летать вместе с ними под защитой их пулеметов».

«Это было бы неплохо, — сказал Хоппи. — А почему у нас нет таких пулеметов?»

«Ночью они нам не нужны. Дистанция слишком мала. Но было бы неплохо иметь более сильное вооружение», — вмешался только что подошедший Билл.

«Ладно, и как же мы будем бомбить эти хорошо защищенные цели?» — спросил я.

«А я вообще не понимаю, как мы можем бомбить эти заводы, неважно — днем или ночью. Они слишком хорошо прикрыты зенитками».

«Я тоже не знаю», — добавил я.

Но у Томми Ллойда была идея.

«Могу предположить, что будет сформирована специальная эскадрилья «Бофайтеров» или «Москито» с отборными экипажами. Они должны будут появиться в сумерках как раз перед прилетом главных сил и сбросят цветные зажигалки на сам завод. Их можно будет видеть с большой высоты, и наши парни смогут спокойно бомбить цель».

«Выглядит неплохо, но в эскадрилье самоубийц будут высокие потери».

¹ Налеты на города, описанные в туристических путеводителях. Прим. пер.

«Наверное, будут, но цель будет уничтожена».

«Да, а это самое главное», — добавил Хоппи.

Было время ленча. Я уже поднялся, чтобы выйти, но тут зазвонил телефон. Томми взял трубку.

«Это штаб группы», — спокойно сообщил он.

Мы подождали, гадая, что там стряслось. Вечером мы должны были отправиться в увольнение, и намечалась небольшая вечеринка.

«Хорошо, — мрачно сказал Томми. — Я передам командиру эскадрильи. — Он посмотрел на нас, прищурившись. — Ты был совершенно прав. Наша эскадрилья сегодня бомбит заводы Круппа. Взлететь следует как можно скорее».

«Какого дьявола!» — взорвался я.

«Да не бойся. Это всего лишь рейд над тучами».

Мы взлетели, шесть самолетов, один за другим. К 3 часам ночи мы вернулись.

8 июня я взял с собой в качестве второго пилота Дэйва Шэннона, и мы полетели к Вильгельмсхафену. Ветер был сильным, чего метеорологи не ожидали. Когда мы находились еще в 60 милях от цели, осветительные ракеты уже начали гаснуть. Мы немедленно помчались туда, но увидели только пустое пространство. Потом на севере вспыхнули новые ракеты. Снова ничего. В отчаянии мы оглядывались, пытаясь увидеть освещенную цель, но все напрасно. В конце концов мы повернули на север, нашли линию берега, пошли вдоль нее и обнаружили гавань. Там не было ничего, хотя атака должна была начаться 20 минут назад. Даже Дэйв не был уверен, что мы вышли в требуемое место.

Снимки, сделанные во время этой операции, разочаровали всех. Бомбы были разбросаны по всей северо-западной Германии. Но что самое скверное, мы понесли тяжелые потери, потому что действовали разрозненно. Германское агентство новостей сообщило: «Прошлой ночью вражеские самолеты сбросили несколько бомб на северо-западную Германию. Потерь и разрушений нет».

Из 106-й эскадрильи не вернулся лейтенант Бродерик. Я отправился к его жене, прождав целых 3 часа после предельного срока возвращения. Уже подходя к воротам, я заметил в окне маленькое белое лицо. Она открыла дверь еще до того, как я успел позвонить. Она знала, что произошло, я прочитал это в ее глазах. Она молча выслушала меня, хотя в этот момент рушился весь мир. Потом она повернулась, не произнеся ни слова, и начала подниматься по лестнице.

А когда я вернулся в свою комнату, то не думал об этой мучительной сцене. Я думал о руководстве Бомбардировочного Командования, посылавшем нас в подобные рейды. Эти парни, как и сотни других, не вернулись назад, но я не уверен, что они хотя бы видели цель. Это следовало менять. Была создана новая тактика, слегка напоминавшая предложенную Томми Ллойдом. Может быть, она была даже лучше.

ГЛАВА 14

СИТУАЦИЯ МЕНЯЕТСЯ

Если командиров эскадрилий мучил вопрос, как сбросить больше бомб на цель, то у главнокомандующего были совсем иные заботы. Из надежных источников мы узнали, что все свое время он проводит, сидя за столом и опрашивая пилотов, проклиная ученых и спуская командиров групп с небес на землю, чтобы получить информацию о результатах бомбардировок. Почему провалился налет на Бремен, проведенный прошлой ночью? Потому что экипажи не видели земли. Почему они не могут лететь вслепую? Потому что они умеют определять свое место с ошибкой 20 миль и больше. Почему? Потому что немцы глушат все наши радиомаяки. Почему над Бременом не были выпущены осветительные ракеты? Может, и были выпущены, но противник поставил такую густую дымзавесу, что наши не увидели вообще ничего. Почему из тех бомб, которые все-таки были сброшены недалеко от цели, большинство упало юго-западнее? Потому что после взлета ветер переменился, но летчикам никто об этом не сообщил.

И так день за днем. Его интересовало все. Все силы были брошены на поиски способа, который позволил бы крупному соединению бомбардировщиков более точно сбрасывать бомбы на цель, избегая при этом ненужных разрушений. И, наконец, план был выработан.

За время моего отсутствия из эскадрильи пропало множество летчиков, кое-кто навсегда. Зато прибыли новые. Учебные подразделения иногда выпускали совсем неплохой материал: Банни Грейн, Вимпи Веллингтон, Джонни Коутс, Таффи Уильямс и Гинджер Крауфут, которые прибыли в последние несколько недель. Им еще предстояло войти в историю как величайшим людям 106-й эскадрильи. С самого начала они принялись фотографировать точку прицеливания, и сделанные ими снимки вывели эскадрилью на почетное седьмое место во всем Бомбардировочном Командовании. Своими навыками и достижениями они были во многом обязаны прекрасному командиру звена, который только что прибыл, чтобы занять вакантное место. Его фамилия была Вулридж, однако так его почти никто не называл. С тех пор, как он только начал летать, везде и всюду он был известен как Дим. Он имел огромные усы и резкие черты лица. Поведение Дима могло поразить кого угодно. Едва он появился у нас, как сразу попытался написать концерт для пианино с оркестром. Я думаю, что таким образом он хотел найти предлог, для того, чтобы не слишком много времени проводить с парнями. У Дима были проблемы с желудком, и он не мог пить много. Поэтому у него всегда имелась отговорка: он должен посидеть в тишине у себя в кабинете за нотной бумагой, времени на распитие пива у него нет. Другой его слабостью была поэзия. И все-таки Дим во всех остальных отношениях был прекрасным человеком. Кроме всего прочего, он совершил 67 вылетов в Германию. Дим был очень добр со своими парнями, но я боюсь, не слишком почтителен с командиром эскадрильи. Хотя я не признавался в этом вслух, по-моему, за ним требовался присмотр.

Когда мы долетели уже до Антверпена, нам приказали возвращаться. Облачный слой, который должен был нас защитить, начал понемногу таять. Небо достаточно очистилось. И мы могли видеть так далеко, как желали. Не слишком приятное положение, когда ты один. Как

только мы получили приказ, мы немедленно развернулись и спикировали к Флиссингену. Мы надеялись атаковать пароход водоизмещением 4000 тонн, который шел в миле от берега. Но то же самое попытался сделать другой «Ланкастер», который летел в миле впереди нас. Прекрасно зная, что за нами уже гонятся истребители Люфтваффе, я по радио приказал ему подойти ближе, чтобы мы могли поддержать друг друга огнем своих пулеметов. (В тот день мы сумели сбить трех фрицев, все FW-190.) Мы летели вместе с ним, пока не появились какие-то облачка. И тут Джонни первым заметил другой самолет, который собирался атаковать какое-то судно.

«Смотрите, это же «О Орандж», — заявил он.

Напрягая глаза, я различил сидящего в кабине Дима. Его огромные усы торчали в стороны, а бортинженер подавал ему сигарету. Заметив нас, Дим улыбнулся. Затем он сообразил, кто летит рядом, и тут же спикировал в облако.

«Да, это был «О Орандж», — сказал я парням. — Но кто-то утверждал, что самолет неисправен. Не так ли?»

В эскадрилье то и дело появлялись какие-то незнакомые лица, назначение которых Дим проводил, даже не ставя меня в известность. Этих парней он желал иметь рядом с собой. Но, несмотря ни на что, Дим был отличным парнем. Он очень много делал для своей эскадрильи. Слишком долго все мы, да и я в том числе, думали только о тоннаже сброшенных бомб, совсем не придавая значения точности бомбометания. Однако Дим организовал несколько ночных бомбежек и заставил парней практически каждую ночь тренироваться в фотографировании.

В тот период мы никак не могли толком решить проблему уничтожения указанных целей. Американские ВВС еще не имели в Европе значительных сил. Единственное, что мы знали — у них имеется новый бомбовый прицел, с помощью которого они могут бомбу положить буквально на чайное блюдце. Но пока что отдуваться за всех приходилось Бомбардировочному Командованию. В этот период самой грозной оставалась подводная опасность. Про-

тивник строил подводные лодки быстрее, чем мы могли их топить. Работа кипела как в германских портах, так и на захваченных немцами территориях.

Данциг был одним из таких портов.

Данциг находился в Польше, очень далеко от берегов Британии, однако мы должны были постараться помочь нашему флоту в Битве за Атлантику. Поэтому был запланирован дневной налет на этот порт, где каждый месяц строилось по крайней мере 12 подводных лодок.

Для выполнения задачи было решено привлечь «Ланкастеры». При этом самолетам предстоял перелет длиной 1500 миль над вражеской территорией в дневное время. Если бы мы могли ночью бомбить с достаточной точностью, операцию можно было бы провести при минимальном риске. Однако был отдан специальный приказ, требующий любой ценой избегать потерь среди гражданского населения. Поэтому нам пришлось согласиться с дополнительным риском перелета над вражеской территорией без истребительного прикрытия.

О самом налете можно мало что сказать. Наше снайперское бомбометание было оценено всего лишь несколькими строчками в газете:

«Вчера наши «Ланкастеры» совершили дневной налет на Данциг, чтобы провести атаку вражеских верфей подводных лодок. Много прожекторов было уничтожено стрелками...»

Да, там было много зениток и прожекторов, потому что мы крупно промахнулись со временем. Большинство из нас прибыли к Данцигу, когда было уже достаточно темно. Лично я, вместо того чтобы бомбить Данциг ночью, когда в порту не было видно ничего, сбросил бомбы на маленькое судно, стоящее на внешнем рейде. Высота — 1000 футов, промах — 20 ярдов. Мы спасли жизнь гражданским, а заодно узнали, что налеты следует планировать **тщательно**.

В это время поползли слухи, что начинается формирование эскадрильи целеуказания, или Патфайндеров, в которую будут отбираться лучшие экипажи из всех эскадрилий.

Дим сказал:

«Мне это кажется недурной идеей, но я предвижу массу проблем».

«Что они будут делать?» — спросил кто-то.

«Подходить на малой высоте и освещать цели с помощью ракет. Мы будем держаться выше в полной безопасности и метко бомбить», — сказал Джонни.

«Это хорошо».

«Это прекрасно».

«Да, но я повторяю, возникнут сложности, — сказал Дим. — Прежде всего, трудно сформировать с нуля новую эскадрилью. Если вы будете спешить, получится плохо, а они хотят спешить. Я думаю, лучше было бы отобрать лучшую эскадрилью Бомбардировочного Командования и переименовать ее в «Первую эскадрилью Патфайндеров».

«Это значит — нас», — заметил Таффи.

«Нет, мы занимаем только пятое место. Я полагаю, лучшая — это 97-я».

После короткого спора все согласились, что лучше выбрать 97-ю эскадрилью.

«Второй проблемой станут потери, — продолжил Дим. — Если они намерены действовать на малых высотах, их потери будут слишком высоки. Слишком. Как они рассчитывают с этим справиться? Обучение новых экипажей потребует времени».

«Эскадрильи будут отдавать им свои лучшие экипажи, но на строго добровольной основе», — предложил Вимпи.

«Тогда лучшие эскадрильи просто лишатся отборных экипажей. Или не окажется ни одного добровольца, и Патфайндеры вымрут сами собой».

«Это верно. Умные командиры будут придерживать лучшие экипажи и спихивать их вниз по шкале. Зато пло-

хие не станут делать ничего и неожиданно превратятся в лучших».

«Это война, — сказал Дим. — Все выяснится лишь через много-много дней. Но есть еще третья проблема, насколько я вижу. Будут там высокие потери или нет — пока еще не известно. Зато понятно, что лучшие летчики, которые в своих эскадрильях претендуют на должность командира звена, превратятся в рядовых пилотов у Патфайндеров и потеряют возможность повышения в звании. Их места займут оставшиеся середнячки. И мне это кажется несправедливым».

«Но это касается всех эскадрилий специального назначения», — заметил я.

«Я понимаю. Но в любом случае, мне хочется, чтобы они поторопились. Нам действительно требуется повысить меткость бомбометания».

А в Бомбардировочном Командовании продолжали кипеть споры и раздоры. Кое-кто из больших шишек не мог дождаться дня, когда Патфайндеры совершат первый вылет. В эту компанию входило большинство командиров авиагрупп. Зато другие, в том числе офицеры штаба Командования, продолжали сомневаться. Идея казалась слишком смелой. Зачем менять систему, которая хорошо ли, плохо ли работает три года? Они спорили и препирались, препирались и спорили, впустую тратя время. Сюда впутали даже премьер-министра, и в конце концов именно он принял окончательное решение, оказавшееся правильным.

15 августа 1942 года Патфайндеры впервые показали себя.

Однако вернемся на несколько дней назад. 9 и 10 августа мы все занимались постановкой мин на Балтике, чтобы помешать «Принцу Ойгену» выскользнуть в Атлантику. Это были продолжительные полеты, 7 и более часов, да еще погода оставляла желать лучшего. Проводить по 15 часов в воздухе в течение суток — слишком много для среднего пилота. Погода была настолько плохой, что после

взлета мы сразу оказывались в туче, даже не успев втянуть шасси. При возвращении нам приходилось садиться обязательно при дневном свете.

11 августа мы отдыхали, а на следующую ночь мы провели последний налет на территорию Германии, в котором не участвовали Патфайндеры. Между прочим, это был мой день рождения. Наверное, поэтому налет увенчался полным успехом. Мы уничтожили 135 акров построек. Каждый экипаж опускался под тучи, чтобы найти свою цель, и сбрасывал бомбы с высоты 5000 футов. Я не могу отделаться от мысли, что парни постарались преподнести мне подарок, но в результате подарочек получили фашисты.

Однако, совершив 4 вылета за 5 дней, мы все очень устали, и эскадрилья получила день отдыха. Мы отправились в наш паб — «Красный лев» — и опрокинули по кружечке пива.

На следующий день мы узнали, какая именно эскадрилья выбрана, чтобы действовать Патфайндерами в составе 5-й группы. Парень, служивший в этой эскадрилье, приземлился на нашем аэродроме прошлой ночью из-за неполадок с мотором. Он рассказал нам все, что знал.

«Завтра мы должны перелететь на юг, куда-то в Хантингдоншир. Я полагаю, это будет хорошее место: там отличное пиво и симпатичные девушки. В любом случае, все мы будем рады убраться из Линкольншира».

«Прекрасно, — сухо согласился Дим. — Но каковы условия службы в соединении Патфайндеров?»

«Насколько я знаю, мы тоже должны совершить 60 вылетов без перерыва. Однако нам дают отдохнуть, когда мы выматываемся, и никто еще не называл это отсутствием смелости. Когда ты получаешь звание Патфайндера — это означает 10 вылетов в качестве осветителя, — вам позволяют носить особую пару золотых крылышек под орденскими ленточками» (он сам имел Крест за летные заслуги).

В ответ на это послышался хор саркастических возгласов: «Что значит быть осветителем?»

«Давайте, я немного подробнее расскажу обо всем. Новые экипажи сначала несут только зажигательные бомбы, осветительных ракет не имеют вообще. Однако они должны атаковать перед появлением главных сил, поэтому первые зажигалки летят прямо в цель. Следующая группа экипажей берет только осветительные ракеты. Эти парни должны найти цель, и мы называем их ищейками. Они должны исключительно точно держать курс, пытаться лететь по счислению. Точно в расчетный момент прибытия они начинают пускать ракеты через каждые 30 секунд. Ракеты освещают большой участок местности, длиной около 10 миль. Тем временем остальные ищейки разворачиваются по обе стороны от этой линии, поэтому к началу атаки оказываются освещенными около 10 квадратных миль. Это не слишком хорошо, но достаточно для следующей группы парней».

«А что же лучшие экипажи?» — спросил я.

«Они несут кассеты ракет, которые выпускают в тот момент, когда видят точку прицеливания. В действительности они пытаются положить ракеты прямо в эту самую точку. Они летят сразу за ищейками и называют себя осветителями. Когда они видят цель, то выпускают специальную серию ракет. Туда немедленно подтягиваются остальные Патфайндеры и вешают над целью сотни ракет, которые, как мы надеемся, осветят цель, словно днем».

«А как быть с тучами?»

«На этот вопрос мы пока сами не знаем ответа. Но первое, что мы собираемся начать делать, — высылать каждую ночь разведчик «Москито», примерно за час до взлета наших самолетов. Он должен точно выяснить погодные условия над целью. Мы, может быть, начнем высылать метеоразведчик и за 5 часов до взлета, чтобы быть совершенно уверенными, что погода позволит атаковать цель».

«А туман?»

«Ну, если туман достаточно густой, мы сбрасываем «анютины глазки». Это 250-фунтовая зажигательная бомба, которая на земле горит ярким красным огнем. Ее можно легко различить даже сквозь самый густой туман».

«Как долго она горит?»

«Достаточно долго, целых 15 минут».

«Это звучит разумно. А на каких высотах вы действуете?»

«На тех же, что и вы. Мы можем лететь ниже, если тучи идут достаточно низко, но самое главное, что диктует наши действия, — необходимость совершенно точно определить свои координаты».

«Но как вы можете точно знать, где находитесь? Немцы глушат радиомаяки нашего флота. С их помощью мы можем определиться только над Северным морем и не дальше».

«Мы должны довести до совершенства полет вслепую — по приборам и счислению. Полет по счислению — наш девиз. Мы стараемся как можно точнее определить силу и направление ветра. В этом случае, если пилот хороший, а приборы исправны, — на 300 миль полета ошибка составит не более 10 миль. Ну, а затем ищейки делают все остальное».

«Выглядит привлекательно, — согласился Хоппи. — Однако мы все еще не имеем точки прицеливания».

«Это так. Бомбы всегда рассеиваются».

«Но, по крайней мере, над нужным местом».

«Да, если все сработает, — над нужным».

«Я надеюсь», — сказал Дим, не скрывая сомнений.

Через 2 дня Патфайндеры повели соединение бомбардировщиков во время не очень сильного налета на Эмден. Этот порт был не слишком крупным, и его прикрывало не так много зенитных орудий, поэтому даже успешный налет вряд ли принес много пользы. Однако эта операция была нужна, чтобы придать Патфайндерам уверенность в себе. Они хорошо осветили цель, и бомбы легли точно. До сих пор жители Эмдена еще не видели столь серьезных разрушений.

Мы в этой операции не участвовали, как и в последующих налетах, так как были задействованы для выполнения специальных заданий.

Эта история началась довольно давно, когда наши потрепанные «Хэмпдены» еще использовались для одиночных атак с пикирования против «Шарнхорста», стоящего в гавани Киля. Теперь «Шарнхорст» стоял в Гдыне, и на нем устанавливалось новое оборудование. Там же стоял списанный «Гнейзенау» вместе с новым авианосцем «Граф Цеппелин», который готовился к первому походу. Адмиралы Королевского Флота опасались, что эти корабли вместе с линкором «Тирпиц» и несколькими крейсерами могут образовать сильное оперативное соединение, которое прорвется в Атлантику, где их присутствие было крайне нежелательно. Особенно потому, что намечалось проведение нескольких исключительно важных операций.

Тем временем, после памятного прорыва «Шарнхорста» и «Гнейзенау» через Ла-Манш, к работе были привлечены ученые, которые создали новый тип бомбы. Ее называли просто «линкорная бомба». Детали ее конструкции и способ действия остаются секретом даже сегодня. Но для простоты можно сказать, что одно попадание должно было вывести линкор из строя. Бомба была довольно тяжелой, но, как всякое новое оружие, пока не была свободна от недостатков. На вид она казалась довольно неуклюжей и напоминала репу. Как у всякой репы, ее баллистические качества оставляли желать много лучшего. Когда ее сбрасывали с большой высоты, вместо того чтобы лететь, как нормальная бомба, она охотно меняла траекторию. Поэтому, чтобы поразить корабль с высоты 8000 футов, помимо умения бомбардира требовалось изрядное везение. Единственной альтернативой этому был заход на малой высоте. К несчастью, эту бомбу требовалось сбрасывать с высоты ровно 1000 футов, иначе она могла не сработать. Поэтому пилоту предстояло пролететь над линкором строго горизонтально на вы-

соте 1000 футов. Большинство корабельных артиллеристов согласится со мной, что в таких условиях лишь отдельные «Ланкастеры» сумеют дойти до точки сброса бомбы.

Маршал авиации Харрис передал эту «игрушку» моей эскадрилье. Нам приказали провести учения по бомбометанию с малой и большой высоты. Для этой работы были приобретены два специальных бомбовых прицела. Министерство авиационной промышленности, которое давно научилось делать прекрасные самолеты, теперь стало изготавливать весьма полезные приспособления к ним. На вооружение бомбардировочных эскадрилий начали поступать прекрасные прицелы двух типов. Прицел для бомбометания с большой высоты значительно отличался от прицела для малых высот, но в любом случае мы не слишком много носились с бомбовыми прицелами, потому что ночные бомбежки не требуют особой меткости. Нас вполне устраивала бомба, положенная в круг радиусом четверть мили. Однако высотный прицел, о котором идет речь, был действительно точным. Когда мы начали практиковаться в работе с ним, то быстро научились класть бомбы в круг радиусом 60 ярдов с высоты 10000 футов. Этого было достаточно для наших целей.

Тренировки проходили без перерыва два месяца, и 6 экипажей в нашей эскадрилье стали настоящими снайперами. Когда облачность была низкой, мы тренировались в бомбометании с малой высоты и научились класть бомбы в круг радиусом 15 ярдов. Если бы германские корабли попытались укрыться под тучами, мы все равно достали бы их, хотя это и было бы нелегко. В течение последних двух месяцев нам приходилось держать по 3 экипажа в постоянной готовности. Они могли взлететь сразу по получению приказа. Иногда и мне самому приходилось дежурить. Однако какими бы хорошими пилотами мы ни были, надо признаться откровенно, что мои парни остались живы лишь потому, что ни у одного из германских адмиралов не хватило смелости выйти в море.

«Ясно одно: если нам придется взлететь и атаковать эти корабли, кое-кто получит Крест Виктории посмертно», — заметил Дим.

«И кто первый?» — спросил Таффи.

«Только не я, — ответил кто-то из парней. — Все, что я хочу, это мир и Медаль Виктории».

И большинство из нас согласилось.

А затем настали лунные августовские ночи. Наша разведка сообщила, что работы на «Графе Цеппелине» почти завершены. Предполагалось, что экипаж уже находится на корабле, самолеты стоят в ангарах, и все готово к выходу в море. Германский авианосец был такой штукой, с которой мы раньше не сталкивались, и хорошо бы не сталкиваться с ней как можно дольше. Мы знали, как сбрасывать новые бомбы, и мы были готовы.

Наступило полнолуние 27 августа. Пока остальные парни бомбили Кассель, 12 машин нашей эскадрильи отправились в путешествие длиной 950 миль до Гдыни. Мы взлетели с неслыханной доселе перегрузкой — самолеты тянули на 67000 фунтов. Со мной в качестве бомбардир летел майор Ричардсон. Он служил инструктором, и если кто-то мог сбросить бомбу точно, так это он. Однако для Ричардсона это был первый полет с 1918 года.

Мы планировали совершить два захода на высоте 6000 футов. Предполагалось, что это будет легко. Причалы в ярком лунном свете должны были в прицелах выглядеть четкими черными прямоугольниками. Казалось, все складывается в нашу пользу. Из 12 бомб по крайней мере одна точно должна попасть в цель. Но старушка-погода снова подшутила над нами. Когда мы появились над целью, выяснилось, что юго-западный востер собрал весь туман с центральной Германии и пригнал его к Данцигу и Гдыне. Видимость упала до одной мили. Более того, вокруг обнаружилось более чем достаточно зениток и прожекторов.

Хоппи оказался самым метким. Его бомба упала в 50 ярдах от цели, сотворив самый глубокий кратер в этих

краях. Мы провели над целью более часа и совершили 12 заходов. Но мы ни разу не видели «Графа Цеппелина», однако «Гнейзенау» оказался там, и Дикки Ричардсон целился в него. Каждый раз, когда мы заходили на цель, он полностью игнорировал зенитки, расположенные вокруг. Полагаю, ему казалось, будто он работает на учебном полигоне. В первый раз он сухо сообщил: «Ложный заход», и ответом было молчание. Когда он повторил то же самое в десятый раз, хвостовой стрелок Джонни Уикенс не смог сдержать своих чувств. В конце концов, мы увидели, как огромная бомба упала в воду примерно в 400 ярдах от «Гнейзенау». Реплика Дика была краткой и выразительной, так как мы находились над целью одни, а вокруг рвались десятки снарядов. Он сказал:

«Мы подали ублюдкам массу свежей рыбы. — Он немного подумал и добавил: — Вот гадство».

Комби, сидевший в средней башне, сказал, что, по его мнению, нам следует поскорее убираться. Мальчишка сообщил, что мы пересечем датское побережье еще днем. Хатч заявил, что он отправит радиogramму с сообщением, что мы только что ушли от цели, поэтому на базе не будут беспокоиться, когда мы опоздаем на несколько часов. Снова вмешался Мальчишка и сказал, что мы должны взять немного севернее, чтобы на обратном пути обойти Зильт. Там можно налететь на истребители. Я не сказал ничего, или почти ничего. Лишь несколько коротких слов.

Это самое скверное — одна большая бомба. Ты совершаешь долгое путешествие, делаешь все возможное и мажешь... А затем тебе еще предстоит 5-часовой полет домой. Это увлекательное занятие.

Когда мы кружили над базой, я посмотрел на часы. Мы пробыли в воздухе 10 часов. Хотя у меня не было второго пилота, я чувствовал себя достаточно хорошо. 10 часов полета — очень долгий срок, но, кроме нашего промаха, единственным заслуживающим упоминания событием стал налет русских на Кёнигсберг, проведен-

ный одновременно с нашим налетом на Гдыню. В ярком лунном свете я видел странный силуэт, немного напоминающий удлинённый «Хейнкель». А на следующий день какой-то корреспондент написал в газете о «воздушном рукопожатии над Данцигом». Я совершенно уверен, что ни одна из сторон не подозревала об операции второй.

Через несколько дней мы отправились следом за Патфайндерами, чтобы бомбить Саарбрюккен. Впервые мы несли бомбу весом 8000 фунтов, и потому находились в состоянии нервного возбуждения, так как очень хотели увидеть, на что она способна. Раньше мы еще ни разу не действовали вслед за Патфайндерами, поэтому мы постарались прилететь чуть раньше, чтобы увидеть, как они будут работать. Мы увидели, как ищейки развешивают свою аллею фонарей, а осветители кружат поблизости. Потом они устанавливают над городом огромные люстры, и бомбы начинают рваться на земле. Сначала густо сыплются зажигалки, наверное, около 1000 тонн в общей сложности. Вскоре все вокруг превратилось в сплошное море огня. Мальчишка говорит, что видел, как падает тяжелая бомба. После взрыва «поднялся гриб синекрасного пламени, который, казалось, накрыл район площадью пол квадратных мили». Я не пытался удостовериться, так ли это.

Все шло прекрасно. Мы благополучно вернулись назад, хотя многие из нас привезли довольно самые крупные пробоины в крыльях и фюзеляже, какие я только видел у «Ланкастера». Но мы отправились спать с чувством глубокого удовлетворения. Все фотографии показывали сплошную стену огня.

Но на следующий день самолеты-фоторазведчики принесли очень скверные новости. Соединение Патфайндров опозорилось. Они обозначили как цель Саарлуи — маленький городишко, который находился в 10 милях от Саарбрюккена. Парни из разведывательной эскадрильи сообщили, что, судя по фотографиям, там не осталось камня на камне. Наша 1000 тонн бомб просто стерла этого

город с лица земли. Через несколько дней то же самое повторилось во Франкфурте, когда небольшая группа бомбардировщиков, введенная в заблуждение Патфайндерами, отбомбилась по маленькому городку вблизи от него. Но на сей раз они по ошибке уничтожили до этого нам не известный завод по производству грузовиков «Опель».

Но, если часть налетов не удалась, в остальных случаях все прошло нормально. Патфайндеры уже начали оправдывать сделанные в них вложения. Соединением командовал полковник Беннетт, бывший пилот гражданских линий. Уничтожение промышленных районов многих городов проходило в невиданных ранее масштабах. Экипажи наконец смогли увидеть, во что именно они целятся. Настал день, когда большая часть бомб стала падать туда, куда и положено. Но, к сожалению, этот район был слишком обширным, поэтому бомбардировки все еще не были массированными. Бомбардирам требовались маркеры, чтобы они смогли целить прямо в яблочко.

Скоро стало очевидно, что «анютины глазки» приносят мало пользы. Немцы отреагировали довольно оперативно. Они скопировали эти зажигалки и начали засеивать ими леса и поля.

Борьба продолжалась. Но был сделан первый шаг в правильном направлении, и новые изменения происходили чуть ли не каждый день. Города Третьего Рейха подвергались налетам каждую ночь. Но из моей летной книжки видно, что эти налеты не всегда были одинаково успешны.

«10 сентября, Дюссельдорф. Цель хорошо освещена, уничтожена большая часть промышленной зоны.

13 сентября, Бремен. Неудача. Мы потеряли 19 самолетов, в том числе 3 машины из 106-й эскадрильи — Таффи Уильямс, Диззи Даунер, майор Хоуэлл, в основном от зенитного огня. Цель не освещена, бомбили как попало.

19 сентября, район Рура. Тучи всю дорогу, полная неудача.

23 сентября, Фленсбург. Неудача, в основном из-за тумана. Бомбежка не массированная».

Было ясно, что нам еще нужно преодолеть кое-какие трудности. Мы могли делать все что угодно, но над погодой все еще были не властны. Когда погода была хорошей, налет оказывался успешным. Когда погода была плохой, бомбы летели направо и налево.

1 октября мы перебазировались на другой аэродром. Как только мы прибыли туда, сразу начались тренировки по бомбардировкам с малой высоты в составе больших групп. Ими руководил очень способный офицер — полковник Гас Уокер. Уокер был хорошо известен, так как уже заслужил Орден за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги. Он учил нас ориентироваться во время ночных полетов на почти нулевой высоте. В этой книге просто нет места для описания всех достоинств Гаса, но я знаю, что вся 106-я эскадрилья считала его одним из самых лучших командиров баз, у которых нам пришлось служить.

Сначала мы летали эскадрильями, потом перешли к полетам в составе крыла, и наконец в составе группы, что называлось у нас гусиной стаей. Мы летали вдоль и поперек по всей Англии, никогда не поднимаясь выше 300 футов. Это было исключительно опасно. Сначала мы не умели держать строй, и летели, едва не касаясь друг друга кончиками крыльев, как толпа рабочих, идущих к автобусу. Единственной проблемой было то, что кто-нибудь мог действительно коснуться соседа. Когда мы начали заниматься учебным бомбометанием, нам оставалось только закрывать глаза и молиться. Учебные бомбы так и свистели вокруг. Джордж Лэйс, обычно летавший слева от меня, даже сумел поймать одну средней башней. Бомба проскочила между ног у стрелка, даже не поцарапав его, чему все страшно удивились.

Очень часто истребители, прикрывавшие метрополию, использовали нас в качестве мишеней для учебных атак. Они обнаружили, что выскочить из вихревого следа нашего строя очень трудно, если уж тебя туда угораздило попасть. Не один истребитель разбился во время этих «учебных» атак.

Все это завершилось крупнейшим за все время войны дневным налетом. Его провели 94 «Ланкастера», летевшие в сомкнутом строю. По моему мнению, это был отлично спланированный и прекрасно проведенный налет. Мой рапорт, написанный на следующий день, когда я еще находился под впечатлением событий, гласил:

«В течение нескольких дней эскадрилья упражнялась в групповых полетах (тройками и шестерками) на малой высоте по маякам. Совершенно ясно, что такие учения должны были завершиться чем-то большим, явно неординарным — вероятно, крупным дневным налетом. После нескольких остановок, когда самолеты приходилось разоружать, едва бомбы были взяты на борт, наступил день, когда все условия благоприятствовали проведению такой атаки. Этим днем стала суббота, 14 октября 1942 года. Целью был выбран завод по производству вооружений «Шнейдер» в Ле Крезе, почти на границе неоккупированной Франции.

Налет проводила только 5-я группа — большое соединение из 94 «Ланкастеров». Они завершили построение сразу после полудня. Из состава нашей эскадрильи в налете участвовали 10 самолетов, и все они взлетели без происшествий. Мы пролетели над мысом Лендз Энд, над Бискайским заливом, затем повернули к берегу Франции, пересекли его возле острова Иль-д'Йе, после чего пролетели около 200 миль над оккупированной противником территорией. Соединение проделало весь путь на высоте от 50 до 500 футов, поднявшись до 4000 футов только в районе цели.

Когда мы прибыли туда примерно в 6 вечера, солнце уже садилось и сумерки начали сгущаться. Однако район

завода и складских помещений был еще виден довольно ясно. Атака продолжалась всего 9 минут. За это время было сброшено более 200 тонн фугасных и зажигательных бомб, причем с исключительной точностью. Начались сильнейшие пожары, ужасные взрывы были видны на всей территории завода. Через несколько минут весь город затянула густая пелена черного дыма.

Кроме главных сил, в атаке участвовали еще 6 «Ланкастеров», которые отделились, чтобы бомбить электростанцию Моншанен. Уничтожение этой важной цели должно было усилить хаос. В этой группе 106-ю эскадрилью представляли подполковник Г. Гибсон и капитан Дж.В. Хопгуд. Атака была проведена с высоты 500 футов, каждый самолет нес по десять 500-фунтовых бомб. Оба экипажа заявили, что накрыли цель, что позднее было подтверждено данными разведки. Трансформаторную станцию пришлось ремонтировать почти 2 года. Пока наши два самолета находились над целью, стрелки сделали более 1000 выстрелов по трансформаторной станции. Это была эффектная операция. Каждый раз, когда пуля попадала в цель, это сопровождалось яркой голубой вспышкой.

Атака завершилась к полному удовлетворению всех участников, и самолеты повернули домой. По одиночке, так как уже наступила темнота, и по этой же причине все летели кратчайшим путем. Погода, которая ранее была благоприятной, теперь резко ухудшилась, и большинству самолетов пришлось садиться на базах Южной Англии.

Во время всей операции ни один вражеский истребитель не попытался атаковать нас (исключая один самолет, который добрался назад на трех моторах), а ПВО объектов оказалась довольно слабой.

Все самолеты эскадрильи вернулись назад целыми, исключая самолет подполковника Гибсона (несколько пулевых пробоин) и самолет капитана Хопгуда, который был поврежден ударной волной собственных бомб. Капитан Хопгуд, для которого, по случайному совпадению, это был последний полет оперативного цикла, про-

явил недостаточную осторожность и сбросил бомбы, находясь ниже безопасной высоты. Все 10 экипажей эскадрильи заявили, что поразили цель, поэтому, с точки зрения командира эскадрильи, налет увенчался полным успехом.

Из-за недостаточного освещения бомбардировщикам не удалось сделать снимки результатов атаки, но лейтенант Раскелл, находившийся на самолете командира авиакрыла, на обратном пути сумел заснять кое-что обычной кинокамерой. Эти несколько кадров оказались единственным документальным свидетельством и позднее были опубликованы в газетах.

В налете участвовали следующие пилоты 106-й эскадрильи:

подполковник Гибсон,
лейтенант Кроу,
сержант Лэйс,
лейтенант Шэннон,
сержант Гамильтон,
капитан Хопгуд,
лейтенант Касселс,
лейтенант Хили,
сержант Фэйр,
лейтенант Веллингтон».

Через 2 дня нас собрали на инструктаж перед налетом на территорию Италии. После некоторого перерыва налеты на эту страну возобновлялись. Так как полеты над территорией Франции не были опасней полетов над Англией, летчики любили такие операции.

«Сегодня ночью Генуя, — сказал Гас Уокер. — Я не буду тратить время, произнося длинную речь, но это первый раз, когда мы будем бомбить Генуя после долгого перерыва. Целью, разумеется, станет порт, где укрываются корабли итальянского флота. Вы можете удивиться, почему мы внезапно бросаем Германию, и почему

вы летите уже сегодня ночью. Я очень хотел бы быть вместе с вами. Что ж, единственное, что я могу сказать, — этот налет станет частью большой операции на Средиземном море. Впервые в истории вы будете поддерживать действия армии в сотнях миль отсюда. Но, так или иначе — вперед. Удачи».

Мы все взлетели, и все вернулись назад. Это была неплохая оплеуха. Стараниями Патфайндеров над целями было светло, как днем. Мы видели, как наши зажигалки яростно пылали на черепичных крышах домов Генуи. Мы видели, как тяжелые бомбы сносили напроочь строения в порту. Когда мы повернули назад, то решили, что Генуя получила хорошо.

А на следующий день пришло сообщение, что наши войска начали наступление в Западной Пустыне. Гас оказался совершенно прав.

Это была великая неделя, с самого первого дня. Уже на следующий день мы совершили новый налет на территорию Италии, на сей раз в дневное время. Кроме прямых разрушений, я полагаю, эти налеты убедили итальянцев, что Королевские ВВС господствуют в воздухе на Западном фронте. Мы намеревались атаковать Милан.

Не следует думать, что германские истребители позволяли нам лететь через французскую территорию уж совсем беспрепятственно. Мы пересекли пролив на малой высоте и вышли на французскую территорию между Шербуром и Гавром. Нам сообщили, что над Францией находится теплый фронт, который прикроет нас во время полета к цели. В действительности облачный слой оказался довольно жидким. Мы пролетели над прибрежными утесами и увидели вдаль в ярком солнечном свете какие-то сомнительные облачка. Большинству из нас пришлось довольно долго лететь над Францией, прежде чем тучи приняли нас в свои ласковые материнские объятия. Немцы обстреляли нас над побережьем, но, я думаю, они были сильно удивлены, когда увидели сотни бомбардировщиков, летящих на малой вы-

соте под прикрытием «Спитфайров». Затем мы услышали переговоры немцев по радио. Офицер наведения говорил: «Всем истребителям. Британские бомбардировщики слишком далеко на юге. Все должны садиться на ближайший аэродром».

День был ясным и солнечным. По мере того как мы забирались все дальше на юг, становилось все теплее. Мальчишка помог мне снять меховой комбинезон. Мы взяли с собой кинокамеры и сумели заснять много интересных кадров, когда пролетали над маленькими французскими деревеньками. Их жители приветственно махали нам руками. Я помню одну семью, которая стояла перед маленьким белым коттеджем, — молодой человек, крошечная белокурая дочка лет семи и красивая жена. По крайней мере, с высоты 100 футов она казалась красивой. Ее светлые волосы развевались на ветру, и она махала нам, как сумасшедшая. В другом месте я увидел стаю гусей, пасшихся на лугу. Однако потом Джонни сказал мне, что это были какие-то другие птицы.

После трех часов полета мы начали набирать высоту, чтобы перевалить через Альпы. Построиться в боевой порядок мы должны были над озером Анноне, после чего предстоял последний бросок к Милану, находившемуся в 60 милях южнее. Бомбы планировалось сбрасывать с высоты 3000 футов. Солнце все еще стояло довольно высоко, и мы даже могли видеть собственные тени, бегущие по земле. В Милане царило замешательство. Несколько зениток попытались вести огонь, но делали это как-то беспорядочно. По улицам металась автомобили. Люди бежали в убежища. Кто-то включил прожектор. Но все это было напрасно. Наши парни вели себя, как истинные джентльмены. Они бомбили только военные объекты, которые серьезно пострадали. Зато, насколько я знаю, не пострадал ни один жилой дом.

Потом мы развернулись и полетели домой. Солнце начало закатываться за гряды Альп. Это было восхитительное зрелище, которое, вероятно, я больше не увижу

никогда. Неожиданно появился итальянский истребитель, который решил нас атаковать. Это был старый биплан, вооруженный двумя пулеметами. Мы имели 6 пулеметов. Джонни Уикенс, сидевший в хвостовой башне, нетерпеливо бормотал:

«Поближе, ублюдок, ну, поближе. Подойди поближе!»

Однако итальянец не выполнил его просьбу. Вскоре солнце зашло, и весь остальной путь над Францией мы проделали без малейших помех.

Позднее, в ту же ночь, «Галифаксы» снова бомбили Милан, и паника, вызванная вторым налетом, побила все рекорды, даже итальянские.

Этот дневной налет на Милан был просто великолепным. Мы нанесли по духу итальянцев сокрушительный удар, ведь они безоговорочно полагались на германского партнера, который прикрывал Италию с севера. Но потом все неожиданно остановилось. Мы снова переключились на Геную. Зачем? Почему бы не дать Патфайндерам передышку? Зачем освещать практически незащищенную цель? Или почему бы не постараться выбомбить Италию из войны? Поползли слухи, что в Италии начались какие-то беспорядки. Когда король посетил Геную, жители города на коленях умоляли его заключить мир. Почему мы все время бомбим Геную? Почему не Турин? Да, в Генуе находился итальянский флот, но Турин был гораздо более соблазнительной целью. Там гораздо меньше кирпичных домов. Зачем бомбить итальянский флот, который все равно не собирается выходить в море?

Однако 8 ноября мы получили ответ. Наши войска высадились в Северной Африке.

Вот поэтому мы должны были помешать итальянскому флоту предпринять хоть какие-то действия.

С этого дня Италия подвергалась налетам каждый раз, когда это позволяла погода. Остановить операцию могли не только британские туманы, но и густые облака на вершинах Альп, которые не позволяли перелететь через хребты. Нас собирали для инструктажа практически каж-

дую ночь, но каждый раз прибывал метеоролог с неутешительными сведениями. На картах была отмечена высота облачного покрова над целью. Границы обледенения были помечены красным карандашом, а безопасные высоты — синим. Когда он разворачивал карту, у кого-нибудь из летчиков обязательно вырывался нервный смешок. Тогда цель вылета менялась, и мы отправлялись куда-нибудь поближе, например, в Германию. Это означало суматоху — новый инструктаж, скоропалительное совещание командиров, новые полетные карты и новую нервотрепку. Нас инструктировали еще раз... а погода еще раз все отменяла.

Несмотря на то, что лишь «Ланкастеры» нашей группы могли достать до Италии, в ноябре мы потеряли всего 2 самолета, совершив туда 1336 вылетов. Если бы в мирное время кто-нибудь создал авиакомпанию, которая отправляла бы в Италию по 3 рейса в день и за 3 года потеряла бы всего 2 самолета, эту компанию сочли бы образцом надежности.

Более того, по гражданским самолетам зенитки не стреляют, а по нам — обязательно, как бы редко мы их ни встречали. Словом, эта операция показала степень надежности британских самолетов.

К этому времени итальянцы стали очень нервными. Налеты делали свое дело. Мы, как говорится, попали в десятку. Как известно, меткость бомбометания повышается при ослаблении зенитного огня. Хотя итальянцам было передано несколько немецких зенитных батарей, стреляли они скверно. Очень часто мы сбрасывали бомбы с минимальной безопасной высоты, выбирая цели, какие хотели. Представляю, как жутко было видеть огромные «Ланкастеры», с ревом проносящиеся над самой землей и сбрасывающие бомбы одну за другой прямо в цель.

29 ноября мы с моим экипажем сбросили на Италию первую бомбу весом 8000 фунтов. Это удовольствие выпало на долю Турина, и я снял кинокамерой этот взрыв.

После возвращения домой мы с парнями с удовольствием смотрели эту пленку.

После этого вопли итальянского радио начали звучать с новой силой. Они жаловались, что мы ведем себя «нечестно», что при воздушных налетах нельзя использовать подобные вещи. Вероятно, они забыли Абиссинию и отравляющие газы.

«Чертовски приятное зрелище», — сказал Джонни Сирби, мой новый командир звена. Он занял место Дима, который был переведен в какое-то «секретное» место в Лондоне. Джонни был чуть старше среднего возраста и довольно молчалив, иногда слишком, но в остальном оказался прекрасным парнем. Он был женат и имел маленького ребенка. Раньше Джонни служил в Транспортном Командовании, но отчаянно хотел участвовать в боях. Он рвался летать как можно чаще.

«Да, итальяшки получили по самые...» — вмешался адъютант Чарльз Мартин. Ему было 45 лет, и он в прошлую войну был награжден Военной медалью. А во время этой он ухитрился совершить около 20 вылетов в хвостовой башне «Веллингтона». Почему ему за это не всыпали — я не могу понять до сих пор.

Мы сидели в ресторане отеля «Блэк Бой» в Ноттингеме. Еда была хорошей, а вино еще лучше. Теперь мы покуривали сигары, прихлебывая средненький бренди. Такие мероприятия помогали нам отвлечься от тусклой ежедневной рутины аэродромной жизни. Остальные парни — Хоппи, Билл, Брайан Оливер, мой новый стрелок, Грей Хили, Майк Лимни, его радист, американец Дон Кертин — отправились наверх в американский бар. Они шутили и смеялись с двумя барменшами, хлестали ужасное пойло под названием «106-й специальный». Я подозреваю, что для его приготовления в один стакан сливались все существующие спиртные напитки. Мы их прогнали, так как они вели себя слишком шумно. А мы хотели посидеть относительно спокойно.

«Ты знаешь, просто удивительно, насколько изменился ход войны, — сказал Чарльз. — Примерно год назад наши перспективы выглядели очень мрачно. Прошлым летом они казалась еще хуже. А теперь все выглядит не так уж плохо. Во всяком случае, мы уже совершенно не боимся проиграть».

«А я гадаю, когда все это кончится», — сказал я скорее сам себе, чем им.

«Наверное, не скоро», — заявил Чарльз.

«Я согласен, — кивнул Джон, — но когда ты сейчас сказал, как изменилось положение с прошлого лета, я подумал, что ты спокойно мог сказать, что война прошла поворотный пункт 22 октября, когда русские начали наступление под Сталинградом...»

«22 ноября».

«Да, между 22 октября и 22 ноября ход войны полностью изменился. Прошлым летом войска Оси достигли предела своих возможностей. Наступать далее они просто не могли. Сначала их остановили, они потеряли инициативу впервые под Сталинградом, потом под Эль-Аламейном и на Соломоновых островах».

«Продолжай».

Джон отхлебнул еще немного бренди. Чарльз покурил сигару и слушал, следя, как сигарный дымок вьется кольцами.

«А что, ты и сам знаешь остальное. 22 октября мы начали контрнаступление под Эль-Аламейном. Через неделю мы прорвали фронт и отбросили всю немецкую армию. 8 ноября — высадка в Северной Африке, и хотя я не до конца уверен в адмирале Дарлане, дела, похоже, идут неплохо. 22 ноября Тимошенко по приказу Сталина контратаковал под Сталинградом. В результате огромная армия попала в ловушку. Немцы понесли в России такие потери, что это полностью меняет ситуацию. В Северной Африке мы наступаем на обоих фронтах. Через пару месяцев они встретятся. После этого будет уничтожена еще одна германская армия или то, что от нее к тому време-

ни останется. А затем мы будем снова полностью господствовать на Средиземном море».

«Да, мы снова захватим господство на море, и тогда сможем вторгнуться в Крепость Европа», — согласился Оскар.

«Возможно, следующей осенью».

«Зависит от того, как пойдут дела. Русские требуют открыть Второй фронт, но мы не можем этого сделать, пока не ликвидируем подводную опасность. Кроме того, нам сначала нужно будет захватить господство и в воздухе. Немцам гораздо легче. Они зажаты внутри своей крепости и легко могут перебросить силы в ту точку, где возникает опасность. Наша задача — захватить полное и неоспоримое господство в воздухе повсюду».

«А русские не считают Африканскую кампанию Вторым фронтом?»

«Нет. Там убивают слишком мало немцев».

«Но ведь ты не думаешь, что одни бомбардировки могут выиграть войну?» — спросил Чарльз.

«Я не знаю. Нас так учили, как ты знаешь. Однако нам приходится иметь дело с массовой психологией нации, скверной нации, надо заметить. Она руководится, направляется и организуется гестапо и полицией. Они могут рухнуть, только если разорвется это железное кольцо. А могут и устоять. Никто не скажет точно».

«А что, если наши бомбардировки станут сильнее?»

«Ты хочешь невозможного. Немцы — необычный народ. Они никогда раньше не сталкивались с опасностью опустошения своей страны. И сейчас они могут потерять абсолютно все, ничего не выигрывая. Я думаю, они будут сражаться до конца. Слишком много людей болтает о том, что появляются трещины, а раз появилась трещина, обязательно должен ослабнуть фундамент и так далее. Они доболтались до того, что британский народ начинает думать, как бы «выиграть войну-самым-легким-способом». Янки уже начали забираться все глубже и глубже во Францию, они уже бомбили Руан. Но никто

не скажет, где они остановятся. Вероятно, когда долетят до Берлина. В то же время мы будем наращивать усилия. Все Бомбардировочное Командование получит «Ланкастеры» и улучшенные «Галифаксы», но даже тогда, кто скажет точно?»

«Вообще-то странно, что они до сих пор не пытаются ничего предпринять в отместку, — вставил Джон. — Налет на Кентербери был как раз таким ударом в припадке злобы. Из того, что мне рассказали свидетели, стало ясно, что они атаковали с бреющего в час пик. Потери среди населения были огромными».

Чарльз предложил мне сигарету.

«Да, это был рейд возмездия, но я согласен с тем, что только что сказал подполковник. Мы можем сжечь немецкие города, можем даже сравнять их с землей, однако немцы никогда не прекратят войну, если только наши армии не войдут на территорию Германии, чего раньше еще ни разу не было, насколько я помню. Это должна быть армия не каких-то там неженков, а настоящая армия, которая втолкует этим ублюдкам, чем именно закончится для них война. С Гитлером, Герингом и остальными следует поступить как должно — и да поможет нам бог».

Мы ненадолго замолчали. Потом я сменил тему.

«Я думаю, Геринг полный идиот. Он вообразил, что Люфтваффе всемогущи, и приготовился к короткой войне, имея минимум резервов. Теперь он должен понять, что его программа оказалась неверна. Все его парни летают на старых самолетах со слабым вооружением или вообще без него. Он продул».

«Хорошо, что он тебя не слышит», — рассмеялся Чарльз.

Так мы сидели, курили, беседовали, в основном о войне. А о чем еще? Затем мы принялись обсуждать япошек. Эти маленькие желтые обезьяны тоже увязли, и соотношение сил на море начало постепенно изменяться в пользу союзников. Мы говорили, что япошек разбили еще

раз. Мы говорили о подводной войне, как самолеты со специальным оборудованием смогут атаковать подводные лодки, когда те этого совсем не ожидают. Мы говорили о воздушной войне. Бренди очень способствовал непринужденной беседе и полету фантазии.

До этого момента мы проделали долгий путь поражений и неудач. Долгая дорога вверх по склону, пройти которую было очень нелегко. Но теперь мы стояли на вершине. Было приятно сидеть здесь и отдыхать, думая, что самое тяжелое позади. Может быть, теперь фрицы откатятся прямо за стены Крепости Европа. Мы ведь знали, что это уже началось. Немецкие лидеры в своих речах указывали на это, как на главный фактор своей политики. Они собирались превратить всю Европу в несокрушимую крепость, способную выдержать бесконечную осаду, пока усталость от войны и внутренние противоречия не заставят союзников бросить попытки разгрызть слишком твердый орех. Эксплуатация захваченных территорий стала такой жестокой, что потрясла даже местных квислингов. Итальянцы, венгры, румыны и другие народы толпами отправлялись на русский фронт. Хладнокровные убийства и неслыханная жестокость должны были окончательно покончить с евреями как с нацией. Франция была вынуждена начать полномасштабное сотрудничество с державами Оси. Адольф Гитлер сам объявил себя вне закона.

Но мы должны были атаковать «*Festung Europa*», и нам впервые предстояло ворваться в нее. Лишь тогда мы сможем разговаривать с немецким народом языком меча — его собственным языком, единственным языком, который он в состоянии понимать. Лишь потом нам предстояло сломать всю систему мировоззрения немцев. После этого должен был наступить черед японцев. Это тоже потребует много времени, однако и они, в конце концов, заплатят за свою агрессию.

«Похоже, так и будет, — сказал Джонни, зевая. — Когда-нибудь мы высадимся на континент».

«Ключевое слово «когда-нибудь». Великое слово», — сказал Чарльз

Мы поднялись и вышли. Вечер был приятным, и мы уже «выиграли» войну. Однако мы радовались бы гораздо меньше, если бы представляли, какие тяжелые битвы нам еще предстоят и какие тяжелые жертвы мы понесем. И что война окажется еще **очень** долгой. Ситуация изменилась, но нам предстояло пройти длинный путь.

ГЛАВА 15

КАК ЭТО БЫЛО

Налеты на Италию закончились так же внезапно, как и начались. По крайней мере, для нашей группы. Мы снова начали бомбить долину Рура. И все-таки одиночные «Галифаксы» и «Стирлинги» продолжали путешествия к югу от Альп, чтобы сбросить несколько тонн бомб на промышленные районы Турина и Генуи. Однако это были спорадические вылазки, а не систематические налеты. В составе нашей группы мы приняли участие в налете на Милан, когда моя 106-я эскадрилья разбила все предыдущие рекорды, получив 6 снимков точки прицеливания. Это было третье достижение за всю историю Бомбардировочного Командования.

Но, если говорить о положении дел в целом, с Италией было покончено, и началась битва за Германию.

За прошедшие месяцы в Германии было сделано очень мало, бомбардировочные эскадрильи занимались где-то чем-то, но ученые не сидели сложа руки. Это не были длинноволосые, представительные старики, как вы могли бы подумать. Это были самые обычные люди, иногда молодые, иногда средних лет. Сами они не могли летать, но принесли нам огромную пользу.

Прежде всего, они помогли нам перестать бояться погоды. Несколько месяцев они сражались с КВ-пере-

датчиками, пытаясь заставить их работать надежно. И ведь добились своего.

Ближе к концу декабря из штаба группы прибыл капитан Боб Хэй и рассказал, как это было сделано. Он выступал в нашей комнате предполетного инструктажа перед большой грифельной доской, на которой были нарисованы многочисленные сложные диаграммы. «С самого начала войны вы бомбили какие-то цели на земле», — начал он. Я посмотрел на Джона Сирби и усмехнулся. Разумеется, мы бомбили что-то там на земле. А зачем нам вообще были нужны бомбы? «Если вы хорошо видите цель, то делаете все возможное, чтобы поразить ее. Но когда цель укрыта облаками, что вы можете сделать? Вы можете только сбросить бомбы в тот момент, когда вы, по расчетам, окажетесь над целью. Но это значит, что вы напрасно выкинете их».

Послышались приглушенные возгласы, и все приготавились слушать.

«А теперь мы хотим предложить вам нечто новое. Вы будете бомбить сквозь тучи, бомбить практически вслепую. Вам придется целиться в нечто, находящееся в воздухе. Это нечто — своего рода цветная осветительная ракета, которая будет выпущена самолетом целеуказания прямо над точкой прицеливания на земле».

Бомбить осветительную ракету! Кто-то хихикнул. Но Боб невозмутимо продолжил:

«И нечего тут смеяться, дослушайте до конца. Эти осветительные ракеты будут выпущены самолетами соединения Патфайндеров, которые во время учений уже отработывали подобные операции. Я не могу вам рассказать, как они это делают. Они используют какое-то секретное оборудование. К радости бомбардиров, могу сообщить, что вы будете использовать обычные прицелы, хотя вам придется использовать немного непривычные исходные данные».

Затем он продолжил в своей сухой манере объяснять технические детали: скорость ветра, скорость самолета,

углы упреждения и тысячи прочих мелочей, которые должен держать в голове бомбардир, работая с современным прицелом. Минули те дни, когда бомбардиры Королевских ВВС работали с прицелами образца 1932 года. Теперь они имели прицелы Mark XIV. Этот прицел умел практически все. Вы могли лететь на любой высоте с любой скоростью. Вы могли пикировать. Однако маленькие гороскопы, вращавшиеся со скоростью много тысяч оборотов в минуту, компенсировали все, кроме скорости ветра. Поэтому бомбы всегда ложились рядом с целью. Мы считали наши новые прицелы практически всемогущими.

Одним из самых горячих приверженцев новой тактики оказался Гас Уокер. Он немало намучился во время бомбардировок Германии в плохую погоду, получил там свой Орден за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги, и потому знал всю эту механику изнутри. Но, к несчастью, обстоятельства сложились так, что Гасу не привелось увидеть новую систему в действии.

Это произошло в одну из самых скверных ночей, какие я только могу вспомнить. Мы должны были послать несколько самолетов, но наступили сумерки, и видимость начала быстро ухудшаться. Около 30 самолетов катались по периметру аэродрома, дожидаясь, пока взлетит другой. Мы с Гасом следили за этой неразберихой с контрольной вышки. Внезапно мы увидели, как на противоположном краю аэродрома из открывшегося бомболюка «Ланкастера» выпали несколько зажигательных бомб. Гас подумал, что на борту у бомбардировщика могут находиться тяжелые бомбы, и немедленно помчался предупредить экипаж, чтобы люди успели выпрыгнуть из самолета. Я увидел, как автомобиль помчался прямо через летное поле, проскакивая под носом у взлетающих самолетов. Но мы знали, что это был резервный самолет, и в любом случае мне нужно было оставаться в пункте управления полетами.

В бинокль я увидел, как Гас выпрыгнул из автомобиля и бежит к самолету. В свете зажигалок было видно, как

он размахивает руками. Он был уже в 20 ярдах от самолета, когда взорвались бомбы.

Это был один из тех замедленных ужасных взрывов, когда вся ударная волна идет прямо вверх, и пламя взлетает на высоту 2000 футов. Огромный «Ланкастер» просто исчез.

Мы отвернулись, стараясь не думать об ужасной картине, которую видели. Все были уверены, что Гас унесся на небеса. Однако справиться с ним оказалось не так просто. Его отшвырнуло назад ярдов на 200. Правое предплечье Гаса было отрублено огромным куском металла, однако он сам поднялся на ноги и отправился на перевязочный пункт.

10 человек пожарной команды были ранены. Так как я временно исполнял обязанности командующего базой, то я приказал поднять на ноги весь медицинский персонал, чтобы спасти людей. Старший медик базы отсутствовал, но наш врач доктор Арнольд творил настоящие чудеса. Вскоре все пострадавшие были перевязаны, им ввели морфий, чтобы заглушить боль, и они чувствовали себя относительно нормально.

Примчалась жена Гаса, которая видела этот взрыв. Я думаю, что она поняла — случилось нечто ужасное. Мне не удалось описать выражение ее лица в тот момент, когда она узнала, что Гас остался жив.

Прежде чем его увезли в госпиталь базы, он сказал две вещи. Во-первых, он попросил меня найти оторванную руку, так как на кителе были нашиты новенькие шевроны. И еще он попросил меня позвонить командиру авиагруппы, чтобы тот в течение двух месяцев подыскал свободную должность для однорукого командующего базой. Гас вернулся день в день, как и обещал.

Лишь в конце года мы начали использовать методику бомбардировок по воздушным маркерам при налетах на долину Рура. Нашей целью были заводы Круппа в Эссене. Хотя в маленьком городке сотни раз звучали сирены воздушной тревоги, но до сих пор лишь несколько бомб

упали на завод. Теперь настало время опробовать тактику «слепого» бомбометания.

В операции участвовали 25 самолетов, которые сбрасывали бомбы с высоты 23000 футов. Наши силы были невелики, даже можно сказать, опасно малы. Но таковы были требования нового метода, при котором бомбардировщики обязаны уложиться в отведенное и довольно ограниченное время.

Я получил множество советов от командира эскадрильи Патфайндеров.

«Ты должен взлететь и в течение часа набрать как можно большую высоту. Затем, точно в указанный момент, ты должен взять курс на Эймейден. Там ты должен повернуть и лететь прямо в точку «Х», где перед тобой будут гореть 2 желтые осветительные ракеты. Они будут сброшены в 25 милях от цели. Ты должен будешь лететь совершенно прямо, не совершая никаких маневров, пока не окажешься в точке «У». Там ты увидишь 2 красные ракеты и должен будешь пройти между ними. Через несколько минут прямо по курсу появится гроздь зеленых ракет. Ты должен будешь целиться прямо в них, выдерживая курс 170 градусов по магнитному компасу. Не слишком важно, если ты запоздаешь со сбросом бомб на пару минут, так как ветер очень слабый и снесет бомбы не больше чем на милю. Однако очень важно выдержать точный курс при бомбометании. Если ты отклонишься в сторону на 10 градусов, бомбы взорвутся не менее чем в 10 милях от цели».

Мы взлетели, обнаружили все сигнальные ракеты и отбомбились по ним, после чего вернулись, продравшись сквозь самый плотный зенитный огонь с начала войны.

Мы столкнулись с множеством проблем, и многие самолеты были вынуждены вернуться назад. До сих пор мы не летали на предельных высотах. Вернувшиеся самолеты в течение получаса находились под огнем более чем 1500 зениток, что было довольно неприятно.

При температуре минус 60 по Фаренгейту отказывали кислородные маски, перегревались моторы, пулеметные

башни примерзали к направляющим, лед покрывал плоскости крыльев. Только 10 из 25 самолетов сумели добраться до цели и сбросить бомбы. Но на следующий день германское радио впервые за всю войну признало, что «ночью несколько вражеских бомбардировщиков бомбили город Эссен».

Это было только начало. С этого дня вся авиагруппа начала использовать новую тактику, хотя постоянно сталкивалась с различными трудностями. Сама идея была правильной. Все неудачи были следствием того, что действовать приходилось в экстремальных условиях. Командир авиагруппы быстро добился установки новых капотов, которые не позволяли моторам перегреваться. Механики усовершенствовали кислородные маски, и они больше не отказывали. Вся механика турелей была тщательно очищена от смазочного масла, которое замерзало на больших высотах. Экипажи получили летные комбинезоны с электрическим подогревом, поэтому летчики, в особенности стрелки, перестали страдать от мороза.

Но, несмотря на все это, мы понесли очень тяжелые потери. Хотя 25 самолетов должны были сбросить бомбы на цель в течение примерно 30 секунд, в Эссене было расположено много зенитных орудий, поэтому на каждый из бомбардировщиков обрушился настоящий стальной шквал. За одну ночь моя эскадрилья потеряла 3 самолета и 3 прекрасных экипажа.

Однако бомбы начали падать на Эссен даже сквозь завесу туч, и немцы забеспокоились. Они тоже начали использовать новинку — новые зенитные снаряды, которые мы называли «V» — «Виктория». Их разрыв напоминал знаменитый жест нашего премьер-министра. Однако они совершенно напрасно думали, что эти снаряды сумеют остановить все нарастающую мощь наших ударов.

А через несколько недель наши ученые выдали еще одну новинку. Это была бомба-маркер. По форме она напоминала обычную 250-фунтовую бомбу, которая разрывалась в 3000 футов над землей и выбрасывала сотни

светящихся красных шариков, которые горели в течение 5 минут. Более того, мы могли в любой момент изменить цвет этих шариков, поэтому противник просто не мог подsunуть нам фальшивую мишень. Мы называли эти бомбы «указателями цели», или для краткости просто ТИ¹. Новые бомбы-маркеры поставили ночные бомбардировщики на более высокую ступень.

С этого момента наш план начал приобретать определенные очертания. Отдельные кусочки головоломок, которые мы собирали 3,5 года, наконец, стали складываться в связную картину. С наступлением нового года начались регулярные налеты, которые означали конец спокойной жизни германских городов. Количество бомбардировщиков постоянно росло, увеличивался вес сброшенных ими бомб. Сосредоточение максимального числа самолетов и жесткий хронометраж стали ключом к успеху.

13 января целью налета снова стал Эссен. ТИ-маркеры были ясно видны экипажам даже с большой высоты. Нелыханное доселе количество бомб упало на город и его окрестности. 16 и 17 января налетам подвергся Берлин. Здесь мы снова столкнулись с трудностями, так как большая дистанция привела к некоторым штурманским ошибкам. Маркеры были сброшены в 6 милях южнее центра города, и потому пострадали в основном пригороды Берлина, но разрушения там были просто ужасны.

Дела пошли. Хотя мы изрядно поплутали, постепенно удавалось нащупать верную дорогу. В течение месяца новую тактику освоили все экипажи. После этого нашей целью стал Лориан, в котором находилось большинство бункеров подводных лодок. Эти налеты были особенно опустошительными, весь порт и прилежащие районы города были просто стерты с лица земли. Налеты на Лориан проходили в условиях не слишком сильного сопротивления противника. Это позволило экипажам доско-

¹ Target Indicator.

нально освоить новую тактику бомбометания в бою, что позднее оказалось очень полезным при налетах на города Германии с их сильной ПВО.

После того как новая тактика была понята и усвоена, парни с бомбардировщиков снова занялись Руром.

Настоящая воздушная битва разыгралась над Эссенем. Заводы Круппа подверглись 3 массированным налетам и были практически уничтожены. Один за другим под удар попадали Нюрнберг, Кёльн, Дюссельдорф и другие города. Немцы наконец сумели найти ответ. Как только немецкие пожарные замечали опускающиеся с неба ТІ, они немедленно мчались туда, так как находиться прямо под маркером было совершенно безопасно, и тушили их.

Новый год принес германскому народу немало печальных новостей, помимо усиления воздушных налетов. Новости, которые сообщало берлинское радио, были очень тревожными. Русские развернули общее наступление. 31 января германская 6-я армия под командованием генерала Паулюса капитулировала в Сталинграде. В Берлине были вывешены черные флаги.

В Тунисе британская и американская армии тоже начали наступление на позиции немцев. Было похоже, что силы Оси вскоре будут сброшены в море. Но так как они не имели сильного флота, им не следовало надеяться на благополучную эвакуацию, подобно той, которую мы провели в Дюнкерке.

В Касабланке проходила конференция верховного командования союзных сил. Было решено потребовать от противника полной и безоговорочной капитуляции. А после Касабланки немцам было подготовлено еще кое-что. Летчики генерала Икера начали дневные налеты на Германию, используя «Летающие Крепости». Американцы выиграли свою битву, и теперь будущее Люфтваффе стало выглядеть сомнительно. Немцы знали только, что американцам удался дневной налет на Вильгельмсхафен, однако они не сомневались, что Геринг вскоре прогонит прочь этих негодяев. Немцы даже не подозревали, на-

столько жестоко они заблуждались. Никто не сообщил им, что в марте 1943 года их подводные лодки потерпели крупное поражение в Атлантике. Благодаря использованию новых секретных образцов техники и вооружения на море, в воздухе и под водой, наши корабли теперь приходили в Англию и Северную Африку, практически не неся потерь. Единственное, что немцы знали, — началось систематическое опустошение их страны. Однако они все равно ничего не могли бы изменить, что бы там ни утверждала их пропаганда. Очень быстро Геббельс сменил тон своих выступлений. Вместо того чтобы скрыть размеры разрушений, он стал их преувеличивать, чтобы весь мир начал смотреть на стратегическую авиацию как на оружие убийц. Вот пример статьи из немецкой газеты того времени:

«Мы знаем из собственного печального опыта, что наши города подвергаются террористическим налетам и гражданское население несет тяжелые потери, временами очень тяжелые! Мы не можем выполнить требования общественности, как бы того ни хотели, и опубликовать действительные цифры наших потерь. Дело в том, что противник не должен знать истинные результаты своих налетов. Эти цифры высоки, но мы снова должны подчеркнуть, что они не должны вызывать тревоги и служить подмогой разжигателям паники в Рейхе...

Многие наши города частично уничтожены вражескими террористическими налетами, хотя долгое время они считались в безопасности, так как туман или скрытое расположение или какие-то другие факторы не позволяли противнику вести наблюдение и даже вообще обнаружить их. Но теперь противник сумел найти некоторые из этих городов и нанести удар по ним и их жителям».

Да, мы нашли и разбомбили эти города, несмотря на туман и густые тучи. Мы сломили сопротивление бога погоды, который до сих пор помогал противнику. На-

стал черед немцев рыдать. Да, теперь они начали кричать и стенать, призывая на помощь даже Папу Римского, чтобы он помог остановить налеты. Однако им следовало бы помнить Варшаву, Роттердам, Ковентри, Бристоль, Плимут, Глазго, Суонси и Лондон. Они уже успели забыть обещание Гитлера сжечь все британские города и уничтожить британский народ. Да, у них оказалась очень короткая память, но это типичная черта характера фрицев.

Год за годом они обрушивали все ужасы войны на беззащитные города Европы, заливая их кровью, удушая голодом, расстреливая жителей. Они проделывали это в течение 150 лет, но никак не могли представить, что их собственные города может постигнуть та же самая участь. Для них война была сплошной чередой побед где-то вдалеке от порога родного дома. Первыми под удар попали те германские города, которые находились ближе остальных к базам наших бомбардировщиков. Но вскоре появились новые приборы, которые позволяли нам точно сбрасывать ТН-маркеры даже на пределе дальности полета «Ланкастеров». Города в долине Рура начали постепенно исчезать. Обычно над речной долиной висел густой туман, но теперь он перестал быть укрытием. Заводы уничтожались один за другим, охваченные паникой рабочие покидали их.

Но уничтожить целый промышленный район трудно даже большому числу бомбардировщиков. Тем не менее, работа началась. Наше командование начало планировать еще один рейд, который должен был полностью остановить производство в долине Рура. Лишь несколько человек знали, что наши ученые начали работу над новым оружием. Были отданы приказы, вскоре должны были начаться испытания, но пока все это хранилось в строжайшем секрете.

Фашистская пропаганда уделяла большое внимание действиям «британских воздушных пиратов». Она не жалела ругательств и грозила самыми жестокими карами нашим летчикам. Но, несмотря на все попытки скрыть

истину, в нейтральную прессу из Германии просачивались сведения, из которых становилось ясно, что ущерб от наших налетов достаточно велик. В некоторые заметки трудно поверить, вероятно, корреспонденты дали волю своей фантазии. Может быть, они имели друзей в Польше, Греции и Югославии.

Вот пример такой заметки, рассказывающей о судьбе одного немецкого города, написанной нейтральным корреспондентом:

«Британские бомбардировки превратили народ, привыкший к высоким жизненным стандартам, в троглодитов. Более двух миллионов человек живут в землянках, палатках и развалинах или в жалких деревянных хижинах. Кроме того, десятки тысяч с тревогой ждут того момента, когда и они потеряют крышу над головой. Следует добавить, что эти два миллиона — все, что осталось от пяти миллионов населения. Остальные рассеялись по всей стране. Полмиллиона бежали в Польшу, сотни тысяч — в Померанию и Южную Германию, а еще несколько сот тысяч — в Тюрингию и Чехословакию. Все они живут в страшной скученности, их отчаяние растет. Их угнетает создание того, что они превратились в отверженных, и они перестают верить кому-либо. Они уже давно перестали слушать утешительные заявления пропаганды, которая упорно пытается заставить их поверить в то, что победа еще возможна.

Возникла проблема мародерства. Одежда и мебель исчезают из разбомбленных домов с невероятной быстротой. Пропадают целые шкафы, тяжелые пианино, буфеты со столовым серебром и фарфором. Власти даже не пытаются оспаривать эти факты, но во имя национальной гордости стараются приписать все это иностранным рабочим. Разумеется, и среди них можно найти паршивую овцу, но как можно спрятать платяной шкаф, буфет или пианино в бараке, где живет подавляющее большинство их них?

Население этих городов живет в постоянном страхе, страхе перед полицией, страхе перед бомбами, страхе перед грабителями, страхе перед иностранными рабочими. Все несчастия, которые иначе нельзя объяснить, приписываются последним. Например, недавно появились банды саботажников, которые ходят по лишенным освещения улицам и снимают крышки канализационных люков. Результаты такой «шуточки» легко себе представить. Потерявшие голову жертвы бомбардировки, группы спасателей, даже полицейские и пожарные проваливаются в люки. Кто-то вычищает уличные телефоны-автоматы. Пожарные магистрали пломбируются цементом».

Как все это делается? Кто это организует? Кто проделывает работу? Куда целятся наши бомбардировщики, если они вызывают такие разрушения?

Мы никогда не думали, что можем выиграть войну одними бомбардировками. Мы должны были уничтожить германскую промышленность, разрушить их транспортную систему, остановить постройку подводных лодок, сделать каналы непроходимыми с помощью мин. Мы должны были бомбить Германию до тех пор, пока она не ослабнет и не начнет терять сознание от наших ударов. Тогда наши армии вторжения без труда сокрушат ее. Это помогло бы спасти тысячи жизней наших солдат — молодых людей, от которых зависит будущее наших стран.

Такова была ситуация в марте 1943 года, когда большая стратегия союзников перешла на наступательные рельсы. Это был год, когда был положен конец господству фашистов. Американцы, с их неисчерпаемыми промышленными возможностями, начали создавать бомбардировочную авиацию, которая вскоре превзошла нашу. Они сделали ставку на дневные налеты. Мы продолжали отстаивать ночные, поэтому бомбежки продолжались круглые сутки. Налетам подвергался один город за другим, пока не осталось ничего, пока Люфтваффе не были рассеяны в пыль. Именно это было целью Бомбардиро-

вочного Командования. И настанет день, когда над Берлином одновременно появятся 4000 самолетов.

Как это было сделано?

Попытаемся вкратце рассказать о Бомбардировочном Командовании. Во главе его находился главный маршал авиации Харрис, которому помогала группа советников. Они внесли серьезный вклад в битву над Германией. Он проводил совещания со своим штабом, затем получал метеопрогнозы от специалистов, после чего он решал, что целью сегодня станет Берлин, точка наведения «Х». Потом он звонил по телефону и запрашивал мнение всех командиров авиагрупп. Он был жестким человеком, главный маршал авиации Харрис. Он выглядел еще более суровым, когда кричал по телефону. Его очки могли съехать на кончик носа, когда он указывал пальцем какую-то точку на карте Берлина. Он говорил по телефону: «Хэлло! Кто там? Это ты, Алек? О'Кей. Сегодня ты целишься в точку «Х».

После этого он произносил в трубку кодовое слово, которое означало Берлин. «Поднять в воздух все самолеты. Максимальные усилия. Детальные инструкции вы получите в течение часа. Все. До свиданья».

Из кабинета командира авиагруппы уходило распоряжение в оперативный отдел штаба группы, оттуда — на базы и в эскадрильи. Командиром эскадрильи, как правило, служил достаточно молодой человек, на которого была возложена серьезная ответственность. Он сидел совершенно спокойно, выслушивая распоряжения, а потом давил кнопку звонка, вызывая двоих командиров звеньев. Они входили в кабинет, сдвинув фуражки на затылок, покуривая сигаретки, и бросали на командира вопросительный взгляд. «Сегодня ночью Берлин, — общал командир эскадрильи. — Все самолеты, максимальная нагрузка».

Через несколько минут на аэродроме раздался рев моторов «Ланкастеров». Один самолет за другим поднимались в воздух, чтобы в полете проверить исправность

всех систем. Бомбардировщики должны были провести в воздухе полчаса каждый, при этом проверялось решительно все. Опробовались рации, пулеметы, штурманский инструмент, бомбосбрасыватели. Иногда для практики даже сбрасывалась пара бомб, чтобы проверить работу прицелов.

После посадки летчики отправлялись на ленч. Перекусывали наспех, ни о чем не думая. Все помалкивали, а у командира эскадрильи довольно часто не находилось времени, чтобы поесть. Телефон надрывался почти непрерывно.

Затем начинался предполетный инструктаж. Здесь до экипажей, которым предстояло участвовать в ночном шоу, доводилась вся нужная информация. Комната была набита до отказа, парни приходили в своих любимых свитерах, ничуть не напоминающих форму. В углу, как правило, сидела пара военных корреспондентов или кто-нибудь из армейских офицеров.

Входил командир эскадрильи, за которым следовал старший штурман, и разговоры мгновенно прекращались. Когда устанавливалась тишина, командир начинал: «Итак, парни, садитесь. Сегодня Берлин, точка прицеливания «Х». Она находится в центре территории завода, выпускающего моторы «Даймлер-Бенц». Вы можете найти ее на своих картах». Он указывал эту точку на карте Берлина. «В сегодняшнем налете участвуют 700 бомбардировщиков. Это все четырехмоторные машины, так как двухмоторные просто не долетят. Каждый самолет возьмет на борт бомбу весом 4000 фунтов и 16 зажигалок. Общий вес составит около 2000 тонн. Они должны получить хороший удар. Метеоролог говорит, что небо будет чистым на всем пути, что просто невероятно. Будем надеяться, что он не ошибется. Патфайндеры намерены атаковать с момента Z — 1 до Z + 35. Это должен быть короткий массированный удар. Вы будете бомбить с высоты 21000 футов. Не сбивайтесь в кучу на этой высоте, или вы начнете сталкиваться в воздухе. Это все. Нам повезло, мы не

будем находиться в нижнем эшелоне. Тем парням еще предстоит увидеть наши бомбы, летящие вниз. Маршрут обычный, вы видите его здесь, на доске. О действиях Патфайндеров расскажет штурман». Потом командир кивает головой в сторону штурмана: «Давай».

Вперед выходит штурман эскадрильи, большой толстый человек с ленточкой Креста за летные заслуги, и начинает говорить: «Время Z назначено на 19.45. В момент Z — 3 Патфайндеры сбросят цепочку красных маркеров, указывающую на цель. Через 120 секунд они сменят цвет на зеленый. В этот момент они будут указывать точку, которая расположена в 15 милях от точки прицеливания на земле. При скорости относительно земли 240 миль в час это составляет 3 минуты 45 секунд полета. Время следует отсчитывать в секундах. Если кто-то опоздает, он наверняка промажет, поэтому пилоты должны очень точно выдерживать скорость. Т1-маркер пойдет вниз точно в момент Z — 1 и ляжет прямо на крыши завода. В небе будут находиться зеленые маркеры на случай, если Т1 на земле будут скрыты туманом или дымом. После инструктажа пусть все штурманы подойдут ко мне, я укажу им курсы и интервалы».

Потом он поворачивается к командиру эскадрильи, который снова выходит вперед, чтобы дать последние приказы. «Не забудьте, парни, когда вы выйдете к первому маркеру цели, вы должны повернуть на курс 135 градусов по магнитному компасу и следовать им 4 минуты. Вы не должны совершать никаких маневров и следовать прямо на цель. Как только вы сбросите бомбы, вы можете слегка отвернуть и набрать скорость на снижении. Патфайндеры сбросят гроздь зеленых и красных маркеров в 30 милях от Берлина. Вы должны собраться в этой точке, чтобы следовать домой совместно. Постарайтесь не оторваться от группы. До сих пор наши потери были довольно небольшими, и не следует сегодня ночью нарушать эту традицию. Не забывайте поджимать хвост, если снизу появятся истребители. Я думаю, это все. Когда по-

дойдете к базе, не нарушайте порядок посадки. Я встречу с вами в комнате отдыха перед самым вылетом. Все».

Парни с шумом покидают комнату. Для некоторых это первый боевой вылет, и они выглядят встревоженными. Ветераны совершенно невозмутимы, точно им предстоит чаепитие, хотя внутри они тоже волнуются. После инструктажа к командиру эскадрильи подходит корреспондент, чтобы задать несколько вопросов.

«Зачем такая концентрация сил? В чем заключается идея?» Командир сейчас очень занят, однако он все-таки дает полный ответ. На территории Германии расположено очень много зенитных орудий, которые наводятся с помощью коротковолновых станций. Поэтому, если мимо батареи каждые 5 минут будет пролетать самолет, орудия будут следовать за ним. То же самое относится к ночным истребителям. Зато если все самолеты пролетят более или менее одновременно, зенитки не смогут выбрать себе цель, то же самое случится и с системой наведения ночных истребителей. В результате таких действий снижаются потери. Более того, бомбы ложатся более кучно, чем в том случае, когда самолеты сбрасывают их по одиночке.

«А как насчет столкновений?» — спрашивает корреспондент.

«Их не должно быть. Если они будут точно выдерживать курс, и если Патфайндеры сбросят маркеры вовремя». Иногда случаются накладки. Во время налета на Штутгарт Патфайндеры опоздали на 15 минут, поэтому 400 бомбардировщиков кружили над целью, дожидаясь их. 18 не вернулись назад. Некоторые погибли в результате столкновений, я полагаю».

Время после инструктажа проходит не слишком приятно. Никто не знает, чем заняться. Кто-то сидит в столовой, слушая радио и желая оказаться подальше отсюда. Несколько человек играют на бильярде. Но большая часть летчиков просто сидит в креслах, перелистывая газеты и посматривая на часы. Они ждут, когда настанет время идти переодеваться.

Но время ползет медленно, минуты кажутся часами. Единственные занятые люди — командир эскадрильи и его командиры звеньев. Сначала звонят из штаба группы, напоминая, что эскадрилья должна поднять максимальное число самолетов. Потом звонит инженер и сообщает, что на «С Чарли» сломался мотор, может, стоит его перевести в резерв. Ладно, так и сделаем.

Звонок от начальника службы вооружений. На «Z Зебра» произошел самопроизвольный сброс бомбы.

«Все в порядке?»

«Да, все в порядке».

«Тогда проверьте его еще раз».

На «G Джордже» течь в кислородной системе. Механикам придется спешно устанавливать новые баллоны с кислородом перед самым вылетом. И так далее... Телефон звонит непрерывно. У командира совершенно нет свободного времени. Тем временем летчики начинают переодеваться перед вылетом. Они должны надеть множество комплектов белья и комбинезоны с электроподогревом, перед тем как отправиться по самолетам.

Все парни выглядят беззаботными, но это лишь маска, скрывающая истинные чувства. И все-таки они будут совершенно спокойны, когда займут места в самолетах.

«Задайте им, парни», — говорит австралиец, который сегодня не летит. Один человек из его экипажа заболел.

Затем начинается взлет. Это волнующее зрелище. Точно в назначенное время самолеты начинают выруливать. Первой идет машина командира эскадрильи с яркой эмблемой в носовой части. Самолеты выстраиваются цепочкой на взлетной полосе один за другим, словно выводок уток. Провожающие машут им руками. Затем пилот захлопывает форточку кабины и дает газ. Земля под провожающими начинает гудеть и содрогаться, словно во время землетрясения. «Ланкастеры» один за другим бегут по окаймленной огнями взлетной полосе, а потом тают во мраке.

В поле на соседней ферме рабочий сидит в кабине трактора... Он только что закончил пахать, и сейчас готов

направиться домой. Его ждет ужин. Задрав голову, он видит вверх сотни пятен, мелких черных пятнышек, которые поднимаются все выше и выше в ночное небо. Тогда он кивает и произносит под нос: «Сегодня ночью они снова полетели. Надеюсь, они крепко всыпят ублюдкам. Может быть, они все вернутся назад. Боже, благослови их, они все отличные парни». После этого он заводит трактор и катит домой.

На автобусной остановке в соседнем городке стоят две девушки. Одна говорит другой: «Они снова улетели. Я буду надеяться, что они вернутся назад пораньше, иначе они меня разбудят...»

А вот что происходит в одном из самолетов, находящихся в воздухе... Он набрал требуемую высоту, и бортмеханик убирает обороты, выводя моторы на режим крейсерского полета. «Хэлло, штурман, вызывает командир. Сколько времени нам лететь до точки сбора?»

Штурман быстро смотрит на карту. «Мы в 6 милях от нее. Если ты покружишь еще 5 минут, и потом повернешь туда при скорости 240 миль в час, мы будем на месте вовремя».

«О'Кей, — соглашается командир. — Хвостовой стрелок, все нормально?»

«Да», — долетает ответ из хвоста самолета.

Через 5 минут командир трогает штурвал, и тупой нос «Ланкастера» поворачивает на восток. В этот же момент все остальные бомбардировщики делают то же самое, и на разной высоте вспыхивают полетные огни множества бомбардировщиков. Они собираются в точке randevu примерно за 2 часа до времени Z. Они прибывают в эту точку почти одновременно, а потом все полетные огни одновременно гаснут, и воздушная армада берет курс на Берлин.

Описать огромное соединение бомбардировщиков, летящее единым строем, очень нелегко. Но представьте себе стеклянный кирпич шириной 2 мили, длиной 20 миль и высотой 8000 футов, нашпигованный сотнями «Ланкастеров». Он медленно движется к голландскому

берегу, и самолеты постепенно перестраиваются волнами. Вскоре покажется голландский берег, даже, пожалуй, слишком скоро...

Время 5 вечера. В этот момент «Gruppen» и «Staffeln» ночных эскадрилий, рассеянные по всей территории Германии, начинают получать приказы. «Мессершмитты», «Фокке-Вульфы» и другие истребители подготовлены к вылету — они приняли топливо и боеприпасы. Летчики и наземный персонал напряженно ждут. Любой из аэродромов готов принять, моментально заправить и перевооружить любой самолет. Все готово, чтобы ночные истребители могли действовать без малейших задержек.

В это время на германских зенитных батареях и прожекторных площадках пока еще все спокойно. Снарядные погреба, опустевшие во время прошлого налета, снова полны. Огромные динамо-машины, питающие прожектора, готовы заработать, нужно лишь повернуть рубильник. И тогда целый поток энергии, достаточный, чтобы питать небольшой городок, превратится в световой луч, который поднимается в черное ночное небо. Часовые возле огромных 88-мм зениток медленно прогуливаются взад и вперед, поглядывая вверх. Скоро совсем стемнеет, небо покрыто тяжлыми тучами, а молодая луна пока не собирается всходить. Но даже ее свет не сможет пробиться сквозь полог туч. Англичане предпочитают для налетов как раз такие ночи.

17.40. В штаб Люфтваффе под Берлином приходит сообщение с побережья. Зазвучали звонки тревоги. Сильное соединение британских бомбардировщиков пересекает голландское побережье. После этого телефонные звонки поднимают на ноги всю систему ПВО континента. Ночные истребители в Голландии уже поднялись в воздух и разыскивают противника, тоже двигаясь на восток. Они пристраиваются к группам британских самолетов, и начинаются первые стычки. Но это только прелюдия к большой воздушной битве. Наземный персонал множества германских аэродромов лихорадочно готовит последние самолеты, которые вырывают на взлетные полосы.

Возле большой стеклянной карты стоят молодые девушки вспомогательных частей Люфтваффе в наушниках и с ларингофонами на шее. В руках у них восковые карандаши, которыми они отмечают положение вражеских самолетов. Из центра управления видны лишь смутные тени, движущиеся за стеклянным экраном. На огромной карте появляются все новые стрелки и кружки, исчезают старые отметки.

Каждый офицер и солдат занял свое место. Каждый точно знает, что должен делать, и весь огромный механизм работает без сбоев.

Стеклянная карта показывает, что противник приближается с нескольких направлений, но уже ясно, что его главные силы движутся на восток. Вражеские бомбардировщики пересекли границу Западной Германии. Внезапно они поворачивают на юго-восток. Несколько небольших групп направляются на юг, к Рейну. Серии бомб падают на два города. Может быть, это начало основной атаки, нацеленной на эти города, а может быть, это просто уловка, чтобы отвлечь германские ночные истребители от истинной цели. Противник надеется, что неправильные приказы помогут ему выиграть несколько драгоценных минут, чтобы главные силы бомбардировщиков смогли прорваться в предписанный район. Там их встретят ослабленные соединения ночных истребителей.

Офицеру наведения приходится решать одновременно множество проблем и вопросов: взвешивать возможности нападения и защиты, принимать решения в постоянно меняющейся ситуации, одновременно информируя командующего. Британские бомбардировщики все еще движутся в направлении Центральной Германии. Главные силы англичан совершают еще один поворот и снова летят на восток. Последнее сообщение наблюдателей гласит: «Авангард вражеских бомбардировщиков в квадрате Дора-Хейнкель, курс на восток».

18.30. В этот момент истребительное подразделение «Х», чьи самолеты уже стоят на взлетной полосе с работаю-

щими моторами, получает приказ: «Группа «Х» — взлет. Двигаться в направлении светового маяка «У».

Через несколько минут самолеты уже несутся над землей, быстро набирая высоту, они летят в направлении мигающего маяка «У». В Берлине все еще ходит метро, жизнь течет как обычно. Жители города получают первое предупреждение. Яркие лампы на сортировочных станциях гаснут. Огромный город постепенно погружается во тьму.

Тем временем англичане пролетают севернее первого из крупных городов Центральной Германии, меньше чем через час они окажутся над Берлином. На высоте 6500 метров грозно ревут моторы тяжелых бомбардировщиков, летящих на восток.

18.45. Сообщение в головных телефонах: противник уже потерял 7 самолетов, прежде чем достиг Оснабрюка.

Остальные подразделения ночных истребителей приготовились к взлету, чтобы защитить столицу. Метеоролог быстро даст картину погоды над территорией Германии. Безоблачное небо над южными районами, где будут садиться ночные истребители после боя.

Тем временем подразделения ночных истребителей, которые концентрируются в определенных районах, начинают сближаться с противником. Немецкие истребители уже установили контакт с несколькими группами бомбардировщиков. Зенитные батареи вокруг Берлина получают приказ приготовиться.

19.16. Неприятель находится в 100 километрах от Берлина. Большое количество ночных истребителей сопровождают британские самолеты.

Командующий сидит рядом с офицером разведки. Чтобы быстрее решать вопросы, он связывается с командующим другим округом ПВО. Приоритет командования имеет город «Х». В считанные секунды телефонистки устанавливают связь.

На большой стеклянной карте стрелки стягиваются все ближе к Берлину. Позиция ночных истребителей точно известна.

19.41. Что, если противник идет прямо на Берлин?

19.43. Открывают огонь тяжелые зенитные батареи, расположенные к западу от столицы. Еще невозможно сказать, продолжит ли масса вражеских бомбардировщиков двигаться к Берлину или повернет к Лейпцигу.

Над центральной частью города вражеские самолеты сбрасывают каскады цветных ракет. Над пригородами появляются большие группы самолетов. Вверх летит фонтан фугасных снарядов, нацеленный на бомбардировщики.

Несмотря на проблемы с погодой, ночные истребители продолжают охоту. В ярких лучах прожекторов ясно видны британские самолеты. Противник сбрасывает бомбы на промышленные районы города, а потом пытается как можно быстрее удрать. На большой скорости германские истребители гонятся за ними и сбивают, сколько удастся.

Вверху кружит ведущий самолет Патфайндеров.

«Как далеко мы от цели, штурман?»

«Примерно 25 миль».

«О'Кей, приготовить предварительный маркер».

«Готово».

Голос из средней башни:

«Зенитки стреляют слева сзади».

«О'Кей».

Внизу загрохотали орудия. Впереди лежит Берлин, темный и молчаливый. Берлин похож на огромную притаившуюся мышь, которая боится шевельнуться и просто окаменела. Внезапно она пробуждается к жизни. На крышах замелькали сотни вспышек выстрелов, открывают огонь зенитки в парках и на вокзалах.

«Не дергайся, ради Христа, командир. Еще минуту», — говорит штурман.

Снова слышен голос капитана:

«О'Кей».

Никто не говорит долго. Обе руки лежат на штурвале, глаза всматриваются в темноту, чтобы вовремя обнаружить опасность, а в душе живет надежда, что опасности не будет. Его самолет кажется просто огромным, един-

ственным в небе, и все орудия внизу кажутся нацеленными на него. Вспышки выстрелов короткие и злые.

А внизу у немцев он первым появляется на экране катодной трубки в виде маленького пятнышка. Гражданское население давно укрылось в убежищах, но гражданская оборона, полиция и пожарные начинают нервно вслушиваться в шум моторов приближающегося противника.

«Подходим, командир. Ровнее — подходим — подходим — есть! О'Кей. ТИ-маркер сброшен».

Через несколько секунд он взрывается, рассыпая искры по земле. Огромная масса зеленых шариков, которые ярко светятся во мраке. Бомбардировщики получили прекрасную точку прицеливания...

Воздух, один из самолетов ударного соединения.

«Вот они, командир, прямо впереди», — восклицает бомбардир.

«Прекрасно. Патфайндеры прибыли вовремя».

Штурман смотрит на хронометр и отдает команду. Бомбардир начинает отсчет. Должны пройти 3 минуты 20 секунд. На всех остальных самолетах бомбардиры делают то же самое, бомбардировщики ложатся на боевой курс, прорываясь сквозь стальную завесу. Зенитки палят со всех сторон. Черные шары разрывов возникают в небе то тут, то там. Мечутся лучи прожекторов, пытаясь поймать противника. Бомбардир начинает отсчет.

«Три минуты, командир».

Соединение движется, подобно колонне линкоров. Выше мелькают сотни прожекторов истребителей, которые освещают бомбардировщики. Ju-88 и Me-110 бросаются на противника, подобно стае ядовитых черных пчел. Небо полно разноцветных трасс, одни летят вверх, другие опускаются вниз. Часть трасс идет горизонтально, так как открыл огонь один из наших стрелков.

Осталось две минуты.

Вниз идут новые осветительные ракеты, и становится светлее, чем днем. Ослепительные лучи прожекторов еле заметны в мерцающем сиянии множества ракет. Теперь

разноцветные трассирующие пули мелькают справа и слева, выше и ниже. Некоторые бомбардировщики взрываются, получив прямое попадание — огромные клубки пламени медленно разворачиваются в небе. Оставляя за собой хвост черного дыма, они летят к земле.

Осталась одна минута. Открываются створки бомболюка.

Бомбардир продолжает считать.

«50 секунд».

«40 секунд».

Разрывы зенитных снарядов буквально повсюду, но ведущая группа бомбардировщиков не потеряла строй, хотя сбито несколько самолетов. Уцелевшие продолжают идти к цели. Но краткие мгновения боевого курса растягиваются на целую жизнь.

Снова слышен голос бомбардира:

«Красный Т1 прямо по курсу».

«Отлично вижу, воздушный маркер тоже».

«30 секунд».

Строго горизонтальный полет. Кто-то впереди вспыхивает. Целая горсть зажигалок высыпается прямо на маркеры. Зажигалки ложатся цепочкой длиной целую милю, но с высоты она кажется не длиннее тросточки.

«20 секунд».

«Ровнее — держать — Пошли бомбы!» — кричит бомбардир. В его голосе слышится облегчение.

«Ланкастер», избавившись от груза, буквально прыгает вперед и начинает снижаться, набирая скорость. Однако он продолжает лететь над горящим городом. Сектора газа брошены вперед до отказа, и моторы оглушительно режут. Их грохот больно бьет по ушам.

А внизу начинается извержение вулкана. Множество зажигалок рассыпано вокруг наземных маркеров, которые уже начинают гаснуть. Вверх поднимаются клубы черного дыма, однако новые маркеры взрываются в воздухе и плавно опускаются в район цели, где уже бушует пламя. Поэтому бомбардиры имеют возможность целиться наверня-

ка. Тяжелые бомбы рвутся одна за другой, и с высоты четко видны тускло-красные вспышки разрывов. Каждый самолет ведет фотосъемку. Внизу словно ад разверзся.

Когда на цель выходит последняя группа бомбардировщиков, пожары, вызванные первой, пылают вовсю. На фоне пламени сверху ясно видны самолеты, летящие над обреченным городом.

Зенитный огонь начинает стихать, прожектора гаснут. В очередной раз система ПВО проиграла битву.

В свете пожаров кружатся несколько листовок, однако они тут же вспыхивают в языках пламени, вырывающихся из окон разрушенных домов.

Вскоре весь атакованный район превращается в сплошное море огня, и последний бомбардировщик сбрасывает свои бомбы. Английские самолеты собираются в точках рандеву, и уцелевшие поворачивают домой.

Вот так все это делали совсем молодые парни, обладавшие отвагой, умением и получившие хорошую технику. Немцы сделали все, что было в их силах, чтобы остановить англичан, но напрасно. Им приходилось учитывать слишком много факторов: их отвлекали ложные атаки; бомбардировщики летели несколькими волнами. Они могли прибывать с интервалом в один час в течение всей ночи, а немецкие истребители просто не могли столько находиться в воздухе. И в каждом налете использовались все новые изобретения английских ученых, которые помогали справиться с немецкой ПВО.

Это было только начало. Завершились три года экспериментов. Был найден правильный ответ на все вопросы, и бомбардировочная авиация, наконец, смогла ударить по-настоящему. Она могла выбирать между стратегическими и тактическими целями, которые были в равной степени уязвимы для бомб.

ГЛАВА 16

ЭСКАДРИЛЬЯ «ИКС»

Наступила середина марта.

Зенитный огонь над Францией был не слишком сильным. Хотя орудия начинали стрелять со всех сторон, когда какой-нибудь самолет сбивался с курса и оказывался в защищенной зоне. В других случаях ночь проходила спокойно. Яркая луна заглядывала в кабину моего «Ланкастера», и было светло, почти как днем. Внизу под нами смутно виднелся французский пейзаж, частично скрытый тонким слоем белых облаков.

В кабине было довольно жарко. Я крикнул радисту:

«Эй, Хатч, отключи обогрев».

Он ответил:

«Ну, спасибо и на том».

Печка в «Ланкастере» располагалась где-то рядом со спинкой кресла радиста. Поэтому долго мучившийся Хатч не скрывал своего облегчения.

Вокруг меня, выше и ниже, я мог видеть другие «Ланкастеры», летящие к цели. Они мчались вперед, словно гигантские стрелы, и казались мне гораздо более грозными и сильными, чем когда-либо.

Я радовался тому, что это последний рейд перед краткосрочным отпуском. До сих пор я совершил 173 вылета почти без отдыха. Это выглядело слишком хорошо, что-

бы быть правдой. И после этого налета на Штутгарт я отправлюсь в Корнуолл к жене. Еще раз я смогу прогуляться по Сент-Иву с трубкой во рту, а мой пес Ниггер будет бежать рядом. Снова я смогу постоять на берегу, любуясь крепнущим штормом. По вечерам я не буду задыхаться в кислородной маске, меня ждет уютная качалка и игры с собакой. Больше не придется планировать рейды бомбардировщиков и думать о вариантах бомбовой нагрузки.

Приятные размышления прервал дикий выкрик бортинженера:

«Левый внешний дохнет, сэр!»

И верно, левый внешний двигатель начал сбойть. Я и сам видел это по приборам. Мотор больше не развивал тресбусую мощность. Мой тяжело груженный «Ланкастер» начал быстро терять высоту.

Это было плохо. Если мы сейчас повернем назад, мне снова придется лететь завтра вечером. Может быть, погода испортится. Может быть, мне придется ждать отпуск еще четыре дня. Так может лучше постараться продержаться?

Скрив, мой штурман, привстал, упершись головой в потолок, и с тревогой следил за указателем скорости, стрелка которого быстро шла вниз.

Я спросил:

«И что нам делать, Скрив?»

«Вам решать, сэр».

«О'Кей, Скрив. Тогда мы полетим дальше на малой высоте. Я попытаюсь набрать высоту перед заходом на бомбометание».

«Ланкастер» медленно выскользнул из общего строя и, как подраненная птица, пошел к земле. Со всех сторон ожили зенитки — в Мангейме, Франкфурте, Майнце. С того места, где я оказался, я мог прекрасно видеть, как наши парни прорываются сквозь огневую завесу. А вот по мне фрицы не стреляли. По мне не стреляли даже пулеметы. Может быть, они принимали меня за

свой ночной истребитель. Высоко над собой я мог видеть «Ланкастер» в луче прожектора, его крылья ярко сверкали. Мне даже показалось, что я различаю отдельные самолеты в свете пожаров, бушевавших на улицах Штутгарта. Весь город был в огне.

Мимо меня просвистела огромная бомба, несущаяся вниз. Через несколько секунд внизу, на земле, куда она упала, появилась большая вспышка. Мой самолет вздрогнул и заплескал, как легкий листочек. Я помню, что в какой-то момент увидел в 200 ярдах перед собой серию зажигалок. Это действительно интересно, оказаться под бомбами, пилотируя тяжелый бомбардировщик.

Мы сбросили свой груз, и мой бедный «Ланкастер» буквально подпрыгнул, когда бомба вывалилась из его брюха. Я резко развернулся и спикировал к земле.

В эти напряженные моменты мы почти не разговаривали, однако, когда мы покинули район цели, парни на борту оттаяли.

«Завтра отпуск».

«Да, завтра смоемся».

«Я отправлюсь рыбачить».

«А я буду отсыпаться».

«Завтра отпуск».

Моя жена работала на военном заводе недалеко от Лондона тоже без отдыха, но теперь я смогу забрать ее домой. Мы сможем наконец подышать свежим и сладким воздухом Корнуолла.

Вскоре, благополучно уклонившись от ночных истребителей, мы оказались над английской землей. А через несколько минут я влетел в свою комнату и принялся торопливо срывать одежду, чтобы прыгнуть в постель. Когда я отключился, я думал об отпуске и плеске прибоя у скал Корнуолла.

На следующий день я поднялся поздно. В ушах все еще звенело, а глаза были красными и слезились, словно под веки набили песка. Мне очень хотелось поваляться подольше в теплой постели, которая была такой тихой и

мирной. Я хотел подремать, побыть один. После года непрерывного участия в боях я **слегка** устал. Я подумал, что человеческая выносливость имеет свои пределы. Как бы вы ни издевались над собственным телом, оно не может больше, чем может.

Вошел адъютант эскадрильи Чарли.

«Что-нибудь важное?» — спросил я сонно.

«Новое назначение, сэр».

В его голосе звучало неподдельное сочувствие. **Или он** был хорошим актером.

«Новое — назначение?! Куда?!»

«В штаб 5-й группы».

Я что-то такое слышал перед тем, как отправиться в отпуск. Командир группы говорил, что я сделал вполне достаточно, и все-таки известие оказалось совершенно неожиданным и стало для меня ударом. Назначение в штаб! Вот еще не хватало.

Я нашарил телефон, стоящий рядом с кроватью, и позвонил в штаб группы. Чарльз присел на уголок кровати и стал следить, как Ниггер старательно жует один из моих шлепанцев, улегшись на коврике перед камином.

Коротко переговорив с начальником штаба, я выяснил, что все это правда. Мою эскадрилью должен принять Джон Сирби, а мне завтра после обеда надлежало прибыть в штаб. Причины объяснит командир авиагруппы. Судя по всему, он хотел, чтобы я помог написать наставление будущим пилотам бомбардировщиков.

«Написать книгу?»

Да я в жизни ничего подобного не делал. И времечко они выбрали самое подходящее. Как раз, когда началось настоящее бомбардировочное наступление.

В крайнем случае, я был согласен на пост командующего базой. Тогда мне хоть предстояло заниматься подготовкой операций. Но что самое скверное — накрылся мой отпуск.

Я попросил Чарльза послать телеграмму Еве и разъяснил, что должен делать мой экипаж. Когда я кончил да-

вать инструкции, Чарльз невозмутимо поднял трубку телефона и заказал большой зал в местном пабе.

Вечером мы устроили там грандиозное прощание. Вино лилось рекой, было сказано много теплых слов. Я поднялся и произнес нескладную речь, нервно поглядывая в стакан. Остальные парни на время притихли, слушая.

Я сказал, что пробыл в этой эскадрилье около года, и что мне очень жаль уходить. Я пожелал им удачи во всех полетах, которые они совершат без меня. Они все еще числились одной из лучших эскадрилий Бомбардировочного Командования, а по-моему, так и просто лучшей. Трудно сказать что-нибудь связное в таком положении, как мое. Однако, когда я сел, раздалось несколько одобрительных возгласов.

А затем началась большая пьянка.

На следующий день я прибыл в Грантхэм. Штаб авиатруппы, как, впрочем, и любой другой штаб, довольно интересное место. Это царство спокойной, холодной деловитости. Девочки из вспомогательной службы КВСС носят взад и вперед с чашками чая. Усталые мужчины ходят по коридорам с красными папками в руках. Желтые лампочки над дверями командира группы и начальника штаба почти постоянно горят, показывая, что они заняты. Здесь каждую минуту принимают великие решения. У всех постоянно не хватает времени, и мне стоило большого труда втиснуться в эту суматоху.

Я пробыл там один или два дня и даже попытался всерьез заняться работой над наставлением, однако командир группы прислал за мной. Вице-маршал авиации Коритон ушел, о чем глубоко сожалел весь личный состав группы. Его место занял вице-маршал авиации дотопочтенный Ральф Кохрейн. Это был очень умный человек, обладавший незаурядными организаторскими способностями. Он сразу поздравил меня с пряжкой к Ордену за выдающиеся заслуги, а потом, не переводя дыхания, спросил:

«Как вы смотрите на то, чтобы совершить еще один полет?»

Я содрогнулся. Снова зенитки, снова истребители, но все-таки нашел в себе силы громко уточнить:

«Что за полет, сэр?»

«Очень важный. Может быть, один из самых опустошительных за все время войны. Пока я не могу сказать больше. Вы хотите взяться за это?»

Я сказал, что могу, только мне нужно вспомнить, где я бросил свой летный комбинезон. Кохрейн заметил, что в такой спешке нет необходимости, и я успокоился, так как лететь сегодня же вечером явно не требовалось.

Но прошли еще два дня, и ничего не случилось.

На третий день за мной снова прислали. В кабинете Кохрейна находился еще один человек, один из самых молодых командующих базами — коммодор авиации Чарльз Уитворт. Вице-маршал был очень дружелюбен. Он предложил мне сесть, угостил сигарой и начал разговор:

«Недавно я спросил вас, не желаете ли вы участвовать в одном налете. Вы согласились, но я предупредил, что это будет необычная операция. В действительности, это будет не раньше чем через 2 месяца».

Я подумал: «Дьявол, так ведь это же «Тирпиц»! И чего ради я согласился?!»

«Более того, подготовка этого рейда приобретает такое значение, что главнокомандующий решил специально ради него сформировать отдельную эскадрилью. Как вы знаете, я вам доверяю, и потому решил, что формировать ее будете именно вы. Я думаю, вам лучше использовать базу Уитворта в Скэмптоне. Что касается экипажей, то лучше всего будет, если вы сами их отберете. Подполковник Смит поможет подобрать наземный персонал. Каждая эскадрилья отдаст тех людей, которых вы потребуете.

Однако вам следует поторопиться, так как слишком много времени на тренировки вы не получите. Они имеют исключительное значение, поэтому приступайте к ним

немедленно. Помните, что вы будете связаны жесткими сроками, и я надеюсь, что вы начнете полеты уже через 4 дня. Поднимитесь наверх, и сообщите фамилии пилотов Картрайту. Он поможет вам вызвать всех, кого вы потребуете».

«Но какого рода тренировки, сэр? И что за мишень? Я не могу...»

«Я боюсь, что в данный момент не могу сказать больше. Все, что от вас пока требуется — подобрать экипажи и подготовить их к полетам. Потом мы встретимся, и я расскажу остальное».

«Как с самолетами и техникой?»

«Инженер группы майор Мэй сделает все, что требуется. До свиданья, Гибсон».

И он резко вернулся к своей работе. Это был сигнал для меня. Вечером планировался большой налет, и его требовалось подготовить. Когда я уже закрывал дверь, он бросил мне в спину:

«Сообщите мне, когда будете готовы. И помните: никому ни слова. Это просто обычная новая эскадрилья. Нужно соблюдать строжайшую тайну».

Уже в коридоре Чарльз сказал мне:

«Увидимся в Скэмптоне. Если вы задержитесь на пару дней, я успею все для вас подготовить. Сколько парней вы собираетесь привезти?»

«Около 700».

Я остался один в совершенно растрепанных чувствах. Чарльз отправился в Скэмптон, а я начал подниматься по лестнице, чтобы встретиться с людьми, которые оказывали решающее влияние на жизнь Королевских ВВС, хотя широкая публика о них ничего не знала. Эти люди в основном были слишком стары, чтобы летать, поэтому они занимались вопросами техники, вооружения, личного состава и так далее.

Первый, с которым я встретился, имел пышные рыжие усы и восседал за огромным столом. Это был Картрайт, ведавший делами летного состава. Он дал мне час,

чтобы подобрать кандидатуры пилотов. Я выписал фамилии на листе бумаги и передал ему. Я отобрал этих людей сам, основываясь на личном знакомстве. Я верил, что это лучшие пилоты бомбардировочной авиации. Все они уже завершили свой оперативный цикл и должны были получить долгожданный отпуск. Но я также прекрасно понимал, что никто из них не пожелает отдыхать, если при этом пропустит уникальную операцию. Картрайт помог мне подобрать экипажи, потому что остальных я знал не так хорошо, как пилотов. Однако мы выбирали очень тщательно и снова отобрали лучших. Я думаю, его слегка озадачила срочность задания и мое желание иметь только самое-самое лучшее.

Затем я отправился в другой кабинет, к инженеру группы. Мне для начала требовались 10 исправных самолетов. Остальные я должен был получить немного позднее. Это оказалась тяжелая работа: нужно было собрать воедино запасные колеса, шины, стартеры, моторы, и так далее до полной бесконечности. Хорошо еще, что Картрайт освободил меня от забот о летном составе, пообещав направить в Скэмптон всех выбранных людей уже завтра.

Потом новый визит. Здесь занимались иными вещами: летные костюмы, автомобили, койки, одеяла, пишущие машинки... даже пиво. Все эти хлопоты отняли у меня целый день.

На следующее утро я отправился в управление личного состава заниматься наземным персоналом. Мы переговаривали со всеми эскадрильями. Мне требовались самые опытные механики, оружейники, техники, и я их получил. Затем вместе с представителем женского вспомогательного корпуса мы подобрали водителей и поваров, что, между прочим, тоже исключительно важно.

После этого события уже вырвались у меня из-под контроля. Я обзавелся ежедневником, где записывал себе задания на каждый день. И каждый раз получалась внушительная колонка. Сделав что-либо, я вычеркивал эту строчку, но к концу дня список почти не сокращался.

Затем приходилось идти к начальнику штаба, который замещал командира. Это был коммодор авиации Гарри Саттерли, большой и толстый человек, который имел привычку решать проблемы в тот же момент, когда они возникают. Его помощь невозможно переоценить. Я даже не знаю, сумел бы я справиться без него.

Вот таким образом мне удалось за два дня сформировать эскадрилью. Она пока не имела ни имени, ни номера. Мы действовали слишком быстро, чтобы соответствующий департамент министерства успел раскататься и выделить нам номера и буквы. Поэтому мы решили пока называть себя эскадрильей «Икс».

Весь личный состав прибыл в Скэмптон на следующее утро, а после обеда начались тренировки. Командир группы говорил, что много времени мы не получим. Поэтому мы приступили немедленно, но нам предстояла тяжелая работа.

А тем временем где-то в Лондоне другие люди работали еще больше. Они тоже страшно спешили. При этом они не носили мундиров и не имели наград. Они работали с чертежами, металлом и взрывчаткой в бетонных бункерах. Иногда они появлялись на продуваемых ветрами холмах Уэльса, чтобы проводить свои громкие эксперименты. А потом снова работа, работа, работа...

На следующий вечер я прибыл в Скэмптон вместе с Ниггером, который весело прыгал рядом, пытаясь ухватить меня за пятки. В столовой я унюхал характерный запах вечеринки. Так оно и было. В зале собрались все парни. Я знал их всех — пилотов, штурманов, бомбардиров, но там было несколько незнакомых стрелков и радистов.

Через несколько секунд у меня в руке оказался стакан виски, а на пол плеснули пива для Ниггера, который явно мучился от жажды. А затем завязалась беседа, в которой мы вспоминали дела давно минувших дней: людей, рейды, базы, бомбы. Это был тот разговор, который могут вести только летчики, но не киношные. Это

были живые веселые парни, которым много пришлось пережить. Это сразу было заметно по их лицам. Однако они были готовы к новым испытаниям, ведь они были лучшими асами Бомбардировочного Командования.

Все вместе взятые, они знали об искусстве бомбометания больше, чем любая другая эскадрилья в мире.

Они прибыли сюда со всех концов света: из Австралии, Америки, Канады, Новой Зеландии, Великобритании. Все были одержимы одной идеей — не выпустить противника из стального захвата. Я стоял рядом с ними, потягивал пиво и гордился ими. Это была лучшая в мире команда. Если кто-то скажет, что это не так, — я просто посмеюсь над ним.

Из 106-й эскадрильи прибыли три экипажа. Разумеется, Хоппи и австралиец Дэйв Шэннон. Третьим был канадец сержант Бэрпи. Он только что женился на молодой англичанке и был занят по горло, пытаясь подыскать домик не слишком далеко от аэродрома. Он сказал мне, что это чертовски сложная задача. Кое-кто еще должен был прибыть, но, как уже говорилось, это были лучшие из лучших.

Со Среднего Востока прибыл командир звена «Динги» Мелвин Янг. Он уже совершил 65 боевых вылетов. Динги имел две вынужденные посадки в лазурных волнах Средиземного моря. Он был прекрасным организатором. Позднее я обнаружил, что он способен выпить пинту пива быстрее, чем кто-либо.

Лес Манро из 97-й эскадрильи родился в Новой Зеландии. Это был совершенно очаровательный парень с прекрасным послужным списком. Он был одним из тех людей, на которых всегда можно положиться. Такие всегда делают нужные вещи в нужный момент. Пока он стоял рядом, помалкивал и пил пиво. Там также был прекрасный пилот Дэвид Малтби.

Бруклин подарил мне Джо МакКарти. Он был из тех американцев, которые завербовались добровольцами в Королевские ВВС еще до того, как Америка вступила в

войну. Позднее он получил шанс вернуться в американские ВВС, но предпочел остаться вместе со старыми знакомыми. Он прибыл из той же эскадрильи, что и Лес, и они были закадычными приятелями. Джо и раньше пытался попасть в мою эскадрилью, но все его попытки не принесли успеха. Зато теперь он был счастлив. Мы просидели до полуночи, то и дело наполняя стаканы, чтобы выпить за свершения эскадрильи «Х». Портреты кавалеров Креста Виктории Бейба Лиройда и сержанта Джона Ханны взирали на нас со стены. Эти два человека летали с аэродрома Скэмптон и получили множество наград, в том числе и высшие.

Генри Модсли прибыл из Итона. Он был чемпионом школы по бегу и стал одним из лучших пилотов 50-й эскадрильи. Он стоял тихий и трезвый, по большей части откываясь от выпивки. Позднее Генри стал одним из моих главных помощников в организации тренировок.

Тут же были и другие. Микки Мартин родился в Австралии, как и его приятель Джек Легго, прекрасный штурман. Боб Хэй, Тоби Фоксли, Лем Найт, Лен Чемберс — все они тоже были австралийцами. Все они имели Кресты за летные заслуги, и все были очень довольны собой.

Мой собственный экипаж играл с Ниггером. А потом Терри, Спэм, Тревор и Хатч отправились спать, что следовало бы сделать давно. Ниггер опрокинул четыре полные кружки. Оставив за собой в коридоре длинную извилистую струйку, он тоже отправился на покой. Вечеринка затянулась, и к нам присоединился Чарльз Уитворт вместе со своим заместителем Бригги. Они пытались организовать нам достойную встречу, и это им удалось полностью.

Вскоре даже случайному наблюдателю стало бы ясно, что это необычная эскадрилья. Завсегдатаи столовой стали поглядывать на нас с любопытством. Они никогда раньше не видели подобной компании, собранной в одной эскадрилье. Многие имели по два Креста за летные заслуги, почти все — по одному, кое-кто имел Орден за выдаю-

щиеся заслуги. Наверняка все начали гадать: а что здесь затевается? Тут же поползли самые невероятные слухи.

«Слышали, что формируется новая отборная эскадрилья?»

«Их отправят в Россию!»

«Нет, в Северную Африку!»

«Что-то специальное?»

«Да, очень специальное».

Парни это замечали. Они ощущали удивление и интерес. Они гордились тем, что попали в особую эскадрилью, но все-таки сами хотели знать — зачем. Наконец канадец Кольз задал мне роковой вопрос. Было уже очень поздно, но я прекрасно помню свой ответ:

«Я знаю меньше вас, старики. Но мы встретимся завтра в 9.30, и тогда кое-что прояснится».

На следующий день я собрал всех вместе. Всего я имел 21 экипаж, или 147 человек: пилоты, штурманы, радисты, бортинженеры. Почти все они были ветеранами. Я помнил эту комнату для инструктажа еще с 1939 года, но теперь в нее набились молодые, беззаботные парни, которые очень хотели узнать, в чем же дело. Я среди них казался настоящим стариком.

Моя речь была короткой. Я сказал:

«Вы здесь находитесь для выполнения специального задания. Вы — отборная эскадрилья, и вам предстоит провести рейд, который, как мне сказали, будет иметь огромное значение. Кое-кто говорит, что это даже приблизит окончание войны. Вот все, что я могу сказать. Я не знаю, где это. Я не знаю, что это. Но что я знаю — нам придется упражняться в дневных и ночных полетах на малой высоте, чтобы вы могли управлять самолетом даже с завязанными глазами. Если я скажу вам найти какое-то дерево посреди Англии, это значит, что вам предстоит бомбить именно это дерево, и никакое другое. Если я скажу вам пролететь сквозь ангар, вы должны будете сделать это, даже если крылья не пролезут в ворота. Дисциплина будет самой жесткой».

Мне нет необходимости напоминать вам, что вы не имеете права рассказывать ни о чем. Уже то, что в одной эскадрилье собраны лучшие летчики — необычно само по себе. Будет более чем достаточно слухов, кое-что я уже успел услышать. Нам следует пресечь это. Вы не должны говорить ничего. Когда вечером вы отправляетесь в паб, держите рот на замке. Если другие летчики будут расспрашивать вас, чем вы заняты, посоветуйте им заниматься своими собственными делами. Только секретность обеспечит успех операции.

Мне потребуется еще пара дней, чтобы завершить подготовку, и мне нужна ваша помощь. Большинство из вас успело послужить, и прекрасно понимает, что требуется. Прежде всего, нужно проверить наши новые самолеты. Затем ты, Билл (Билл Эстелл, англичанин из Дербишира, заместитель Динги Янга), должен взять свой экипаж и осмотреть каждое озеро в Англии, Шотландии и Уэльсе, которое сумеешь найти. Ты должен их сфотографировать. Я должен получить эти снимки через 36 часов».

Сегодня утром командир группы по телефону приказал мне заняться этим. Зачем это нужно — я не понимал. Парни, судя по всему, тоже ничего не понимали. Затем я продолжил:

«Итак, не будем спешить с выводами. Командир группы желает иметь учебные карты для своих групп подготовки, и мы пока единственная эскадрилья, которая может ему помочь».

Это была первая порция лжи, которую мне пришлось выпустить. Позднее я еще много чего наговорил, я уже и не помню всего. Что-то там о дисциплине вообще, о летной дисциплине, о рабочем времени и увольнении. Ах да, увольнений не будет.

Затем я вместе с Генри и Мелвином начал делить экипажи на звенья. Они выбирали тех, кого знали. Люди получали комнаты и кабинеты. А я поднялся наверх.

В моем собственном кабинете имелось одно кресло, один стол, один телефон. Больше — ничего. Помещение

было пустым и холодным, так как отопление ангара еще не включили, но я не мог обращать на это внимание. Предстояло еще сделать массу дел.

Раньше у меня был адъютант Хамфри, который избавлял меня от бумажной работы. В мирное время он работал клерком, и в войну круто пошел вверх. Хамфри очень хотел летать, но был слишком близорук. Однако он был молод и умен. Мне сейчас требовался именно такой человек, поэтому я позвонил в штаб группы и попросил их прислать мне Хамфри в течение 48 часов. Но в ближайшие дни мне предстояло обходиться без адъютанта, и работа по формированию новой эскадрильи легла на крепкие плечи трех человек, о которых я должен упомянуть отдельно.

Самым первым был старший сержант Пауэлл, который стал старшиной эскадрильи. Он опрашивал всех летчиков, выделял им койки и шкафчики, следил за порядком, руководил разгрузкой всяческого имущества. Чифи Пауэлл был невысоким попрыгунчиком, который ничуть не напоминал твердолобых старшин прежних времен. Он оказался неплохим психоаналитиком и обращался с людьми очень вежливо, умел отыскать в человеке самое лучшее. Хотя сам Пауэлл и не подозревал об этом, но именно он заложил основы здоровой атмосферы, которая позднее сослужила нам огромную службу. Это был великий маленький человек, в своем роде просто король.

Вторым стал сержант Хеврон, который заведовал канцелярией. Штаб группы выполнил обещание, и мы получили все, что нам требовалось для оснащения самолетов и летчиков. Однако нам забыли выделить пишущие машинки и канцелярские принадлежности, равно как и писарей. Поэтому Хеврону пришлось клянчить, одалживать, а порой и воровать все необходимое для запуска бюрократической машины. Нам уже приходилось издавать приказы и вести переписку. Так как Хеврон оказался единственным, кто умел обращаться с машинкой, ему приходилось работать по 18 часов, заполняя различные

формы, составляя документы, печатая приказы. Иногда он обращался ко мне с просьбой выделить кого-то на помощь, но что я мог сделать?

Третьей была женщина из вспомогательной службы. Я даже не запомнил ее фамилии, но помню, что звали ее Мэри. Она принадлежала к тому типу женщин, из которых получаются отличные жены. Она узнала о наших проблемах и перевелась к нам с одного из соседних аэродромов, чтобы помочь с бумагами. Если бы все это происходило на гражданке, она могла бы потребовать очень много за переработку.

Итак, эта троица приступила к делу, превращая толпу в эскадрилью. А я сидел в своем кабинете, удивленный бурной деятельностью, кипевшей вокруг.

В первые два дня Джек Легго и Боб Хэй занимались подбором летных карт, установкой бомбовых прицелов, проверкой бомбосбрасывателей. Они уже знали, что бомбометание станет одним из наших главных занятий в следующие два месяца. Командиры звеньев приводили в порядок свои подразделения. Они столкнулись с многочисленными проблемами, описать которые просто нет возможности. Не было парашютов, не было спасательных жилетов, не было компасных ключей. Но следовало надеяться довести эскадрилью до ума всего за 2 дня.

Девушка продолжала печатать, Чифи разбирался с людьми, наземный персонал копошился, как муравьи, вокруг новых самолетов. Министерство авиации, наконец, соизволило осознать тот факт, что сформирована новая эскадрилья, и выделило нам номер. Мы стали 617-й эскадрилей. В качестве опознавательных знаков мы получили буквы AJ. Их сразу нанесли на фюзеляжи бомбардировщиков.

Я понемногу знакомился со всеми экипажами. Пилоты представляли мне своих людей. В короткой беседе я пытался выяснить, кто что представляет из себя. Затем экипаж покидал мой кабинет, и появлялся следующий. И так далее. Но встретились несколько человек, от кото-

рых я был вынужден отказаться, хотя это ничуть их не порочит.

Имелись и другие проблемы. Штаб группы приказал эскадрильям направить в мое распоряжение лучших людей, но кое-кто из командиров воспользовался случаем, чтобы избавиться от хлама. Например, из моей же 106-й эскадрильи прибыли 2 человека, от которых еще я пытался избавиться. Поэтому я отправил их назад и попросил Чарльза, адъютанта 106-й, объяснить, что я по этому поводу думаю. Из других эскадрилий ко мне прислали двух беременных женщин из вспомогательной службы, от которых все равно не было никакой пользы. Кое-кто еще пытался пойти на маленькие хитрости, о которых просто неприятно упоминать.

Но на третий день все было готово. Мы могли начать тренировки, и в этом была убеждена вся эскадрилья.

В одном из больших ангаров Чифи Пауэлл собрал весь наземный персонал, я влез на крышу своего автомобиля «Хамбер» и обратился к ним с небольшой речью. Я сказал примерно то же самое, что говорил летчикам, подчеркнув необходимость соблюдать строжайшую секретность. Нельзя допустить никакой болтовни.

Затем прибыл Чарльз Уитворт и официально поздравил 617-ю эскадрилью. Он произнес отличную речь, которую я хотел бы запомнить, чтобы самому использовать в подходящих случаях. Однако за прошедшее время я успел забыть почти все.

Он сказал:

«Многие из вас видели фильм Ноэля Кауарда «Где мы служим». Кауард, который играет командира эсминца, спрашивает одного из моряков, в чем заключается секрет отличного корабля. И моряк отвечает: «Это счастливый корабль». Вот я и хочу, чтобы вы были счастливы здесь. Я твердо обещаю вам одно: если вы не подставите меня, я нигде и никогда не подставлю вас!»

Во второй половине дня наконец прибыл Хамфри, и мы вместе составили первый рапорт о проведенных учени-

ях. Он оказался кратким, так как сделано было мало. «Эскадрилья сформирована 20.3.43 г. Все необходимое для тренировок получено только 25.3.43 г. За этот период проведено несколько учебных полетов на малой высоте. Эскадрилья разбита на два звена 22.3.43 г. Однако батареи стартеров и инструмент прибыли только 26.3.43 г. Парашютов нет, но несколько штук одолжено в 57-й эскадрилье. Все еще нет спасательных жилетов, однако наши летчики не обращают на это внимания, летая над морем. Большинство полагает, что мы летаем так низко, что беспокоиться вообще не о чем. Все самолеты исправны. В полном объеме тренировки начнутся завтра. Экипажи укомплектованы».

И мы начали тренироваться. Прежде всего, в моем кабинете прошло совещание. Он уже не был столь голым, кто-то приволок и постелил ковер. Динги, Генри, Джек Легго и Боб Хэй сидели в креслах. Я начал:

«Командир группы приказал мне продолжать эти глупости на малой высоте. Сначала нам придется ограничить высоту 150 футами, потому что я не хочу, чтобы парни посшибали все деревья вокруг. Мы проложим 10 стандартных маршрутов, чтобы избавить Службу наблюдения от лишней работы. Я предлагаю вам подумать, какой именно район страны лучше выбрать для дальнейших тренировок. Подходит любой маршрут, но продолжительность полета не должна превышать 3 часов, в первые дни у нас и без того будет достаточно работы. Мы должны научиться летать и в дневное, и в ночное время. Парни должны попрактиковаться в полетах при лунном свете. К остальным это относится тоже. Штурманы должны вести прокладку во время полета, а потом мы посмотрим, как они справляются со своими обязанностями».

Я спросил у Джека, есть ли у него проблемы. Штурман ответил, что есть. Мы кое-что обсудили. Прежде всего, сохранялась проблема с картами. Когда летишь на малой высоте над землей, местность так и мелькает внизу. Требуется карта большого масштаба, и штурманам приходится постоянно менять листы. Было решено ис-

пользовать рулонные карты, но их следовало изготовить нам самим. Джек сказал, что заставит каждого штурмана позаботиться о своих картах. Затем он перешел к проблемам полета на малых высотах. Джек сказал:

«Если вы намерены пролететь большое расстояние на малой высоте, над Германией или где-то еще — неважно, нам не следует ждать помощи от радиомаяков. Поэтому я предлагаю сделать упор на полет по карте. Я предлагаю научить бомбардиров читать карту. Штурман следит за картой, а бомбардир и радист ведут наблюдение. В этом случае ориентиры будут искать восемь пар глаз, поэтому можно ожидать, что дела пойдут гладко».

Я согласился и с этими, и со многими другими его предложениями. Затем я предложил Динги проконтролировать тренировки, пока я летаю на юг.

По пути я на автомобиле завернул в Грантхэм, чтобы встретиться с начальником штаба группы. Он сказал мне:

«Я командую вас на юг, чтобы вы встретились с ученым, который работает над нашим проектом. Он покажет вам почти все. Однако помните, что об этом проекте знает только командир группы, я и еще 4 человека. Вы будете седьмым. Мне нет нужды повторять, что обязательна строжайшая секретность».

И мы отправились в путь. Движение по шоссе было не слишком оживленным, лишь несколько крупных армейских колонн прошли мимо нас на север. Мы миновали Лондон и прибыли на старую железнодорожную станцию где-то в глухой провинции. Командировка была такой секретной, что даже мой шофер не должен был знать, куда именно я направляюсь. Через полчаса меня встретил высокий человек, которого я назову Маттом. Он был старшим летчиком-испытателем известной фирмы и лично проводил испытания прототипов нескольких наших лучших бомбардировщиков¹. Мы покатались дальше на его

¹ Матт Саммерс — летчик-испытатель фирмы Виккерс. *Прим. пер.*

крошечном «Фиате», не говоря ни слова. Я не ожидал увидеть столь молодого человека, я не ожидал увидеть гражданского, но, как я полагаю, он удивился не меньше меня. Наконец мы прибыли в старый сельский дом. Здесь наши пропуска были проверены и перепроверены, и мне пришлось вытащить специальный пропуск за номером «7», который лишь сегодня утром мне вручил начальник штаба авиагруппы. И лишь затем пара дюжих полисменовпустила нас внутрь. Мы шли по длинному, слабо освещенному коридору, спускались по каким-то лестницам, углубляясь в недра земли. Наконец мы подошли к большой стальной двери. Здесь стояли еще двое часовых, и процедура проверки пропусков повторилась. Эти стражи были такими же бдительными, как и те, что стояли наверху. Затем один из них открыл стальную дверь, и мы попали в научную лабораторию. Здесь свет был гораздо ярче, чем в темном коридоре, и я долго не мог проморгаться.

И здесь я встретил человека, которого не стану описывать детально, потому что знаю — он этого не любит. Я назову его Джефф, хотя, разумеется, это не настоящее его имя¹. Он был ученым, известным авиаконструктором. Джефф не был ни слишком молодым, ни слишком старым. Это был тихий, серьезный человек, который много и упорно работал. Он был одной из тех ключевых фигур, о которых можно будет рассказать лишь после войны. Джефф внимательно осмотрел нас и лишь потом сказал:

«Рад видеть вас. Но, полагаю, вы не знаете, зачем приехали».

«Ни малейшего представления. Начальник штаба группы сказал, что вы сообщите мне все необходимое».

У него брови поползли вверх.

«Значит, вы не представляете свою цель?»

«Ни сном, ни духом».

¹ Речь идет о докторе Барнсе Уоллисе. Прим. пер.

«Это неудобно, слишком неудобно».

«Но начальник штаба...»

«Я знаю. Но лишь несколько человек знают всё. Их имена внесены в этот список», — он помахал листом бумаги. Как я мог заметить, список был более чем коротким.

«Это чертовски глупо», — заметил Матт.

«Я знаю, но ничем не могу помочь. Я расскажу вам все, что могу. Надеюсь, командир группы сообщит все остальное, когда вы вернетесь».

Я сказал, что он совершенно прав, и, заинтригованный, приготовился слушать. Джефф продолжил:

«На вражеской территории имеются несколько объектов, исключительно уязвимых для атак с воздуха; они имеют исключительное военное значение. Однако, чтобы их уничтожить, требуется сбросить прямо на них большое количество взрывчатки. Вы знаете, о чем я говорю. Например, виадук, бункера подводных лодок, крупные корабли и тому подобное. Я долго изучал эту проблему, но всегда сложности оставались большими, слишком большими. Прежде всего, не было самолета, имеющего достаточную грузоподъемность и высокую скорость. Затем появился «Ланкастер», и эта проблема была решена. Затем проблема самой взрывчатки. Ее можно поместить или в очень большую бомбу, или в очень большую мину. Но ее требуется еще и сбросить достаточно точно — отклонение не должно превышать нескольких метров. Тут возникают 3 сложности. Чтобы добиться такой точности, атаку следует проводить с очень малой высоты, то есть менее 300 футов. Но у больших бомб имеется дурная привычка взрываться при падении, а к чему это может привести — вы себе легко представите. Если увеличить высоту, снизится точность, и работа будет провалена. Получается заколдованный круг. Две другие проблемы вам прекрасно известны. Это зенитки и аэростаты заграждения, которые на малых высотах особенно опасны. И последнее — полет на малой высоте над водой».

«Над водой?» — переспросил я.

«Да, над водой, ночью или рано утром, когда водная поверхность будет гладкой, как зеркало, но в то же время над ней стоит довольно густой туман».

Я начал прикидывать возможные цели. «Тирпиц»? Бункера подводных лодок? Однако Джефф продолжил:

«У нас есть еще месяц или два, чтобы преодолеть эти трудности, поэтому нам придется хорошо потрудиться. Мы с Маттом работаем над новой миной. Идея очень проста, но я пока не буду о ней говорить. Идите, я вам покажу».

Свет в лаборатории погас, и засветился небольшой экран, на котором задержалось изображение, снятое любительской камерой. Титры были угрожающие: «Совершенно секретные испытания, опыт № 1». Затем показался самолет, который стремительно спускался к воде, летя над какой-то речкой. Когда он оказался на высоте 200 футов, от него отделился странный цилиндрический объект и медленно полетел к воде. Я был удивлен. Сначала мне подумалось, что сейчас самолет взрывом разнесет на куски. Но последовал лишь огромный всплеск, а затем стало понятно, как работает то устройство. Но я не имею права об этом рассказывать. Самолет плавно ушел в сторону. Затем последовали съемки еще нескольких испытаний. Джефф и Матт давали кое-какие пояснения, но мне показалось, что все работало отлично. Затем экран снова стал белым, и в помещении зажегся свет. Джефф сказал:

«Вы видите, специальная мина может справиться с этими проблемами, и она работает. Но ведь это лишь модель в четверть натуральной величины. Я опасаясь, что мы столкнемся с массой трудностей, когда перейдем к настоящим минам».

«А изготовлена хоть одна настоящая?» — перебил я.

«Пока еще нет. Первая будет готова примерно через неделю, одновременно будет модернизирован «Ланкастер», чтобы нести ее. Фирме «Авро» предстоит огромный

объем работ по переделке самолетов. Я полагаю, они работают круглыми сутками. Ну, а теперь я хочу узнать кое-что у вас. Вы сможете выдержать требуемый режим полета? Это означает скорость 240 миль в час и высота 150 футов над водой после пикирования с высоты 2000 футов. При этом бомбу следует сбросить с точностью в несколько ярдов».

Я сказал, что это немножко сложно, но попробовать стоит. Я сообщу ему, как только что-то прояснится. Затем я двинулся назад — из этого странного домика на открытый воздух. Матт подбросил меня на станцию, и через 4 часа я вернулся в Скэмптон.

Парни находились в воздухе, поэтому я забрал Ниггера и пошел прогуляться и подумать. Прогулка — самый лучший способ обдумывать сложную проблему, но чем дольше мы гуляли, тем больше мне казалось, что проблема неразрешима. Зато Ниггер был совершенно счастлив. Он гонялся за кроликами.

На следующий день я устроил еще одно совещание. Я рассказал парням о требованиях, предъявляемых к меткости и режиму полета, но не сказал ни слова об оружии, которое видел. А затем начались споры. Первым выступил Динги.

«Первый большой капкан — нам придется практиковаться в полетах при луне. Я полагаю, будет лунный свет или сумерки?»

Я сказал, что тоже так считаю.

«Хорошо, тогда напомним тебе особенности этой страны. Здесь луна всегда тусклая, а вдобавок почти всегда плохая погода, поэтому мы не получим хорошей практики. Нам требуется изобрести какой-то имитатор ночных полетов».

«А разве начальник штаба не говорил вам о полетах с затемненными стеклами кабины?» — спросил Генри.

«Да, я пробовал это, но получается не слишком хорошо. Ты не видишь приборов. Но я слышал, что вспомогательная авиация изобрела способ имитации ночного по-

лета. Стекла кабины красятся в синий цвет, а весь экипаж надевает желтые очки. Это дополнительные цвета или что-то в таком роде. Но в результате создается эффект лунного освещения, тогда как снаружи — солнечный день».

«Это звучит любопытно. Пойди и переговори с начальником штаба группы. Может, нам удастся тоже раздобыть это?»

Он выскочил на несколько минут, а потом вернулся.

«Переговорил. Эту штуку используют на базе Форд. Он говорит, что мы немедленно получим приоритет, и нам сразу пригонят три самолета, как только будут найдены экипажи. Он нам перезвонит, когда все будет улажено».

Затем Джек Легго снова коснулся проблем навигации. Как выбирать маршруты? Можно ли пользоваться каналами и озерами, что значительно облегчит работу штурманов. Можно ли брать дополнительного бомбардира восьмым членом экипажа, чтобы дать ему дополнительную практику? Они уже летают по 8 часов в день, что для пилотов достаточно.

Потом встал Боб Хэй. У нас нет учебных бомбовозов, и как ему организовать бомбометание? Нет плавучих пиропатронов, что важно при полетах над водой. Какого рода цели требуется установить на полигоне? Можем ли мы забрать этот полигон себе на весь день? Все эти проблемы были быстро решены начальником штаба. Судя по всему, он ел, спал и жил у себя в кабинете. Он делал все.

У Тренора были свои проблемы. Он хотел потренировать своих стрелков. Если мы будем атаковать с малой высоты, он желал бы получить возможность вести ответный огонь. Для этого ему требовались трассирующие пули. Хотя «Ланкастер» был вооружен всего лишь 7,7-миллиметровыми пулеметами, трассеры могут показаться зенитчикам пушечными очередями. Достать трассирующие патроны было очень сложно, но начальник штаба справился и с этим.

Хатча больше волновали общие проблемы. Он слабо представлял, что будут делать его радисты. Я успокоил его:

«Все в порядке, Хатч. Займись пока обычной подготовкой радистов, натаскай их получше, а твой черед настанет позднее. Теперь несколько общих замечаний, парни. Я разговаривал с механиками, и они сообщили, что несколько самолетов уже вернулись с ветками и листьями в радиаторах. Это означает, что мальчики летают слишком низко. Прекратите это, иначе кто-нибудь угробится. Я также должен добавить, что поступило несколько жалоб от констеблей. Самолеты летают очень низко и пугают людей. Мы все знаем, что нужно практиковаться в полетах на малой высоте, однако, ради бога, постарайтесь втолковать своим парням, чтобы они избегали пролетать над городами и аэродромами. Не нужно пугать полисменов на дорогах и влюбленных на полях, иначе они могут получить инфаркт. А теперь прошу меня извинить, я сам должен лететь к одному водохранилищу, чтобы проверить, что мы можем сделать».

Через полчаса я уже летел на своем верном «С Джордже» к водохранилищу на реке Дервент возле Шеффилда. Это озеро окружено высокими холмами, и над ним собирается достаточно промышленных дымов, что вполне нас устраивало. Более того, вода почти всегда была спокойной, так как в долине практически не было ветра. Вспомнив, что говорил мне Джефф, мы начали пикировать, чтобы набрать нужную скорость на высоте 150 футов, насколько мы могли судить (рядом со мной сидел Хоппи). После этого мы сбросили бомбу. Она упала с недолетом. После этого мы крутились и вертелись, следуя за изгибами долины, так как с каждой стороны высились холмы. Потом мы совершили еще несколько попыток и в конце концов обнаружили, что требования можно выполнить.

Вечером, когда в долине начал собираться туман, уменьшив видимость примерно до мили, мы совершили вторую попытку. На этот раз у нас ничего не получилось.

Вода, которая днем была голубой, сейчас казалась черной — и мы едва не вляпались в эту черноту. Даже Спэм сказал: «Иисус! Это чертовски опасно!» Значит, это было действительно опасно. Но не только это. Я сказал Динги, что до тех пор, пока мы не научимся оценивать высоту полета над водой, мы просто в принципе не сможем провести атаку.

«Но почему мы должны лететь точно на этой высоте?» — спросил Хоппи.

«Я опасаясь, здесь какой-то подвох. Ученый, с которым я встречался, сказал мне, что для того, чтобы оружие сработало, следует лететь, выдерживая высоту с точностью до пары футов, а скорость — до пары миль в час. Вот вам и задача».

На следующий день командир авиагруппы прислал за мной. Когда я вошел в его кабинет, то увидел на полу три больших посылочных ящика. Он подал мне отвертку.

«Когда вы увидите, что это такое, то догадаться будет не слишком трудно, хотя я не собираюсь говорить, где они находятся. Джефф позвонил мне и сказал, что вы не сможете готовить эскадрилью неведомо к чему. И все-таки последние детали расскажет он. Однако напомним, что вы остаетесь единственным человеком в эскадрилье, которому позволено знать цель задолго до дня атаки. А теперь открывайте эти ящики».

Все они были тщательно заколочены, наверху красовались надписи «Хрупкий груз». Так как я не плотник, то провозился достаточно долго. Наконец, винты подались. Мы вместе подняли тяжелые крышки. Перед нами оказались три модели, изготовленные исключительно тщательно — здесь были даже крошечные деревья. Сначала я испытал облегчение — слава богу, это не «Тирпиц». Однако это было нечто неожиданное — три дамбы. Очень большие дамбы. Затем командир группы сказал:

«Теперь вы видели, что вам предстоит атаковать. Берите самолет и летите на встречу с нужным человеком. Когда вернетесь, доложите».

Профессор Джефф находился в своем кабинете. Мне показалось, что он даже обрадовался, увидев меня.

«Как идут тренировки?» — спросил он.

Я рассказал, что днем все нормально, но ночью гораздо хуже. Выдерживать высоту 150 футов над водой оказалось почти невозможно.

«Но вы думаете, что сумеете добиться этого?»

«Да».

«Хорошо. Теперь за работу. Мэтт, ты захватил мою папку по «Даунвуду?»

«Что это?» — поинтересовался я.

«Это кодовое название операции, которая вам предстоит. Командир авиагруппы сообщил мне, что показал вам цели».

Мне было сложно разобраться в своих ощущениях, так как я не знал, где находятся эти дамбы. Кохрейн говорил о тумане и промышленных дымах, значит это городской район, где не слишком жарко. Мэтт подал мне сигарету. Джефф открыл папку и начал:

«Дамбы, модели которых вы видели, находятся на водохранилищах в долине Рура. Оружие, которое вы видели в моей лаборатории, называется «Даунвуд». Я думаю, что, правильно используя изобретенное оружие, мы сумеем разрушить бетонные стены этих трех дамб».

«Но разве более мелкие бомбы этого не могут?»

Джефф засмеялся.

«Нет. Многие люди так думают. Они полагают, что дамба — это просто изогнутая поверхность, удерживающая воду, вроде арки моста. Существуют и такие дамбы, но в нашем случае все немного иначе. Эти дамбы должны удерживать воду своим весом. Они имеют толщину 140 футов бетона и кирпича и высоту 150 футов. Поэтому вы легко представите, какой огромный объем каменной кладки нужно снести, чтобы их разрушить. Но давайте начнем с самого начала».

Я приготовился внимательно слушать.

«Как известно, долина Рура — это наиболее индустриализованный район Германии, в основном из-за сво-

их угольных шахт и сталелитейных заводов. Я знаю, что большая часть германских заводов сейчас рассредоточена по стране, однако передвинуть предприятия тяжелой промышленности просто невозможно. Поэтому долина Рура по-прежнему остается важной целью, даже если ваши парни сделают все, чтобы снести там каждый дом. Однако у промышленности Рура есть уязвимое место — снабжение водой. Сама река Рур слишком мала, чтобы поставлять достаточное количество воды. Рейн находится слишком далеко от таких городов, как Эссен и Дортмунд. Поэтому в 1911 году немцы построили огромную дамбу, перекрыв долину Мён, через которую течет река Рур. Главной идеей было постараться создать запасы воды, собрав то, что выпадает в бассейне Рура в период зимних дождей. Этот резерв можно будет постепенно расходовать летом, чтобы поддерживать уровень воды в реке и снабжать города и промышленные предприятия. До постройки дамбы водоснабжение было крайне неравномерным. Кроме того, эта дамба улучшает условия судоходства в нижнем течении Рура, обеспечивает водой гидроэлектростанцию. Не стоит и говорить, что немцы очень гордятся этой дамбой. Кроме того, она очень красиво выглядит, образец готической архитектуры. Дамба имеет длину 850 ярдов, толщину 140 футов и высоту 150 футов. Образовавшееся озеро имеет длину около 12 миль и содержит 140 миллионов тонн воды. В то же время немцы построили недалеко еще одну дамбу, которая называется Зорпе. Она много меньше и представляет собой высокий земляной вал длиной около 600 ярдов с бетонным каркасом. Эти дамбы удерживают около 76 процентов воды, имеющейся в долине Рура. Если их разрушить, нехватка воды для людей и заводов может привести к катастрофическим последствиям. Разумеется, наводнение, которое начнется после уничтожения дамб, может принести больше разрушений, чем самые сильные бомбардировки.

Есть еще третья дамба, которая называется Эдер. Она находится в 60 милях от первых двух. Она построена в

1914 году, в основном чтобы спасти от зимних наводнений сельскохозяйственные районы в нижнем течении реки Везер и улучшить там условия судоходства. Дамба также поставляет часть воды в канал Миттельланд, который, как вы знаете, является одной из основных водных артерий Германии. Это главный водный путь из Рура в Берлин. В отличие от дамбы Мёна, дамба Эдера не предназначена для улучшения водоснабжения. Однако она питает гидроэлектростанцию. Она немного больше дамбы Мёна и находится в долине в 40 милях от Касселя. Она содержит около 202 миллионов тонн воды. Вы можете представить, сколько времени мы пытались изобрести метод разрушения стен дамбы. Это не так легко, как кажется. Если мы здесь считаем себя в полной безопасности от фугасных бомб, сидя за 3 футами бетона, вы должны понять, что я подразумевал, когда говорил, что нужно снести 150 футов кладки».

Я кивнул.

«Думаю, что понял».

«Мы проделали эксперименты, пытаюсь выяснить воздействие взрывчатки на такие конструкции. А теперь я вам кое-что покажу».

Он открыл альбом с фотографиями маленькой дамбы, шириной не более 6 футов, которая была разорвана несколькими зарядами взрывчатки.

«Вот это мы получили. Наш следующий эксперимент заключался в попытке проверить все теории на более крупной дамбе. Мы построили в саду дамбу длиной около 200 футов. Эта дамба была совершенно точной копией дамбы Мёна. Озеро было наполнено водой. Подбирая различные заряды, мы пытались выяснить, насколько наша теория соответствует истине».

Мне все это показалось смешным. Я вспомнил свое детство. Мы с товарищами играли на пляжах Корнуолла и любили строить песчаные дамбы поперек ручейков, струящихся по гранитным утесам. Мы устраивали довольно большие заводи позади песчаных преград. А когда нас

звали обедать, я разрушал все сооружение одним взмахом палки, и вода с журчанием мчалась к морю. А еще я вспомнил, как разозлился мой брат, увидев, что я на-творил.

«И что произошло?» — спросил я.

«То, что нужно. После нескольких экспериментов мы сумели установить заряд в нужном месте, и он сработал как бомба, которую будет нести «Ланкастер». Дамба треснула. Она раскололась до самой подошвы. После того как были подорваны еще несколько зарядов, дамба рухнула, и вода хлынула в сад. Но этого недостаточно. Мы еще не проводили полномасштабные эксперименты. Мы узнали, что совет графства Мидланд построил дамбу, чтобы снабжать водой город. Мы написали им, и я попросил разрешения взорвать их старую дамбу, чтобы вода наполнила новое водохранилище. Немного поколебавшись, они разрешили нам сделать это. После нескольких неудач мы сумели разрушить ее. Вот снимки».

Я заглянул ему через плечо. Дамба была пробита до самого основания, брешь имела ширину около 3 футов. Внизу на куче грязи лежала дохлая лягушка.

«После этого эксперимента мы более или менее точно представили, на что мы способны. Затем нужно было найти подходящее оружие. Вы его уже видели. Но мы еще не закончили. — Он помолчал и добавил: — Не закончили совсем немного. Уменьшенные модели моего оружия действуют, но у нас не было возможности испытать крупные образцы. Они пока еще не готовы. Но я думаю, они появятся через несколько дней, поэтому мы назначили испытания на 16 апреля. Если сработает крупный образец, Авро переделает 25 «Ланкастеров», чтобы нести их. Это достаточно серьезная работа, потому что мины много весят и имеют диаметр около 11 футов. А тут еще фактор времени. Оружейному заводу нужно изготовить мины, а вы обязаны освоить специальный метод их сброса, и все это следует закончить в течение месяца».

«Это почему?» — спросил я.

«Потому что дамбы следует атаковать, лишь когда водохранилище полно воды. Каждый день самолет-разведчик проводит съемку этих дамб, и мы следим за подъемом воды. Сейчас она в 12 футах от гребня дамбы, а мы можем нанести удар, только когда она будет в 4 футах. В этом случае в водохранилище будет максимальный объем воды, и одновременно стенка высотой всего лишь 4 фута, в которую вы должны попасть. Я подсчитал, что нужный уровень воды установится где-то 13 — 19 мая. То есть, у нас примерно 6 недель. Так получилось, что это период полнолуния, поэтому атаку следует провести ночью или ранним утром. Вы ведь не сунетесь в долину Рура днем?»

«Боже, конечно, нет!»

«Тогда луна вам поможет, но если вам нужно больше света, придется атаковать утром. Впрочем, это решать уже вам. Но чтобы вы лучше поняли, я еще немного расскажу о дамбах. Ваши мины устроены так, что, коснувшись дамбы, они погрузятся на глубину 40 футов. Если они не ударятся о дамбу — все бесполезно. Затем мина взрывается с помощью гидростата. Я рассчитал, что все будет происходить, как на моделях. Взорвав несколько мин в одном месте, вы сможете сместить стену назад так, что она опрокинется. Разумеется, с помощью давления воды. Дамба Зорпе потребует иной методы, но ею мы займемся позднее».

«Так это и есть три наших цели?»

«Да».

«Однако как вы создали теорию разрушения всех этих штук?»

«Матт, расскажи ему. Я уже охрип».

«Хорошо, — согласился Матт, пробуждаясь к жизни. — Джефф всегда интересовался такими вещами, с самого детства. Он просто вспомнил, как ребенком играл в саду».

«И детская игра приведет к таким катастрофическим результатам?»

«Приведет. Я знаю, что премьер-министр в этом очень заинтересован».

«Вы упоминали о специальных атаках?»

«Да. Самое первое, что от вас потребуется — добраться туда. Эти мины очень тяжелы, и вам придется взять много бензина, так как полет может затянуться. Поэтому вы не сможете лететь на большой высоте. Но опять-таки, это ваше дело. Мину следует сбросить с высоты 150 футов плюс-минус один фут. А это будет очень сложно. В то же время вам придется следить за скоростью. Как только вы спуститесь в долину, вы начнете разгоняться. И кроме всего прочего, вам придется целиться как можно лучше».

«Это выглядит очень сложно».

«Над черной водой, на постоянной высоте, когда вы ничего не сможете различить».

«О боже!»

«И помните, вам придется сбрасывать мину перед самой дамбой, поэтому обычный бомбовый прицел не работает. Если вы сбросите с недолетом — вообще ничего не произойдет. Если с перелетом — мина улетит за гребень дамбы. Нужно сбрасывать секунда в секунду. Если вы допустите малейшую ошибку, мина попадет в парашет и взорвется прямо под самолетом. Это будет немного неприятно».

«А когда можно будет уходить?»

«Примерно в 100 ярдах позади дамбы. Тогда все будет в порядке. При подводном взрыве ударная волна не слишком сильна. А кроме того, вас защитит парашет».

«Я вижу», — медленно произнес я.

Я не видел. Я был полностью и целиком сбит с толка. Наложённые ограничения были почти невыполнимыми. Но попытаться все-таки стоило. Джефф предложил мне приехать на испытания 16 апреля. Поэтому у меня было еще две недели, чтобы потренироваться. Через полчаса озадаченный подполковник авиации и голодная собака уже летели назад в Грантхэм на связном самолете. Пожалуй, «сбитый с толка» звучит точнее, чем «озадаченный».

Следующие несколько дней пролетели незаметно. Прибыли учебные самолеты для имитации ночных полетов.

Мы все ринулись пробовать, и оказалось, что это здорово. Было очень смешно лететь днем, убеждая себя, что сейчас ночь. Кое-кто даже начинал всерьез зевать. Парни продолжали совершенствовать искусство пилотирования, а я начал ломать голову над выбором маршрута, который походил бы на тот, которым мы будем следовать над Германией. Это означало полет над большим количеством озер, но тут имелось отличное объяснение. Озера служат прекрасными ориентирами и помогают штурманам проверять свои вычисления. Так как мы будем лететь над Германией буквально над самыми деревьями, потребуется очень точно выдерживать маршрут. Это означает повышенные требования к штурману.

Мы не могли обойтись совсем без происшествий. Несколько птиц разбились о стекла кабин или попали в радиаторы моторов. Кто-то срубил верхушку дерева, кто-то макнул брюхо в воду. Много раз, пролетая над морем, наши парни попадали под обстрел с Кораблей Его Величества. Те постоянно мазали, но ни разу не пропустили возможности поупражняться. На это Микки Мартин философски заметил:

«Это тоже хорошая практика. Она дает представление о зенитном огне».

Мне было жаль собственный экипаж. Весь день я был занят, и мы могли практиковаться только ближе к вечеру или вообще ночью. Много раз мы взлетали в 6 вечера, летели вдоль западного побережья Англии к северной оконечности Шотландии. Смешная штука этот наш остров. Многие почему-то думают, что он ужасно маленький, и мы скучены буквально на пяточке. Однако в действительности он выглядит почти необитаемым. Пролетая над Гебридскими островами, мы на много миль вокруг не могли заметить никаких признаков человеческого жилья. Эти затяжные одиночные полеты происходили каждую ночь. Мы были головным самолетом, а потому должны были летать лучше всех. Как ни странно, парням это нравилось. Я как-то услышал, что Тревор говорит:

«Хорошая штука — летать вместе с подполковником. Он не дает нам спать».

В один прекрасный день ко мне прибыл подполковник из министерства авиационной промышленности. Я сидел один в своем кабинете, когда он вошел и сразу начал говорить о сложностях прицеливания по дамбам Эдер и Мён. Новый противолодочный бомбовый прицел будет непригоден, объяснял он, при специальных атаках. У меня волосы дыбом встали.

«Какой хрен тебе это сказал?» — спросил я предельно грубо.

Он начал объяснять. Он был специалистом по прицелам, и его посвятили в секрет, чтобы он сумел нам помочь. Никто больше не знает. Я успокоился. Вместе мы сумели кое-что придумать, хотя идея принадлежала ему. Он взял лист бумаги и нарисовал несколько сходящихся линий, а потом объяснил, что это такое. Это был вариант примитивного прицела, напоминающего устаревший дальномер. По фотоснимкам мы определили, что на дамбе стоят две башни, между которыми ровно 600 футов. Наши мины следовало сбрасывать на совершенно определенном расстоянии от дамбы. Он все рассчитал, так как был отличным математиком. Затем он притащил капрала с лобзиком, и через полчаса прототип прицела был готов. Он стоил чуть дешевле почтовой карточки.

В тот же день мы поднялись в воздух, и я опробовал новый прицел на дамбе возле Шеффилда. Он работал. Подполковник был очень рад, что сумел нам помочь, и довольный улетел в Лондон. Еще один из закулисных деятелей. Как его звали? Данн.

Я тоже обрадовался, и приказал Бобу Хэю вместе с бомбардирами заняться изготовлением прицелов по предложенному образцу. С этого дня на нашем полигоне в Уэйнфлите постоянно раздавался грохот разрывов учебных бомб. Вскоре мы добились неслыханной меткости. Старший сержант Клиффорд сбросил 8 учебных бомб с

высоты 150 футов при среднем отклонении 4 ярда. Вечером ему поставили 3 кружки пива. На следующий день Лес Найг добился отклонения 3 ярда. Ему тоже предложили выпивку, однако он отказался.

Вскоре мы перешли к ночным тренировкам, и снова оказалось, что это гораздо сложнее. Хотя мы ясно видели цели, мы не видели воды. Было совершенно невозможно удержать высоту 150 футов. Кто-то летел слишком низко, скребя брюхом самолета по воде. Другие летели слишком высоко. После второго ночного вылета на бомбометание Динги сел, мокрый, как мышь.

«Все бесполезно. Я просто не вижу, как мы можем этого добиться».

Мне пришлось согласиться.

«А почему бы не использовать электрические альтиметры? Наши определяют высоту с точностью 50 футов. Лично я не вижу необходимости выдерживать ее с точностью до фута. Мы легко можем держать плюс-минус 10 футов, зачем нам 2 фута?»

Мелвин, как и все остальные парни, не знал цели операции. Я бормотал что-то о бункерах подлодок или «Тирпице». Но электрический альтиметр будет работать только в открытом море или над портом. Я знал, что в долине он просто откажет. Вокруг было слишком много холмов.

«Я попробую», — пообещал я, не собираясь ничего делать. Но проблема удержания высоты осталась нашим уязвимым местом еще несколько дней. В конце концов, она была решена на удивление простым методом. Но об этом немного позднее.

К концу третьей недели все экипажи совершили около 20 ночных полетов, и могли найти «дерево», которое я требовал найти. Штурманы работали просто отлично. На полигоне мы сбросили около 1500 учебных бомб, и средняя ошибка составила менее 25 ярдов. Завершив базовые тренировки, мы могли приступить к выбору маршрута. Нам требовалось найти как можно более точную

имитацию на территории Англии. Это давало парням шанс потренироваться в прорыве вражеской системы ПВО.

Нам пришлось послать за Чарльзом Пикаром, знаменитым пилотом «F Фредди», который лучше других знал расположение вражеских зениток в прибрежных районах Голландии и Бельгии. Он достал из своего сейфа карту, на которой все участки побережья с сильной ПВО были закрашены красным. Он показал мне, как проложить извилистый маршрут, который ни в одном месте не окажется ближе одной мили к оружию. Затем мы с Чарльзом Уитвортом при помощи начальника штаба группы постарались изобразить этот же маршрут над Англией. Это оказалось легче, чем мы ожидали. Полет через Северное море изображался полетом через Северное море. Только на полпути самолет поворачивал назад и снова оказывался над Англией. Он пересекал побережье над Уошем, который походил на голландские острова. Затем он шел от стыка каналов к железнодорожному узлу, оттуда над каналами к автомобильным виадукам, потому что они были хорошо заметны в лунном свете. Но каждая точка поворота выбиралась так, чтобы соответствовать действительной точке над германской территорией. Если мы должны были повернуть над каким-то особенным мостом в Голландии, мы поворачивали над похожим мостом в Норфолке. Вместо реки Рейн у нас имела река Трент, холмы Рура изображал Котсуолд. Вместо озера Мён мы использовали водохранилище Аппингэм, которое очень похоже по форме на немецкое, хотя гораздо меньше. Озеро Колчестер очень хорошо изображало тихие воды водохранилища Эдер. Все было очень и очень похоже. По пути «домой» мы пересекали английское побережье в Норфолке над такими же песчаными дюнами, которые находятся возле Хук-ван-Холланда. Там имелись даже точно такая же ветряная мельница и мачта радиостанции. Более того, расстояния почти совпадали с настоящими, что было вообще идеально. Мы знали это, потому что сами пролетели весь путь и убедились лично. После того,

как был отработан учебный маршрут, я передал карты Джеку Легго и приказал выучить все экипажи летать по нему вслепую.

«Но почему озера? Мы будем определяться по озерам?»

«Правильно. Я ведь говорил тебе — это контрольные ориентиры», — привычно соврал я.

Нетрудно представить, сколько немцы заплатили бы за то, чтобы узнать об этом. Если бы они узнали, то ПВО дамб была бы тотчас усилена. Однако мы знали, что состояние обороны остается тем же, что и в начале года. Даже двойная противоторпедная сеть начала ржаветь от старости. Но мы принимали самые жесткие меры безопасности. Все телефоны прослушивались. Один парень позвонил своей девушке и сообщил, что не может прийти, так как вечером вылетает на специальную тренировку. На следующий день перед строем всей эскадрильи я задал ему хорошую взбучку, разъяснив, что такой треп вполне может закончиться военным трибуналом. Больше не было никаких лишних разговоров. Вокруг всего аэродрома были расставлены часовые. Каждому человеку, работающему на базе, мужчине и женщине, была зачитана инструкция о соблюдении военной тайны. Все наши письма перлюстрировались, и если цензор находил хоть малейший намек на предстоящую операцию, письмо возвращалось. Специальные полисмены в штатском патрулировали в окрестностях. Их задачей было подслушивать. Они справились с ней отлично. Кто-то сказал, что даже одну барменшу выслали на 3 месяца. Повсюду — на военном заводе, на полигоне, в министерстве авиации — действовали те же драконовские меры. Если вспомнить происходившее, то следует признать, что все военные и гражданские лица охотно сотрудничали с нами. Они знали, что держат в руках 125 жизней. И помалкивали.

Поэтому три недели спустя перспективы начали казаться более радужными. Тренировки и секретность дружно шагали в ногу. Погода нам улыбнулась — самолеты летали сами собой. Экипажи начали привыкать к полетам на

малой высоте, и при этом никто не разбился. Пилоты начали отрабатывать групповые полеты в ночное время на малых высотах. Учебное бомбометание отличалось достаточно высокой меткостью. В действительности нерешенными оставались только два серьезных вопроса. Первый — само оружие, второй — удержание высоты. Высокий моральный дух отличал нашу эскадрилью, которая превращалась в единое целое. Адъютант записал в дневнике эскадрильи 14 апреля: «Вся 617-я пронизана чувством единения. Офицеры и рядовые с огромным энтузиазмом отдаются работе, и не только во время полетов, но также во время уборки и чистки ангаров и помещений. Мне кажется, у нас начали зарождаться традиции».

15 апреля, когда до начала операции оставался месяц, позвонил командир авиагруппы. Боб Хэй и я должны были лететь в Паркстоун, местечко на южном побережье, недалеко от французского берега. Там должны были пройти первые испытания нового оружия. Мы вплотную приступили к решению первой проблемы.

ГЛАВА 17

МЕТОД ПРОБ И ОШИБОК

Мы с Бобом сидели на солнце и ждали. Все это происходило в Паркстоне. Нам сказали, что пока еще не все готово, поэтому мы решили прокатиться в Маргет, чтобы посмотреть, как выглядит этот курортный городок в военное время. Мы гуляли по пляжу, но все это ничуть не походило на обычный купальный сезон. Отели были закрыты, «Дримлэнд» превратился в армейскую казарму, всюду была натянута колючая проволока, а городок был переполнен солдатами. Единственное, что осталось без изменений — так это рыба. Мы наелись по самое горло дуврской камбалой и теперь лениво лежали на солнышке, слушая вопли чаек, крутившихся над гаванью.

Внезапно раздался странный шум, похожий на свист сжатого воздуха, потом треск авиационных пушек, грохот бомб. Прямо над головами у нас, сверкая плоскостями, в направлении Франции пронеслись четыре FW-190. Следом за ними мчалась четверка «Тайфунов». Множество бифоров, расставленных вдоль берега, открыли беспорядочный огонь вдогонку уходящим самолетам. В воздух поднялись изящные дуги светящихся красных шариков, которые грозили уничтожить без разбора и своих, и чужих. Это был хорошо известный рейд типа «бей-беги». Боб отпустил вдогонку фрицам хорошо известное краткое

словечко. Затем взвыли сирены. А вечером мы слышали, что «Тиффи» сбили всю вражескую четверку.

Нам также сообщили, что завтра в 7 утра пройдут испытания, так как высота прилива будет такой, какая требуется ученым. Они хотели осмотреть мины после того, как они будут сброшены, чтобы выяснить, как они перенесут удар о воду на высокой скорости. Идея была проста — сбросить мины при такой высоте прилива, чтобы они затонули на малой глубине. И когда начнется отлив, мы просто подойдем и осмотрим их, не утруждая себя поисками в открытом море.

На следующее утро к нам с Бобом присоединился профессор Джефф. Мы стояли, любовались утренним морем и ждали. Облака равномерно покрывали все небо, но море было совершенно спокойным. Было довольно холодно и мерзко, так что мы даже подняли воротники. Джефф посмотрел на часы и сказал:

«Шорти должен появиться с минуты на минуту».

Шорти — Коротышка — был одним из летчиков-испытателей, и прозвище было оправданным, так как его рост составлял всего 5 футов 6 дюймов.

Позади нас, за колючей проволокой, окружавшей полигон, патрулировал полисмен, который должен был отгонять прохожих. Никто больше не знал, ради чего проводились испытания. Возле нас стояла кинокамера на треноге, и скучал оператор. На воде, в 100 ярдах от берега, прыгали на воде два белых буйка. Это была точка прицеливания. На песке сохла небольшая шлюпка, возле которой дремал флотский лейтенант. Он был гордым командиром этого грозного корабля Королевского Флота. В его обязанности входил ремонт буйков, если те страдают.

Затем со стороны солнца появились два «Ланкастера». Они шли низко над водой, и жуткий рев их моторов полностью разрушил очарование мирного утра. Один самолет нес кинокамеры, а второй наши мины. Створки бомболюка были сняты, и мы ясно видели мины, раскра-

шенные в черный и белый цвета. Они казались достаточно крупными даже на фоне массивного черного корпуса «Ланкастера». «Ланк» Шорти Лонгботтома пошел вниз. Теперь он летел на высоте 150 футов со скоростью около 270 миль/час. Мы видели, как он выровнялся и лег на боевой курс, затем взял чуть вверх, чтобы удержать нужную высоту. Мы напряженно следили за ним. Джефф стоял рядом с Бобом, насторожившись, как кот, учуявший мышь. Зажужжала кинокамера. Я поднял к глазам бинокль. В этот момент мина медленно пошла вниз. Мне показалось, что она падает бесконечно долго, потом раздался глухой удар и взлетел огромный фонтан брызг. Через минуту мы узнаем, верны ли расчеты Джеффа, или мина не выдержит. Какое-то время мы не видели вообще ничего, кроме столба воды, который едва не ухватил самолет за хвост. А затем все стихло, и мы увидели. Огромная мина совершила последнее погружение, расколовшись на 6 кусков.

«Разбилась», — мрачно сказал Джефф.

Я не сказал ничего. Я знал, сколько трудов приложил он, чтобы создать эту мину, сколько часов провел за столом и чертежной доской. И все напрасно. Следует ли как-то изменить конструкцию мины? Или неверна сама идея? И что делать дальше?

Джефф добавил:

«Все говорили, что это не сработает. Они убеждены, что мина слишком велика и тяжела, но я им докажу. У нас в ангаре лежит еще одна. После обеда мы укрепим ее, а вечером проведем новые испытания».

В нашем секретном ангаре после обеда закипела работа. Мину укрепляли стальными листами, чтобы она не развалилась при падении в воду. Маленький человечек в очках ходил вокруг взмокших летчиков, которые не представляли, для чего предназначена эта штука. Они даже не смогли перекусить и работали без перерыва, как на пожаре. Только в 5 часов вечера они смогли облегченно вздохнуть и разогнуть спины. Мина была готова.

Ранним вечером мы опять стояли на берегу и ждали. Джефф был полон надежд, так как думал что усиленный корпус спасет мину. Мы только что осмотрели расколовшийся снаряд. Судя по всему, удар был настолько силен, что не выдержала оболочка. Мы укрепили оболочку полудюймовыми листами, и этого должно было хватить.

Затем снова появились самолеты, и все повторилось сначала: аккуратный заход и огромный всплеск. Затем Матт, который пилотировал бомбардировщик, заложил пологий вираж, чтобы посмотреть, что там получилось. Но мы смотрели не на него, а на осколки разбитой мины, которые вылетели из воды, словно летучие рыбы. Затем бурлящая вода успокоилась, и наступила тишина.

Джефф внезапно вздохнул: «О боже». Я подумал, что его сейчас хватит удар, но вскоре он успокоился. Он вообще был достаточно хладнокровным человеком, и пока мы возвращались на базу, он уже начал обдумывать свои дальнейшие действия. Такого человека было нелегко вышибить из седла.

Но самое скверное ждало нас впереди. Мы с Бобом взяли одномоторный самолет и полетели назад в Скэмптон. Когда мы летели на высоте 300 футов над Маргетом, мотор отказал. Когда у вас отказывает один из четырех моторов «Ланкастера», особо беспокоиться не о чем. У вас остается в запасе еще три мотора. Но когда это происходит на одномоторном самолете, неумолимая сила тяжести начинает тащить вас к матушке-земле. Поэтому мы начали падать. Где-нибудь в сельской местности даже в этом не было бы ничего страшного, но здесь... Все вокруг было заплетено колючей проволокой и утыкано заграждениями, чтобы не могли приземлиться германские планеры с солдатами. Мы оказались в ловушке.

После того как самолет разлетелся на кусочки, а мы оказались вываленными в пыли, к нам подбежал полисмен, чтобы поинтересоваться, не разбились ли мы. Его слова я запомню навсегда:

«Я думаю, они начинают учить таких молокососов летать слишком рано».

Затем он отдышался и заявил без тени юмора:

«Я рад видеть, что наши заграждения работают отлично».

Мы согласились и похромали на аэродром.

Тем временем в нашей эскадрилье возникла серьезная проблема. Только теперь мы сообразили, что перед нами стоит задача: научиться летать с неслыханной ранее точностью. Мы должны были держать высоту ровно 150 футов, иначе весь проект провалится. Сначала было предложено подвесить к самолету груз на тросе длиной 150 футов. Когда самолет спустится к воде и груз попадет в нее, машину встряхнет, и пилот будет знать, что находится на требуемой высоте. Однако этот метод оказался неудовлетворительным, так как груз имел привычку волочиться позади самолета, а не висеть отвесно.

И мы принялись учиться измерять высоту. Для этого мы сажали двух человек на склоне холма над озером, вручив им специальный инструмент для измерения высоты полета самолета. Один за другим мы пикировали к воде, чтобы узнать потом, были мы правы или ошибались. Днем все шло нормально, зато ночью у нас ничего не получалось. Но как-то раз проблема была решена. К командиру авиагруппы пришел один из ученых, мистер Локлейсер, и заявил: «Я знаю, как вам помочь». Его предложение было старым и использовалось еще в прошлую войну. Он предложил установить на обоих крыльях самолета прожектора. Их лучи были направлены вниз и должны были пересечься на поверхности воды, когда самолет будет находиться на высоте ровно 150 футов. Пилот мог видеть эти световые пятна, и когда они сливались в одно, это означало, что достигнута нужная высота. Все выглядело очень просто, и я рассказал об этом своим парням. Но первыми словами Спэма были:

«Я мог предложить то же самое. Прошлым вечером мы с Терри посетили одно шоу. Когда начали показывать стриптиз, два прожектора освещали сцену и девушку на ней. И меня осенила эта же идея».

Я ответил:

«Хватит о стриптизе. Ты, Генри, бери самолет и лети в Фарнборо. Я знаю, что сейчас выходные, но не обращай на это внимания. Пусть тебе поставят два сигнальных прожектора: один на носу самолета, другой в хвосте. Как только все будет готово, возвращайся и проделай несколько заходов над аэродромом».

Работать в Фарнборо умели, и Генри вернулся уже на следующий день. Он поднял самолет в воздух, а я стоял на аэродроме и следил за ним. В сумерках он несколько раз пролетел над аэродромом, и два ярких луча прожекторов скользили по земле. Огромный самолет летел так низко, что мне казалось: если он даст хотя бы небольшой крен, то врежется крылом в землю. Это выглядело жутковато, но когда Генри приземлился, то сказал, что держать высоту оказалось очень просто. Одновременно он предложил, чтобы за высотой следил штурман, а пилот полностью сосредоточился на управлении самолетом.

Затем мы устроили вечеринку для рабочих наших мастерских, и в считанные дни на всех самолетах было установлено нужное оборудование. Ночь за ночью, день за днем парни летали над Уошем и близлежащими озерами, а также над аэродромом, выдерживая высоту 150 футов. На земле были установлены несколько теодолитов, с помощью которых мы проверяли высоту полета. Буквально через неделю все могли выдержать заданную высоту с точностью до двух футов. Однако, когда я стоял на земле и следил за самолетами, то невольно думал: какие потери принесет это приспособление, которое дает германским наводчикам такую отличную светящуюся мишень?

Тем временем работы продолжались. Каждый день проводились драматические эксперименты. Как-то холодным

утром Шорти и Матт вылетели на полигон, а великий маленький человек Джефф стоял на берегу, подняв воротник плаща и сунув руки в карманы, и следил за происходящим. Одна неудача следовала за другой. Мины упорно отказывались работать как следует. Я прекрасно помню эту фигурку, стоящую на берегу. Иногда в одиночестве, иногда вместе с двумя или тремя спутниками. Они стояли, следили за огромными «Ланкастерами». Сама его фигура, расставленные ноги, пар, вырывающийся из рта, выражали напряжение. Начались заморозки, и иней, покрывавший землю по утрам, придавал сцене какой-то фантастический, сверкающий облик.

В течение многих дней мы совершали вылет за вылетом, проводя эксперименты, испытывались все новые варианты мины, наши парни учились и учились, а я следил и следил. Но каждый раз все завершалось одинаково — неудачей.

Как-то Шорти прилетел на «Москито», чтобы забрать меня.

«Мы сейчас полетим в Брукленд. Джефф уже там, он хочет срочно встретиться с тобой».

Не нужно повторять, что Шорти просто потряс меня, ловко продравшись сквозь аэростаты ограждения возле Брукленда. Когда мы встретились, то Джефф выглядел измученным до предела. Он сказал мне:

«Вся наша затея обречена на провал, если мы не найдем нужную комбинацию высоты и скорости».

«Что это значит?»

«А вот что. Анализируя съемки, сделанные скоростной камерой во время опытов, я пришел к определенным выводам. Вот этот график иллюстрирует то, что я хочу сказать. Требуется подобрать определенную комбинацию высоты и скорости. Вы видите, что если мы сбросим мины с высоты 150 футов на определенной скорости, они сработают и не расколются. Если мы сбросим их с высоты 40 футов на другой скорости, они тоже сработают. Наилучшая комбинация характеристик — это вы-

сота 60 футов и скорость 232 мили в час. Но это очень низко, и потому я хочу спросить, возможно ли это? Вы можете лететь на высоте 60 футов над водой? Если вы не сможете, всю эту затею придется оставить».

Я подумал несколько секунд, соображая, что можно сделать. Если высота 150 футов была маленькой, то 60 футов — **очень** маленькой. На этой высоте даже легкий крен может отправить самолет в воду. Однако я громко заявил:

«Мы это проверим сегодня ночью!»

Все это время наши самолеты-разведчики совершали полеты над германской территорией, следя за дамбами, как кот за мышинной норкой. Они никогда не пролетали прямо над ними, чтобы немцы не заподозрили, что именно нас интересует. Всегда выбирался сложный извилистый маршрут, и над дамбами самолет оказывался как бы случайно. Разведчиков интересовали два момента. Первый и наиболее важный — уровень воды в водохранилище. Вода медленно прибывала. Второй — состояние ПВО. Если ПВО начнет усиливаться, это означает, что немцы разгадали наши замыслы.

К 17 апреля вода находилась уже в 15 футах от кромки дамбы. К началу мая она поднялась еще на 5 футов и продолжала прибывать дальше. Нам следовало дожидаться, пока она не окажется в 4 футах, но, судя по всему, мы уже опаздывали с приготовлениями.

После того как я вернулся в Скэмптон, то сразу приказал перенастроить систему прожекторов, чтобы их лучи сходились в 60 футах под самолетом, и тогда начались первые полеты над Уошем. Я решил, что первым должен лететь Дэвид Малтби. Он согласился, но сказал, что, по его мнению, высота слишком мала. Мы проверили все с помощью теодолитов и выяснили, что высота правильная. Потом я взлетел вместе с Терри и прошелся над спокойными водами озера Аппингэм. Выяснилось, что нам приходится лететь над самыми верхушками деревьев. Это действительно было **ужасно** низко, но реальной опасно-

сти падения не возникало, так как световой указатель высоты работал безукоризненно. Когда мы снижались, Терри монотонно бормотал: «Ниже, еще ниже...» Он проносил это медленно, как бы нехотя. Зато едва мы спустились ниже 60 футов, как он взвизгнул, будто ужаленный: «Выше!» Я послушно дернул штурвал, поднимая «Ланк» выше.

Мы слышали, что световой указатель хорошо работает, если по воде идет небольшая рябь. Зато если вода будет зеркально гладкая, теоретики предупреждали, что световые лучи могут сойтись под поверхностью, и возникает реальная опасность нахлебаться водички.

Мы напугали множество шкиперов барж, плававших по каналам Линкольншира, когда глухой ночью экспериментировали с полетами на малой высоте. Вскоре мы выяснили, что теоретики ошибались. В любом случае световые пятна удерживались на поверхности воды. Через несколько дней все наши экипажи проверили себя в полетах при новых условиях, и все сработали удовлетворительно.

1 мая я позвонил Джеффу и сообщил, что мы готовы выполнить его требования. Он сразу пригласил меня прилететь для новых испытаний.

И вот ранним майским утром Мэтт сбросил новый образец мины, который сработал. Люди на берегу начали плясать и размахивать руками от радости. Он бросали в воздух фуражки и кричали, словно сумасшедшие. Я тоже запустил свою фуражку в воздух. Я видел, как Мэтт в кабине улыбается, когда он описал круг, чтобы посмотреть, как прошли испытания. Я помахал ему, он что-то прокричал в ответ, но в реве моторов ничего не было слышно. Мне кажется, хотя я и не помню этого точно, что и Джефф швырнул свою шляпу вверх. Это был чудесный день.

Сразу затрещали телефоны, было отправлено множество шифрованных приказов, фельдъегеря метались, как угорелые. Мужчины и женщины начали круглосуточную

работу, изготавливая те штуки, которые нам предстояло пронести через всю Германию и сбросить на дамбу Мёна. Все испытывали невероятный подъем. Один из наших парней улетел, чтобы обрадовать эскадрилью, которая уже начала было грустить. Мы даже убедили Джеффа опрокинуть по бокалу пивка. Когда он это сделал, неожиданно появился один из высших офицеров Бомбардировочного Командования. Я слышал, как он сказал:

«Это здорово. Вы заставили свое оружие работать. Но вы никогда не прошибете эту стену. Это совершенно невозможно».

Но Джефф только улыбался, а я подумал, что этот офицер — законченный дурак, так как рядом стоял бармен и слушал.

Тем временем с завода компании «Авро» начали поступать новые самолеты. Вскоре на наш аэродром прибыл легчик-испытатель фирмы. Это был инженер-капитан Кэпел — мы всегда звали его Способный Кэпел¹ — который должен был познакомить нас с ними. С этих самолетов была снята верхняя турель, чтобы снизить полетный вес. Также была снята часть брони, зато появилось множество устройств, необходимых для выполнения нашего задания. Экипажи, выделенные для этой операции, получали свои самолеты, и надо было видеть, как они их обихаживали. Я сам слышал, как один из пилотов, красный, словно рак, ругался последними словами только потому, что бомбардир залез в кабину в грязных ботинках. Одновременно на аэродром прибыли восьмиколесные грузовики, укрытые брезентом. Это привезли наши мины. Новенькие снаряды буквально лоснились от заводской смазки и были еще теплыми, так как в них только что залили новую, особо мощную взрывчатку. Наш начальник службы вооружения Док Уотсон должен был готовить их. Это было исключительно опасное занятие, и с минами следовало обращаться, как

¹ Capable Capel.

с драгоценными бриллиантами. Они были очень чувствительны, и вставлять взрыватели в них было довольно сложно. Наши оружейники работали круглыми сутками, чтобы подготовить их к новым испытаниям.

Тем временем эскадрилья начала понемногу уставать. У нас за плечами остались два месяца тяжелых тренировок, которые проводились по утрам и вечерам, чтобы экипажи привыкли летать в условиях, напоминающих ночные. Экипажи налетали не менее 100 часов, и тень неопределенности, которая все еще витала над операцией, начала потихоньку угнетать. Поэтому я дал всем трехдневное увольнение, чтобы они смогли немного расслабиться. Однако они получили строжайший приказ ни единым словом не обмолвиться о будущей операции. Я тоже заболел. Постоянное нервное напряжение и усталость привели к тому, что у меня на лице выскочил огромный карбункул. Я пошел к врачу. Он был очень добрым и сказал только одно:

«Это означает, что вы крепко перетрудились. Вам следует пару недель отдохнуть».

Я рассмеялся ему прямо в лицо. Бедняга! Эти медики иногда просто не понимают, что такое война. Если нужно выполнить задание, о здоровье солдат уже просто не может быть и речи. Тем не менее, я решил прислушаться к доброму совету и все-таки постараться немного отдохнуть.

Через несколько дней мы снова отправились в Паркстоун, чтобы проследить за последними испытаниями. На этот раз должны были использоваться настоящие мины, которым полагалось взрываться, попадая в цель. Я летел на самолете с кинокамерами, а Шорт пилотировал бомбардировщик, который сбрасывал снаряд. Это был очень напряженный и драматический момент, когда мина отделилась от самолета и упала в воду, подняв огромный фонтан. Едва Шорти успел отлететь от места падения мины на 100 ярдов, как поверхность моря вздыбилась, подброшенная мощным ударом. Через 5 секунд в воздух медленно поднялась высокая колонна вспененной воды, на которую было приятно смотреть. Она поднялась на высоту

1500 футов, искрясь в лучах яркого весеннего солнца. Наши мины были готовы.

6 мая мы провели последнее подготовительное совещание. На нем присутствовали Споссбный Кэпел и Док Уотсон, которые участвовали в операции самым прямым образом. Присутствовали все командиры экипажей. Я думаю, они уже начали догадываться о цели операции, хотя пока еще ничего не знали наверняка. Они расселись в кресла вокруг комнаты, курили, разговаривали. Ниггер уселся на мое место, строго оглядывая присутствующих. Я пристроился на подоконник и начал речь.

«Итак, парни, вы все знаете, что в последние недели мы готовились к проведению абсолютно секретной операции. Но теперь я полагаю, можно немного приоткрыть карты, хотя до сих пор вам все приходилось делать вслепую. Когда мы начинали, главной проблемой была навигация. Сегодня я могу с удовлетворением сказать, что вы можете в ночное время долететь до цели, держась на малой высоте. Я уверен, что вы найдете и опознаете ее. Как вы поняли, атака будет не совсем обычной. Она будет контролироваться по радио. Цель этого совещания — обсудить некоторые особенности операции, но полный план я изложу, лишь когда настанет время».

«И когда это будет?» — поинтересовался Динги.

«В ближайшие две недели. Но только, ради бога, никому ничего не говорите. Я могу лишь повторить: если фрицы узнают, что мы собираемся сделать, они примут все меры, чтобы сорвать операцию. Самолеты-разведчики делают снимки цели каждый день, и пока нет сведений об усилении ПВО объекта. Но следует продолжать соблюдать строжайшую секретность. Далее.

После того как мы решили проблемы навигации, перед нами встали три другие:

1. Как лететь над водой на малой высоте ночью.
2. Как сбрасывать бомбы, выполняя поставленные условия.
3. Как найти подходящее оружие для этой операции.

Вам, парни, предстояло решить первые две, а группа летчиков-испытателей и ученых, с которыми, я надеюсь, вы однажды познакомитесь, решили последнюю. Настал день, когда мы должны использовать все полученные навыки для проведения специальной операции. Командование ВВС разрешило для проведения учений использовать водохранилища Аппингем и Колчестер. Оно приказало использовать декораторов киностудии, чтобы те построили нечто, напоминающее наши будущие цели. Это либо бункера подводных лодок, либо что-то в этом же роде.

С этого момента вам придется тренироваться в проведении атаки цели группами по 9 самолетов. Атаки будут ночными. Мы полетим специальным маршрутом 3 звеньями по 3 самолета. Когда мы достигнем первого озера, удары будут наноситься по очереди согласно моим командам по радио. Бомбы сбрасывать с высоты точно 60 футов при скорости точно 232 мили в час. Я не буду повторять, как важно выполнить эти условия. Если вы нарушите их, атака завершится неудачей. Когда мы уничтожим первую цель, то полетим ко второй и повторим эту процедуру, а затем мы полетим домой.

В это время другие экипажи будут изображать активность над Уошем. Еще 6 экипажей будут посланы к другому озеру, провести специальную атаку еще одной цели».

«Но ведь это означает, что потребуются все исправные самолеты», — заметил Кэпел.

«Да, вам нужно будет привести в порядок все самолеты эскадрильи. С этого момента, боюсь, наземному персоналу придется работать круглые сутки. Но скажите механикам, что цель стоит того. А вы, Док, — да прекратите жевать резинку! — вы должны подготовить мины к 12 мая, потому что мы хотим провести последние испытания».

Док вздохнул:

«У нас будет достаточно работы. Еще не все мины доставлены. Чтобы привести их в готовность, требуется 24 часа. Вы знаете, что у меня не хватает людей, и они просто выбиваются из сил».

«Хорошо, я переговорю с командованием, и вам пришлют несколько человек. Они помогут вам в последнюю неделю. Но не забывайте, что они не имеют права покидать базу, после того как ознакомятся с деталями операции.

Так, идем дальше. Мы должны провести учения на самолетах с полным взлетным весом. Не забывайте, что часть брони снята. Мелвин, прикажи Палфорду подобрать нужную нагрузку, а другой бортинженер пусть проверит. Не превышайте 63000 фунтов, потому что иначе самолет просто не взлетит».

«О'Кей, — согласился Динги. — Но я полагаю, что ты хочешь, чтобы носовой стрелок все время находился в своей башне, чтобы подавить зенитки, если таковые встретятся. Проблема будет заключаться в том, что его ноги окажутся буквально на голове бомбардира. Мне кажется, было бы неплохо соорудить что-то вроде стремян. Тогда и стрелок будет чувствовать себя удобнее, и бомбардир не упадет в обморок от вони».

Это была неплохая идея, и многострадальному Кэпелу пришлось записать еще одно задание для своей службы.

«Еще один момент, — встрял кто-то из пилотов. — А что, если установить второй альтиметр перед пилотом? Где-нибудь на лобовом стекле, чтобы его легче было видеть. Тогда ему не потребуется смотреть вниз на приборную доску, когда самолет будет буквально ползти над самой водой».

Ему пришла в голову хорошая идея, и механики получили задание к завтрашнему вечеру установить эти приборы на всех самолетах.

Парни один за другим вносили свои предложения, и большую часть из них мы приняли, потому что они были вполне разумны, ведь пилоты прекрасно знали свое дело. Но все описать в деталях я не могу, потому что они до сих пор остаются секретными. Скажу лишь, что гражданские рабочие суежились в ангарах, устанавливая дополнительные альтиметры и прочие устройства, облегчающие пилотирование и бомбометание.

Дэйв Шэннон спросил:

«А как быть с радиотелефоном? Как мы будем объясняться?»

«Да, насколько я понимаю, это серьезный вопрос, — согласился я. Потом я достал из папки кое-что, над чем работал всю прошлую ночь. — Мы будем говорить открытым текстом, используя простые кодовые слова. Если радио откажет, придется работать морзянкой. Мы не будем применять стандартный код ВВС, потому что не можем позволить себе роскошь терять время на шифровку и расшифровку сигналов. У нас будет свой собственный код. Он будет простым и доходчивым. Вот листок бумаги, прошу общего внимания».

На этом листке было написано несколько кодовых слов, которые мы должны были использовать. Например, слово «Динги» означало, что вторая цель уничтожена. Слово «Ниггер» означало, что уничтожена первая цель. Слова «Артишок» и «Баран» означали смену частот с помощью кнопок А и Б. Там было еще несколько слов, и я приказал парням заучить все наизусть. Потом я поднялся.

«А теперь мы займемся следующим. Хатч в комнате отдыха экипажей установил 20 комплектов радиотелефонов. Сейчас мы пойдем туда и будем готовиться, пока не выучим все наизусть. Я буду ведущим, Хоппи будет моим заместителем, а Микки Мартин — вторым заместителем. Очень важно иметь двух заместителей, потому что никто не знает, кого могут сбить. Мы будем тренироваться по полчаса в день, и я надеюсь, мы освоим все до тонкостей».

В течение следующей недели мы постоянно проводили репетиции, одновременно отрабатывая радиопереговоры. Все это время вода в водохранилищах поднималась и уже находилась в 5 футах от гребня дамб. Настало время нанести удар. Мы все были полностью готовы к нашей специальной атаке, после чего была проведена генеральная репетиция, за которой с интересом наблюдали несколько старших офицеров. Она завершилась полным

провалом. Самолеты шли кто в лес, кто по дрова, несколько машин чуть не столкнулись. Возникли проблемы с радиосвязью. Во время подобных атак нельзя допустить даже малейшего сбоя, а здесь вообще все пошло наперекосяк. Радиотелефоны, которые мы использовали, были просто плохими. Нам были нужны те, которые были установлены на истребителях. Я был вынужден заявить командиру авиагруппы, что если мы не получим УКВ-станций, то операция провалится. Я добавил, что прошу установить эти станции уже давно. Он пообещал лично заняться этим вопросом. Вот теперь дело сдвинулось с мертвой точки. Уже через несколько часов на аэродром прибыл самолет с рабочими, которые тут же занялись установкой новых радиостанций. На следующий день вся эскадрилья имела самые новые и самые лучшие радиотелефоны, какими только располагали Королевские ВВС. Вдобавок на моем самолете и самолетах заместителей теперь стояли по две станции — на случай, если одна вдруг выйдет из строя.

Следующей ночью мы провели еще одну генеральную репетицию. Теперь все прошло успешно. Все завершилось без сучка и задоринки. Единственной проблемой оказалось то, что 6 самолетов получили серьезные повреждения от столбов воды, которые поднимали мины. Они летели чуточку ниже, чем следовало бы. Практически все повреждения пришлось на хвостовую часть самолетов: помятая обшивка, заклиненные турели, погнутое оперение. Просто чудо, что все они сумели вернуться. Это был один из капканов, в которые парни попадали во время учений. Во время боевой операции все это уже не будет иметь значения. После того как мина будет успешно сброшена, какие при этом повреждения получит самолет — абсолютно не важно. Главное — сбросить мину вовремя и в нужной точке.

Теперь всем стало понятно, что мы должны провести налет в самое ближайшее время — буквально через день или два, так как уровень воды был идеальным для наших

целей. Подготовка была завершена. Экипажи были готовы. Мы налетали в общей сложности 2000 часов и сбросили 2500 учебных бомб. Все парни превратились в скаковых лошадей, которые бьют копытом в стойле, ожидая великого дня скачек. Но механикам пришлось немало поработать, чтобы исправить поврежденные самолеты.

Затем последовал визит к метеорологам. Несколько самолетов были отправлены в Атлантику, несколько — к берегам Норвегии, чтобы выяснить, какие атмосферные фронты могут оказаться у нас на пути. Но бог оказался благосклонным. Погода ожидалась отличная. Это был последний подводный камень, на который мы еще могли налететь. Но дела обстояли так хорошо, что мы просто этому не верили.

15 мая прибыл командующий и сообщил мне, что мы должны вылететь следующей ночью. Когда он убыл, на аэродроме приземлился белый самолет и подрулил к ангару. Из самолета выскочили Джефф и Матт. Они тоже хотели посмотреть, чем все закончится.

Этим вечером мы засиделись, готовя боевой приказ. Это было исключительно важно. Ведь могло так случиться, что не вернется никто из нас, поэтому нужно было хотя бы оставить письменное свидетельство наших замыслов.

Хоппи, Динги, Генри и Боб наконец узнали, что именно будет нашей целью. И этим вечером Хоппи спас нас всех. Когда мы рассматривали маршрут, который я выбрал вместе с командующим, оказалось, что он проходит прямо над фабрикой резинотехнических изделий, прикрытой множеством зениток. Хоппи знал об этом и предложил взять чуть севернее. Если бы Хоппи не знал об этом, мы влетели бы прямо в осиное гнездо, и все могло кончиться очень скверно. Спать мы отправились только в полночь. Когда мы выходили из штаба, появился Чарльз. Его лицо было белым, как мел.

«Послушай, Гай. Мне очень жаль, но Ниггер погиб. Он выскочил на дорогу прямо перед автомобилем. Он погиб мгновенно».

Вот так, накануне решающей операции погиб мой пес, который был талисманом нашей эскадрильи.

Док раздал парням снотворное, так как перед вылетом им нужно было хорошенько выспаться. А я сидел в своей комнате и смотрел на исцарапанную дверь — следы того, как Ниггер просился погулять. И настроение у меня было преотвратное.

На следующий день, 16 мая, самолет-разведчик сообщил, что ПВО дамб осталась прежней, а уровень воды остается подходящим для атаки. И вот настал великий момент. Громкоговорители нашей базы объявили: «Всем летчикам 617-й эскадрильи немедленно прибыть в комнату предполетного инструктажа». Парни помчались туда галопом, чтобы наконец услышать, ради какой цели они 2,5 месяца вкалывали, как проклятые. Там собрались 133 молодых человека, немного ершистые, немного грубоватые и, пожалуй, выглядящие старше своих лет. Однако все они были прекрасно подготовленными специалистами, и каждый из них знал свои обязанности настолько хорошо, насколько это было возможно в принципе.

Сначала я дал слово ученому, чтобы он рассказал обо всем. В своей обычной вежливой манере он повторил им все то, что говорил мне много дней назад. Он рассказал им, как и для чего строят дамбы. Он рассказал, насколько толсты и прочны эти стены, и как трудно их разрушить. А потом объяснил, как именно он намерен этого добиться. Он признался, что это будет крайне нелегко, и все поняли, что он имеет в виду. Но в то же самое время парни явно испытали облегчение, так как, в конце концов, узнали, что именно будут бомбить. Они явно думали, что все оборачивается не столь плохо. Напряжение начало сказываться, так как очень тяжело тренироваться для некоей опасной работы, не представляя, для какой именно.

Остаток дня на базе царила страшная суматоха. Мы в последний раз проверяли самолеты и приборы. Тягачи ползали по летному полю, развозя мины к самолетам. Док Уот-

сон метался вокруг на своем мотоцикле, пытаясь успеть везде и всюду. Механики исправляли последние мелочи на самолетах, которые получили повреждения во время тренировок. Последний они кончили чинить в 5 вечера. Джефф и Мэтт ходили от самолета к самолету, все проверяя лично. Требовалось сделать еще очень много, а времени оставалось очень мало. Я проверял свой самолет, одновременно отдавая последние распоряжения Чифи Пауэллу относительно Ниггера. Я понимал, что это очень дурное предзнаменование, и потому приказал ему все хранить в тайне до нашего вылета. Я попросил Чифи похоронить Ниггера в полночь, когда мы будем пересекать вражеское побережье. В тот момент, когда его тело будет предано земле, я надеялся, маленькая отважная душа отлетит, чтобы помочь нам выполнить нашу трудную работу.

В этот день не было ленча. В последнюю минуту примчался Док и сообщил странным тоном:

«Мы получили не то масло. — Он чуть не плакал. — На складах нет нужного. Требуется достать его хоть из-под земли. Если мы не найдем его, все может пойти прахом».

Я не понимал, о чем он говорит, но самолеты находились на его попечении. Полагаю, что проблема была решена, так как я об этом больше не слышал.

Денек выдался чертовски горячий, но все-таки все экипажи во второй половине дня 3 часа изучали модели дамб. Они внимательно рассматривали и запомнили их, как бы мысленно фотографируя, чтобы твердо помнить, как они выглядят. Потом летчики долго расспрашивали о расположении зенитных орудий, уровне воды и других важных вещах.

День медленно клонился к вечеру, и мы отправились на инструктаж. Я никогда не забуду этот инструктаж. На входе стояли два полисмена, а двери были заперты. Внутри никого не впускали, кроме наших летчиков, и еще 4 человек. Никто, даже Истребительное Командование и штаб нашей собственной авиагруппы не были в курсе этой операции. Они думали, что мы проводим очередное учение.

Я представил Джеффа своим парням, и он повторил то, что говорил утром, но на сей раз он рассказал о проблемах, с которыми столкнулся, разрабатывая новое оружие. Он очень беспокоился. Я его понимал, так как он чувствовал свою ответственность за этих парней, за жизнь каждого из них. Он сказал мне:

«Я надеюсь, что все они вернутся назад».

«Не ваша вина, если так не случится», — ответил я.

«Вы знаете, что я не представляю себе все это как боевую операцию. Моя задача заключалась в том, чтобы создать что-то такое, что пробьет стену дамбы. Я рассматриваю этот рейд как самый крупный эксперимент, который я когда-либо ставил».

Пока мы беседовали, командир авиагруппы обратился к парням с небольшой речью. Он говорил хорошо, и один фрагмент я запомнил навсегда:

«Вы готовитесь провести рейд, который может причинить врагу огромный вред. Он войдет в историю. Все захотят знать, как вы это сделаете, и вам будет очень сложно удержаться от того, чтобы рассказать. Но вы не имеете права на это, так как используете секретное оружие. Я предупреждаю вас об этом, потому что следил за подготовкой с самого начала. Я знаю, что атака будет успешной».

Затем поднялся я и объяснил, как именно мы должны действовать во время атаки. Летчики знали все это прекрасно, потому что мы все это время мы отрабатывали именно такой тип атаки. Тем не менее, я в течение часа излагал детали последнего варианта плана. Вкратце это выглядело так:

Вся группа делится на 3 соединения. В первое входят:

Гибсон,
Хоппи,
Микки,
Динги,
Билл Эстелл,

Дэвид Малтби,
Генри,
Лес Найт,
Дэйв Шэннон.

Это были лучшие экипажи эскадрильи. Сначала нам предстояло атаковать дамбу Мёна, а потом лететь ко второй дамбе Эдера. Когда мы пройдем ее, наша атака может считаться завершенной. Однако нам хотелось большего — не просто пробить дамбу, а разрушить ее. Поэтому мы намеревались использовать все имеющиеся мины. Мы хотели пробить в дамбах бреши шириной не менее 100 ярдов.

В состав второй группы входили:

Джо МакКарти,
ст. сержант Байерс,
капитан Барлоу,
лейтенант Райс,
Лес Манро.

Эта группа должна была действовать как диверсионное соединение и атаковать дамбу Зорпе. Эти парни должны были лететь отдельно от нас и пересечь вражеский берег далеко от того места, где летела наша группа. Это отвлекло бы внимание противника и вынудило бы его разделить свои истребители. Когда они подойдут к дамбе Зорпе, они должны выпустить сигнальные ракеты и создать как можно больше шума. Им предстояло оттянуть на себя ночные истребители немцев. Им предстояла несколько иная атака, потому что дамба Зорпе была построена иначе, и поэтому следовало действовать по-другому.

В состав резерва входили:

лейтенант Таунсенд,
ст. сержант Андерсон,
лейтенант Браун,
лейтенант Оттли.

Они должны были держаться сзади, чтобы заполнить бреши в рядах первых двух групп. Это было несложно, так как мы планировали поддерживать постоянную радиосвязь. Еще два экипажа, которые я не упоминаю, не смогли лететь из-за болезней. В воздух должны были подняться 19 самолетов.

Итак, инструктаж подошел к концу. Все твердо знали, что следует делать. Все твердо знали свой маневр. Мы отправились в столовую, чтобы перекусить яичницей с беконом.

Динги спросил меня:

«Я могу забрать твоё яйцо, если ты не вернешься?»

Это была старая шутка. Каждый экипаж после возвращения с боевого вылета получал яйца, которые считались деликатесом, потому что их было мало. Я ответил грубовато:

«Да пошел ты».

И еще посоветовал ему сделать кое-что, что сделать с самим собой очень трудно. Но времени уже не было, и мы отправились переодеваться.

До взлета оставалось еще полтора часа, все начали немного нервничать и предпочитали помалкивать. Наверное, они чувствовали бы себя лучше, если бы принялись кричать и танцевать, чтобы стряхнуть напряжение. Однако они стояли, сунув руки в карманы, нервно дымили сигаретами и почти не разговаривали.

Я сказал Хоппи:

«Нам бы только протянуть эту ночь, зато завтра мы напьемся».

Мы с Хоппи всегда об этом договаривались перед вылетом на операцию. Затем он прыгнул в автомобиль, который повез его к самолету.

Я никогда не буду пытаться описывать подобные моменты. Оставим это адъютанту эскадрильи Хамфри, который записал в боевом дневнике эскадрильи:

«Это был великий день нашей эскадрильи. Никто, кроме экипажей, не знал целей атаки. За пределами эскад-

рильи почти никто даже не подозревал об операции, даже вспомогательные службы. С 8 часов вечера на летном поле происходило то, что следует помнить. Это не походило на подготовку обычного вылета, так как все экипажи полностью осознавали лежащую на них колоссальную ответственность и серьезность задачи. Большинство летчиков отпускали фразы от «ни черта не будет» до гораздо более выразительных. В целом мне все это напоминало крестовый поход.

Дэйв опоздал. Он выскочил из комнаты отдыха экипажей, когда его люди уже заняли места в самолете. Я не слишком бы удивился, если бы наш легкомысленный Дэвид забыл о них. Подполковник уселся в автомобиль и забрал весь экипаж. Как они туда втиснулись — ума не приложу. Он выглядел собранным и абсолютно спокойным¹. Наш любимый янки капитан МакКарти вызвал небольшой переполох. Он прибыл к самолету, и тут выяснилось, что у машины неисправна гидравлическая система. Тогда он потребовал резервный самолет. Уже усевшись в кресло, он обнаружил, что забыл полетную карту. Отчаянно ругаясь, он помчался в штаб. При этом в спешке он дернул кольцо парашюта, белый шелк вывалился на землю и волочился за ним, как диковинный шлейф. Весь взмокший, Мак помчался обратно к самолету, и все механики пытались как-то помочь ему. Он успел стартовать вовремя».

Точно в назначенное время Хатч выпустил красную сигнальную ракету, и самолеты начали запускать моторы. До тех пор, пока мы не пересечем вражеский берег, мы должны были хранить радиомолчание.

В кабину моего самолета поднялся командир авиагруппы и пожелал мне удачи. Я послал его к черту. Затем появился фотограф KBBC и попросил нас попозировать

¹ Чистая ложь. Прим. авт.

для снимка. Эти люди всегда выбирают самый подходящий момент. Затем мы начали выруливать на взлетную полосу и строиться для взлета. Кто-то на сигнальной вышке махнул флагом, я дал полный газ и начал разбег. Адъютант записал:

«Огромные, тяжело груженные машины взлетали одна за другой с травяной полосы, пока наблюдатели стояли, затаив дыхание. Все шло хорошо, однако самолеты поднимались в воздух после очень долгого разбега. Наконец, они все взлетели, и в Линкольне снова воцарилась тишина. На аэродром опускалась ночь. Механики какое-то время посидели, разбившись на маленькие группки, поговорили, а потом начали расходиться по казармам, чтобы вернуться, когда самолеты начнут садиться. Все казалось тихим и спокойным. Мы желали нашим парням божьего благоволения и удачи».

ГЛАВА 18

КОМУ-ТО НЕ ПОВЕЗЛО

Мы летели 1 час 10 минут, храня полное молчание. Каждый был занят собственными мыслями. Под самолетом с монотонной регулярностью мелькали гребни волн. Отражение луны плясало на волнах, превращаясь в колдовской гипнотический кристалл. Лишь голос Терри вернул нас к действительности. Он сообщил:

«Через 5 минут будет голландский берег, командир».

«Хорошо», — сказал я и посмотрел вперед.

Палфорд включил прожектора и сказал мне, что нужно спуститься чуть ниже. Джим Диринг, сидевший в носовой башне, начал вращать ее, чтобы обстрелять корабли ПВО, которые могли караулить под берегом самолеты-минные заградители. Тревор снял спасательный жилет и отправился на свое место в хвостовую башню. Летевшие по сторонам пилоты еще ближе сдвинули тупоносые «Ланкастеры». Вероятно, их экипажи делали то же самое, что и мы. Кто-то начал нервно насвистывать, что было слышно в переговорном устройстве. Ему сразу посоветовали:

«Заткнись».

Затем Спэм сообщил:

«Вижу берег».

Но я возразил:

«Это не берег. Это низкая туча и тень от нее».

Однако прав был штурман, а я ошибался. Вскоре перед нами появились голландские острова. Они казались низкими и плоскими. В лунном свете они выглядели очень неприветливо, отовсюду палили зенитки, так как радар сообщил немцам о нашем приближении. Но мы знали об их системе обороны абсолютно все, поэтому, оказавшись в неприятной близости от зениток, начали высматривать ориентиры, которые указали бы место прорыва сквозь огневую завесу. Мы вели себя, как корабль, пробирающийся через минное поле, когда малейший неверный шаг приведет к гибели, но если ему повезет и будет выбран правильный курс, то все закончится благополучно. Терри уселся рядом со мной, чтобы контролировать Спэма. Он открыл форточку и выглянул наружу, чтобы рассмотреть берег в ночной бинокль.

«Ничего не вижу, — пожаловался он. — Мы летим слишком низко. Но мне кажется, мы летим правильно, потому что врага почти не было».

«Надеюсь, что так».

«Носовой стрелок, приготовиться. Мы подходим».

С ревом мы пронеслись над Западным валом, огибая позиции зениток, и повернули на тот курс, который обещал призрачную безопасность. В этот момент все затаили дыхание. Затем я облегченно вздохнул: не раздался ни один выстрел. Мы захватили их врасплох.

«Нормально, Терри. Новый курс».

«105 градусов по магнитному».

Однако мы продержались на новом курсе всего 2 минуты, после чего опять увидели море. Мы проскочили над маленьким островком, то есть где-то ошиблись. Наш правильный курс должен был проходить между двумя островами, причем оба были хорошо защищены, но благодаря божьему вмешательству мы пролетели прямо над одним из них, пока немецкие артиллеристы еще спали. Мы поднялись на 300 футов, чтобы оглядеться и выяс-

нить, где же мы находимся, а потом снова спустились к самой земле. Терри сказал:

«Прекрасно, вон там мельница и мачты радиостанции. Мы должны пойти справа. Новый курс — 095 градусов по магнитному и осторожнее с маленьким городком, который появится впереди».

«О'Кей, Терри, я обогну его».

Теперь мы повернули влево, и я успел с удовлетворением отметить, что Хоппи и Микки все еще держат строй.

Мы летели низко. Мы летели так низко, что Спэм не раз предостерегающе вскрикивал, чтобы я успел перескочить через высоковольтные линии или деревья. Справа мы заметили небольшой город, его трубы четко обрисовались в ночном небе. Мелькнул какой-то огонек. Сначала мы подумали, что кто-то прожектором просигналил нам «V», но потом решили, что просто разбудили человека, и тот выглянул в окно. Ведь моторы ревели просто ужасно.

На новом курсе мы должны были лететь над каналом, который соединялся с другим, а дальше уже лежала граница Голландии и Германии. Все начали пристально вглядываться во мрак, разыскивая это самое водное «Т», так как мы не могли позволить себе вторую ошибку. Канал медленно плыл у нас под правым крылом, и я старательно держался точно над ним, так как мы пролетали недалеко от Эйндховена, который славился сильной ПВО. А через несколько минут мы заметили впереди серебристый проблеск. Это было Т-образное соединение каналов, точка второго поворота.

Спэм быстро определился, где мы находимся, на сей раз все было нормально. Терри задал новый курс прямо к Рейну. Через несколько минут мы пересекли германскую границу, и Терри невозмутимо проинформировал:

«До цели полтора часа. Нашим следующим ориентиром будет Рейн».

Однако прорвались не все. Лейтенант Райс коснулся воды при перелете через море. Хотя самолет сумел под-

няться, у него вышли из строя оба внешних мотора и оторвалась мина. Ему пришлось возвращаться назад на двух внутренних моторах. Немного позднее Леса Манро подбили зенитки. Самолет получил тяжелые повреждения, и ему пришлось возвращаться на базу. Я мог представить себе ощущения экипажей, которые после нескольких недель интенсивных тренировок и ожидания в последний момент были вынуждены повернуть, так ничего и не сделав. Мне было жаль их. Теперь у нас осталось 16 самолетов и 122 человека.

Путешествие к долине Рура прошло не слишком спокойно. Немцам явно не понравились непрошенные визитеры, а в эту ночь только наша группа находилась в воздухе. Поэтому где-то в глубоких бункерах немецкие офицеры наведения истребителей начали перебрасывать ночные эскадрильи навстречу нам. Повсюду зазвучали сирены воздушной тревоги, расчеты зенитных батарей встали у орудий. В общем, противник постарался организовать «теплую» встречу тем, кто сейчас летел над «Счастливой долиной». Однако они не знали, куда мы направляемся, так как планом операции предусматривалась ложная атака, которая должна была сбить их с толка. Вдобавок истребители не смогли нас разыскать, так как мы летели слишком низко. Однако когда мы прибудем на место, у них появится шанс, так как мы проторчим там довольно долго.

Мы продолжали полет. Германия казалась вымершей. Ни малейшего движения, ни огонька на земле. Ни зениток. Вообще ничего. Что нам и требовалось.

Чуть позднее мы вышли к Рейну. Это был в буквальном смысле вход в долину Рура. Нашим армиям придется форсировать его по пути к крупным городам Эссен и Дортмунд. В лунном свете река казалась белой и тихой. Однако для нас она проблемой не являлась. Когда появился Рейн, Спэм сообщил:

«Мы отклонились на 6 миль к югу. Лучше поверни вправо, командир. Дуйсбург совсем рядом».

Как только он упомянул Дуйсбург, мои руки сработали вперед головы, так как подобные маневры были отработаны до автоматизма. Огромный «Ланкастер» резко накренился, чтобы следовать вдоль реки к намеченной точке. Дуйсбург — не слишком приветливое место, когда летишь на высоте 100 футов. Там расположены сотни зениток, легких и тяжелых, не считая этих проклятых прожекторов, а система ПВО города давно приобрела огромный опыт...

«Как это случилось?»

«Не знаю, командир. Компас в порядке?»

«Вроде бы».

«Так держать. Сейчас проверю расчеты».

И немного позднее:

«Виноват, но, кажется, я ошибся. Нам следует ~~идти~~ **идти** на 10 градусов левее».

«О'Кей, Терри. Эта ошибка могла нам дорого стоить».

Во время этих крутых поворотов парни оторвались от нас, но теперь мы снова начали восстанавливать строй. Я ошибся, закладывая слишком крутые виражи, однако такие названия, как «Дуйсбург» и «Эссен», слишком дурно действовали на меня. Пока мы летели над Рейном, заметили несколько барж с установленными на них зенитными автоматами. Немцы обстреляли нас, но и наши стрелки тоже не дремали. Когда мы увидели то, что нам было нужно, нечто вроде маленькой бухточки, то плавно повернули на восток. Терри монотонно известил:

«Еще 30 минут, и мы на месте».

По мере того как мы углублялись в долину Рура, трудности начали нарастать. Теперь мы пролетали над внешним кольцом зенитных батарей, и они немедленно отреагировали. Однако их огонь был довольно хаотичным, и мы смогли уклониться от большинства зениток. Несколько раз прожектора ловили нас, но мы летели слишком низко. Хотя это прозвучит довольно глупо и невероятно, но мы избежали большого числа

зениток, прячась от них за деревьями. По пути мы пролетели над только что построенным аэродромом, который имел сильную ПВО и еще не был нанесен на наши карты. Немецкие прожектора немедленно поймали три наших самолета. Тревор тут же открыл по ним огонь, пытаясь заставить противника выключить прожектора, а затем крикнул, что они исчезли за высокими деревьями. Одновременно Спэм предупредил, что вскоре мы сами врежемся в деревья на краю летного поля. Хатч немедленно сообщил по радио о зенитках, чтобы остальные самолеты могли обойти этот район. Летевшие по обеим сторонам от меня Микки и Хоппи держались чуть выше. Их самолеты были ярко освещены, и я ясно видел огромные буквы «Т-АJ» и «М-АJ», напоминавшие бродвейскую рекламу. Затем длинная струя трассирующих пуль протянулась от хвостовой башни самолета Хоппи. Самолет немедленно пропал в темноте, так как прожектор погас. Однако одному из наших пилотов повезло меньше. Он летел слева от меня на довольно большом расстоянии. Вероятно, прожектор ослепил его, и он на секунду потерял управление. Самолет дернулся, как пришпоренная лошадь, клюнул вниз и пропал в огромной вспышке огня. Через 5 секунд с ужасным грохотом взорвалась его мина. Билл Эстелл погиб.

Медленно тянулись минуты. Мы все взмокли. Взмокли потому, что ночь была жаркой. Взмокли от постоянного напряжения. Взмокли от страха. Каждый поезд, каждая деревенька, каждый мост, мимо которых мы пролетали, таили в себе опасность. Мы пролетели мимо Дортмунда, мимо Хамма — хорошо известного Хамма, который бомбили много раз. Сейчас мы его видели прекрасно: все его фабричные трубы, заводы, аэростаты заграждения и разноцветный зонтик трасс, напоминающий рождественскую елку. Все это осталось в 5 милях справа. Потом мы начали поворот направо между Хаммом и маленьким городком Зост, где меня чуть не сбили в 1940 году. Сегодня

Зост мирно спал, не стреляло ни одно орудие. Из тумана впереди медленно выплывали холмы Рура.

«Мы прибыли», — сказал Спэм.

«Слава богу», — с облегчением вздохнул я

Когда мы перевалили через холм, то увидели озеро Мён. Затем мы увидели и саму дамбу. В полумраке она выглядела приземистой и тяжелой, даже несокрушимой. В лунном свете ее поверхность казалась серой. Ее можно было принять за какой-то холм. Это сооружение по всей своей длине было утыкано зенитками, как палуба линкора. Несколько стволов торчали на крыше здания электростанции и окрестных холмах. Прожекторов не было. Но зенитные автоматы уже вели огонь, выплевывая зеленые, желтые, красные шары. Очереди трассеров отражались в воде. Благодаря этому, нам казалось, что выстрелов вдвое больше, чем на самом деле.

«Ты, кажется, говорил, что у этих зенитчиков не хватает практики?» — саркастически спросил Спэм.

«Кажется, они уже проснулись», — сказал Терри.

Оба были правы. Но что бы ни говорили пилоты, немцы имели неплохую систему оповещения. Я посмеялся сам над собой, когда вспомнил, как час назад или около того убеждал парней, что мы встретим только германский вариант наших территориалов, и те будут валяться в постелях.

Было трудно сказать, сколько точно орудий здесь было установлено. Трассирующие снаряды летели из пяти точек, вероятно, тут было около 12 орудий. Сначала мне было сложно определить их калибр, но позднее один из пилотов, получивших попадания, передал по радио, что стреляют 20- или 37-миллиметровые автоматы. А это чертовски противные штуки, как мы все уже успели убедиться.

Мы описали несколько кругов, старательно выглядывая наземные ориентиры, чтобы выбрать правильный метод атаки: какие высоты придется обогнуть, какие использовать в качестве укрытия. Каждый раз, когда мы

пролетали мимо этих проклятых зениток, они открывали огонь.

«Немного агрессивно, не так ли?» — сказал Тревор.

«Пожалуй».

Я сказал Терри:

«Эти зенитки начинают действовать мне на нервы».

«Мне тоже», — вздохнул он.

Пока мы обсуждали проблему зенитных автоматов, лишь один человек хранил молчание, это был Хатч. Он ничего не мог видеть, а потому ничего не говорил. У нас не было времени на разговоры. Я опросил всех членов группы, чтобы получить информацию, и к своему облегчению обнаружил, что прибыли все самолеты, разумеется, кроме Билла Эстелла. Далеко на юге Джо МакКарти начал свою отвлекающую атаку на Зорпе. Но туда тоже прибыли не все. Байерс и Барлоу были сбиты зенитками, когда пересекали линию берега. Их заменили самолеты резервной группы. К сожалению, они попали под огонь, пролетая над береговой чертой. Почему это произошло — сказать трудно. Может быть, они сбились с курса на милю, и это им дорого стоило. В этом и заключена суть полета: или тебе повезло, или нет. Мы тоже пересекли берег не там, где следовало. Но нам повезло.

Внизу, молчаливое и черное, лежало озеро Мён. Я обратился к своему экипажу:

«Ну что, парни, я полагаю, пришло время начать игру в кегли».

Взрыва энтузиазма не последовало.

«Хэлло, все самолеты «Кулер». Я начинаю атаку. Остальным приготовиться атаковать в указанном мною раннее порядке».

Затем я обратился к Хоппи: «Хэлло, «М Мавэ», приготовься принять командование, если что».

В ответ раздался спокойный голос Хоппи:

«О'Кей, лидер. Удачи».

Парни рассыпались по намеченным заранее точкам за холмами. Они постарались укрыться, чтобы их не заме-

тили с земли или с воздуха, а я начал выходить на исходную позицию. Мы описали широкий круг и зашли против луны, оказавшись над восточным концом озера. Мы легли на прямой курс и начали пикировать к неподвижной воде, мерцающей в 2 милях впереди. Перед носовой турелью возник силуэт дамбы, четко обрисовавшись на фоне затянувшего долину тумана. Мы могли видеть башни. Мы могли видеть шлюзы. Мы могли видеть вообще все. Мой бомбардир Спэм заметил:

«Чудесная картина. Просто волшебная».

Он немного волновался, как и все бомбардиры в тех случаях, когда не видят точку прицеливания. Но когда мы перескочили через высокие ели, он отреагировал довольно быстро:

«Ты собирался их срезать? Мы едва не зацепили деревья».

«Спокойно, Спэм. Я сейчас наберу высоту».

Затем я обратился к Терри: «Проверь высоту, Терри».

К Палфорду: «Контролируй скорость, бортинженер».

К Тревору: «Приготовить пулеметы, стрелки».

К Спэму: «Начали, Спэм».

Терри включил прожектора и начал командовать:

«Ниже — ниже — ниже. Ровно — ровно».

Мы летели на высоте точно 60 футов.

Палфорд принялся колдовать со скоростью. Сначала он немного выпустил закрылки, чтобы притормозить самолет, затем чуть добавил газ, чтобы стрелка индикатора скорости установилась точно на красной риске. Спэм начал ловить башни в свой прицел. Затем он щелкнул тумблером, ставя взрыватели на боевой взвод. Я лег на боевой курс.

Вражеские зенитчики видели, как мы приближаемся. Они могли видеть свет прожекторов в 2 милях от дамбы. Они открыли огонь, и светящиеся трассы понеслись навстречу самолету. Это был ужасный момент. Мы тащились со скоростью 4 мили в минуту, не имея права даже вильнуть, навстречу орудиям, которые со-

бирались нас уничтожить. Парни не хотели этого, да я и сам не хотел. Я успел подумать: «Еще минута — и все мы будем мертвы, не так ли?» Затем я подумал: «Это ужасное чувство — страх. Жуткий страх». Нам еще предстояло пролететь несколько сот ярдов, но я бросил через плечо Палфорду:

«Оставь в покое свои рукоятки и будь готов стащить меня с кресла, если меня убьют».

Когда я взглянул на него, бортинженер был немного ошарашен.

Но «Ланкастер» мчался вперед, и я начал вглядываться в специальный прицел на лобовом стекле. Спэм прилип к прицелу в своем закутке, держа руку на кнопке сброса. Специальный механизм на борту уже заработал. Он должен был (как мы надеялись) сбросить мину в требуемой точке. Терри продолжал следить за высотой. Джо и Трев начали вертеть стволы своих пулеметов. Зенитчики могли видеть нас совершенно четко, но мы летели слишком низко. Во мне зашевелились дурные предчувствия относительно исхода операции в целом. Мой самолет такой маленький, а эта дамба такая огромная. Она толстая и твердая. А мой самолет ужасно мал. Мы скользили над гладью озера, и мои стрелки открыли огонь по вражеским зениткам. Те, в свою очередь, принялись поливать нас раскаленным свинцом, снаряды так и свистели вокруг. По какой-то причине ни один не попал в нас.

Спэм сказал:

«Левсе — еще чуть левее — ровно — ровно — ровно — так держать».

В следующие несколько секунд практически одновременно случилось несколько событий.

Затрещавшие пулеметы носовой турели Джо выплюнули светящуюся трассу, которая ударила по левой башне на дамбе.

Палфорд съехался рядом со мной.

Запахло сгоревшим порохом.

Холод заполз под кислородную маску.

Мимо окна пролетела трасса — все они казались одного цвета — выпущенная со здания электростанции. Но немцы стреляли уж очень неточно.

Стена дамбы оказалась совсем рядом.

Спэм вскрикнул: «Мина сброшена!»

Хатч выпустил красную ракету, чтобы ослепить зенитчиков.

И все завертелось.

Кто-то сказал по радио:

«Здорово выглядит, лидер. Прекрасная работа».

Затем все кончилось. По крайней мере, мы выскочили из-под обстрела, и я облегченно перевел дух, испытывая наслаждение от чувства безопасности.

Тревор сказал:

«Ну, сейчас я задам этим ублюдкам».

Он принялся поливать дамбу длинными очередями, пока та не оказалась за пределами досягаемости пулеметов. Когда мы начали разворачиваться, то увидели столб воды высотой 1000 футов, который показал, что наша мина взорвалась. Мы с удовлетворением отметили, что Спэм прицелился верно, и взрыв произошел именно там, где требовалось. Когда мы подлетели ближе, то увидели, что взрыв мины вызвал большой водоворот, и вода кипит и пенится, как под ударами урагана. Сначала мы подумали, что дамба пробита, потому что огромная масса воды перехлестнула через гребень. Нам пришлось подождать, так как наши мины можно было сбрасывать только на ровную поверхность. Требовалось дождаться, пока озеро успокоится.

Мы ждали.

Мы ждали 10 минут, однако они показались нам часами. Для Хоппи они, наверное, тянулись еще дольше, так как он должен был атаковать следующим. Тем временем все истребители Германии должны были собраться над нашей целью. Они знали, что мы затеяли, но мы летели слишком низко для них. Они не могли нас увидеть и не могли атаковать.

Наконец:

«М Мавэ». Вы можете атаковать. Удачи».

«О'Кей, атакую».

Хоппи был всегда несколько небрежен, что не мешало ему действовать очень аккуратно, когда дело касалось единственной вещи, которую он знал — войны. Он начал заход.

Он проскочил над деревьями, где я был несколько минут назад. Мы могли отчетливо видеть свет его прожекторов, которые сошлись в одно пятно, когда самолет заскользил над водой. Мы видели, как он приближается к дамбе. Зенитчики, наконец, сообразили, с какого направления идут самолеты, и обрушились на него. Когда он был в 100 ярдах от цели, кто-то с ужасом крикнул по радио:

«Черт! Его подбили!»

«М Мавэ» горел. Случайный снаряд попал в один из бензобаков, и за самолетом тянулся длинный хвост пламени. Он сбросил мину, но его бомбардир, похоже, был ранен, так как мина перелетела через дамбу и пошла прямо на здание электростанции. Хоппи отчаянно боролся, пытаясь набрать высоту, чтобы дать экипажу возможность выпрыгнуть. Когда он поднялся на 500 футов, в небе мелькнула яркая вспышка, и у самолета отвалилось одно крыло. Затем сам самолет разлетелся на куски, и на землю посыпался град пылающих обломков. Примерно в 3 милях позади дамбы в поле образовался большой костер.

Кто-то сказал:

«Бедный старый Хоппи!»

«Эти ублюдки еще заплатят».

Внутри меня все вскипело, а Тревор предложил:

«Давай сделаем еще заход и расстреляем их».

В это момент взорвалась мина Хоппи. Она упала перед зданием электростанции, вверх взметнулся столб яркого желтого пламени, и поднялось огромное облако черного дыма. Нам пришлось ждать, чтобы оно рассеялось. В долине не было ветра, поэтому ждать пришлось долго.

Потом я приказал Микки выходить в атаку. Он казался совершенно уверенным. Мы летели рядом с ним, чуть впереди. Тревор постарался покрепче всыпать зенитчикам.

Боб Хэй, бомбардир Микки, сработал на отлично. Его мина упала точно в намеченном месте. Снова прогремел ужасный взрыв, от которого содрогнулось все озеро, затем поднялся столб белой пены. С Микки все было нормально, хотя самолет все-таки получил несколько попаданий. Один крыльевой бензобак был пробит, из него начал вытекать бензин. Я мог видеть вихрь трассирующих пуль из кормовой башни «Ланкастера». Затем Микки вышел на связь:

«О'Кей, атака завершена».

Именно тогда я подумал, что стена дамбы подалась. Разумеется, мы ничего не могли видеть, но если теория Джеффа верна, дамба треснет именно сейчас. Если мы будем продолжать сбрасывать мины так же точно, она определенно подается назад и рухнет.

Снова нам пришлось ждать, пока вода успокоится. Затем я вызвал Мелвина Янга на «D Дог». Я крикнул ему:

«Будь осторожнее с зенитками. Там достаточно жарко».

«Ладно».

Я снова передал:

«Тревор намерен обстрелять их с другой стороны. Он хочет отвлечь их от тебя».

Мелвин спокойно отозвался:

«Спасибо».

Пока «D Дог» выполнял атаку, мы оставались на безопасном расстоянии с другой стороны, обстреливая из пулеметов зенитки. Уловка сработала, и они принялись обстреливать нас. Но мы находились слишком далеко, и вреда они нам не причинили. Мы даже включили полетные огни, чтобы немцы лучше увидели нас. Мина Мелвина упала именно там, где требовалось. На сей раз, высокая стена воды переклестнула через дамбу и понеслась дальше. Мелвин передал:

«Я думаю, что сделал ее. Я ее сломал».

Но мы могли видеть происходящее лучше и видели, что дамба стоит. Мы все были страшно взволнованы, и я буквально взвизгнул по радио:

«Нормально, Мелвин. Я думаю, следующая ее снесет».

Мы уже довольно долго находились над дамбой Мёна. Все это время я поддерживал связь с базой в Скэмптоне. На связи находились командир авиагруппы и главнокомандующий бомбардировочной авиацией. Рядом с ними сидел ученый, следивший за величайшим экспериментом дамбологии. Он сидел в центре управления полетами, положив голову на руки и слушая поступающие донесения. Вдоль другой стены метался взад и вперед глава Бомбардировочного Командования. В некотором смысле их ожидание было даже более скверным, чем мое. Единственная разница заключалась в том, что они не видели, как дергается стена дамбы, хотя даже я не все видел отчетливо.

Наконец вода опять успокоилась, и я вызвал номер пятый — Дэвида Малтби — и приказал ему атаковать. Он пошел слишком быстро, и я видел, что его мина упала в нескольких футах от нужного места. Снова пальба зениток, снова взрыв и стена воды. Но теперь мы находились с противоположной стороны дамбы и могли видеть, что произошло. Мы подождали примерно 5 минут. Все это было трудно описать. В воздух взметнулось огромное облако брызг, которое осело на моем лобовом стекле. Время начало поджимать, я вызвал Дэйва Шэннона и приказал ему атаковать.

Когда он начал разворот, я подлетел вплотную к стене дамбы и увидел все происходящее. Она начала рушиться, но я не верил собственным глазам. Кто-то истерически крикнул:

«Мне кажется, она падает! Падает!»

Тут же раздались ответные крики, но я быстро приказал:

«Держаться рядом, пока я не проверю».

Я помнил, что Дэйв намерен атаковать, и приказал ему пока отвернуть и не приближаться к цели. Мы подле-

тели еще ближе. Сомнений не осталось. В дамбе образовалась брешь шириной около 100 ярдов, и вода потоком рвалась сквозь нее, огромным водопадом низвергаясь в долину Рура, где находились промышленные центры Третьего Рейха.

Почти все зенитки умолкли. Остальные парни вынырнули из-за холмов, чтобы подлететь поближе и посмотреть, что мы натворили. Теперь развеялись последние сомнения — дамба Мёна была разбита. Зенитчики бросили свои орудия и, спасая свои жизни, мчались на берег. Лишь один отважный человек остался у орудия, но наши стрелки быстро уничтожили его метко нацеленной очередью трассирующих пуль. Теперь все успокоилось, если не считать ревущего потока воды, который рушился с высоты 150 футов. Мы начали кричать и вопить, в эфире начался настоящий шабаш. Перед нами была картина, которую вряд ли кто еще увидит.

Я сразу приказал Хатчу отстучать на базу короткую радиограмму: «Ниггер». Когда эту радиограмму передали командиру группы, говорят, в центре управления полетами тоже началась суматоха. Ученый прыгал и танцевал.

Затем я еще раз посмотрел на дамбу и поток, и все летчики делали то же самое. Это было крайне волнующее зрелище. Всю долину постепенно затягивал туман от бурлящего потока. В этой пелене мы увидели автомобиль, который мчался по дороге, уходя от водяной стены. Однако вода двигалась гораздо быстрее и быстро нагнала машину. В последний раз мелькнули фары, потом вода захлестнула их. Цвет фонарей под водой изменился с ярко-голубого на зеленый, с зеленого на темно-красный, а потом... Потом остались только кипящие волны. Вода мчалась дальше, снося все на своем пути — виадуки, рельсы, мосты. В 3 милях от дамбы догорали остатки самолета Хоппи, маленький багровый костер. Но мы за него отомстили сполна.

У меня возникло странное чувство, я не верил в реальность происходящего. Я сидел в теплой кабине «Лан-

кастера», следя за ужасной мощью, которую мы высвободили. Затем я обрадовался, так как мы находились в самом сердце Германии, ее индустриальном сердце. В том месте, которое стало причиной ужасных несчастий, обрушившихся на весь мир.

Мы прекрасно знали, что это наводнение не выиграет войну. Ни один подобный удар ее не выиграет, и все-таки для Германии это была катастрофа.

Мы покружили над рухнувшей дамбой еще 3 минуты, потом я вызвал все самолеты и приказал Микки и Дэвиду Малтби лететь домой. Остальные должны были следовать за мной к дамбе Эдер, где нам предстояло повторить этот спектакль.

После этого мы полетели прочь от южной оконечности озера Мён, которое пересыхало буквально на глазах. Мы летели навстречу солнцу на юго-восток — навстречу первому свету занимающегося утра. Мы летели над маленькими городами, разбросанными по долинам гор Рура. Эти местечки, своеобразные Эксетеры и Баты Германии, казались совершенно тихими и спокойными. Утром 17 мая они крепко спали. Все это вихрем проносилось у меня в голове. Мы еще раз удивились исковерканной психике германских летчиков, которые, не задумываясь, бомбили такие же беззащитные города. В то же самое время ни единая британская бомба не обрушилась на немецкие города даже в виде возмездия.

Джо МакКарти и Джо Браун быстро завершили работу над дамбой Зорпе. Они сделали 12 пробных заходов и сбросили свои мины прямо впритык к бетонной стене дамбы. Однако им не довелось увидеть эффектное зрелище, так как земляные дамбы разрушить очень трудно. Дамба устояла. И все-таки, если бы у нас было достаточно самолетов, мы сумели бы уничтожить и ее. Но мы понесли тяжелые потери на пути к цели. Впрочем, дамба Зорпе не числилась у нас первостепенной целью, так как обеспечивала лишь незначительный объем воды в долине Рура.

После полета над самыми вершинами деревьев, вверх и вниз по долинам, мы, наконец, прибыли к озеру Эдер. Через 5 минут мы оказались над дамбой Эдер. Нам потребовалось некоторое время, чтобы заметить ее, так как утренний туман уже начал выползать на озеро из горных долин. Мы несколько минут кружили над дамбой, ожидая появления Генри, Дэйва и Леса. Мы потеряли их по дороге. Затем я запросил по радио:

«Хэлло, «Кулер», ответьте. Вы видите дамбу?»

Дэйв откликнулся немедленно:

«Я думаю, что нахожусь где-то рядом. Но я ничего не вижу. Я не могу обнаружить дамбу».

«Приготовьтесь, я выпущу красную ракету прямо над дамбой».

Лишь после того, как Хатч высунул ракетницу в форточку и выпустил ракету, Дэйв снова вышел в эфир.

«О'Кей. Я немного южнее. Подхожу».

Остальные парни тоже увидели сигнал, и через несколько минут мы встретились, кружась против часовой стрелки над целью. Но время начало поджимать. Небо на севере засветилось, предвещая наступление утра. Скоро рассветет, что могло привести к скверным последствиям для наших слабо вооруженных и лишенных брони «Ланкастеров».

Я приказал:

«О'Кей, Дэйв, начинай атаку».

Вокруг высилось множество холмов. Дамба была расположена в очень живописном месте — в глубоком ущелье, склоны которого заросли густым ельником. В дальнем конце долины вырисовывался величественный готический замок. Чтобы правильно выйти на цель, нашим самолетам предстояло круто снизиться над замком, опуститься с 1000 футов до 60 футов, выровняться, сбросить мину, круто пойти вверх, отворачивая вправо, чтобы не врезаться в скалистую гору, которая находилась всего в миле от дамбы. Обстановка была более сложной, чем у дамбы Мёна, и требовала от пилота незаурядного владе-

ния самолетом. Мы не видели никаких зениток. Это могло объясняться тем, что система ПВО не получила предупреждения. А может, и получила, и сейчас наводчики выпрыгивают из постелей в соседней деревне и полуодетые прыгают в автомобили, чтобы мчаться на холмы, где расположены батареи. Дэйв описал широкий круг, а потом начал заход. Он пошел вниз слишком круто, и я увидел, как из моторов посыпались искры. Ему пришлось дать полный газ, чтобы не врезаться в гору на северном краю ущелья. А потом...

«Виноват, командир. Слегка промазал. Сейчас попробую еще раз».

Он попробовал еще раз. Всего ему пришлось совершить пять заходов, и каждый раз он чем-то был недоволен. Его бомбардир так и не сумел сбросить мину. Потом Дэйв передал:

«Лучше я сделаю еще пару кругов, успокоюсь и пригляжусь к местности получше».

«О'Кей, Дэйв, покружись. Я вызову другой самолет. Хэлло, «Z Зебра» (это был Генри), можешь начинать».

Генри совершил два захода. Он сказал, что это было очень трудно, и успел дать совет остальным пилотам, как лучше выходить на эту цель. Затем он снова вызвал меня и сообщил, что начинает последний заход. Мы следили, как его самолет снижается. Внезапно он резко отвернул, что-то пошло не так. Однако он перескочил через гору и тут же опустил нос самолета вниз, буквально воткнув его в долину. На сей раз он шел правильно, целясь прямо в середину дамбы. Мы видели свет прожекторов, значит его самолет держал высоту точно 60 футов. Затем мы увидели красную ракету, выпущенную из хвостовой башни. Это значило, что мина сброшена. А через несколько секунд мы увидели кое-что еще. Генри Модсли опоздал со сбросом мины. Она врезалась прямо в гребень дамбы и взорвалась при ударе. Огромная желтая вспышка на мгновение осветила всю долину. Мы успели увидеть силуэт самолета, круто идущий вверх прямо над

эпицентром взрыва. Может, его подбросило взрывом. Все произошло так внезапно, вспышка была яростной и ужасной. Кто-то сказал:

«Он подорвал сам себя».

Трєвор добавил:

«Наверное, бомбардир был ранен».

Генри не повезло, он нарвался на ~~капкан~~ **капкан**, в который мог угодить любой из нас.

Я быстро начал вызывать его:

«Генри... Генри... «Зебра»... «Зебра»... Вы в порядке?»

Но ответом было молчание. Я повторил вызов. И когда мы уже начали думать, что все кончено, нам показалось, что усталый голос тихо произнес: «Я думаю, нормально». Похоже, его слегка контузило взрывом, так как голос звучал как-то неестественно. Но Генри пропал. Мы не видели на земле горящих обломков, мы не видели горящего самолета в воздухе. Не было ничего. Генри исчез и на базу не вернулся.

Дым взрыва затянул долину, поэтому нам пришлось ждать несколько минут, прежде чем он рассеется. Свечение на севере стало ярче, нам следовало поторопиться, если мы намеревались вернуться назад.

Но мы терпеливо ждали, пока дым исчезнет. Наконец Дэйв передал:

«О'Кей, атакую. Удачи».

Дэйв спикировал и после отличного пробного захода всадил свои мину прямо в дамбу, почти точно в самую середину. Во время поворота он включил посадочный прожектор, и мы видели, как пятно света круто идет вверх по горному склону. Огромный «Ланкастер» набирал высоту почти вертикально. Позади прогремел такой же страшный взрыв, как и все предыдущие, однако дамба Эдер не шелохнулась.

Тем временем Лес Найт продолжал терпеливо кружить, не говоря ни слова. Я приказал ему приготовиться, а когда вода успокоилась — атаковать. Лес тоже испытывал определенные трудности, однако Дэйв успел дать

несколько советов, как с этими трудностями справиться. Мы держали постоянную связь по радио, устроив нечто вроде планерки.

«Заходи, Лес. Снижайся по лунной дорожке. Пикируй на цель, а потом поворачивай влево».

«О'Кей, «Диггер». Это достаточно трудно».

«Не туда, «Диг». Чуть в сторону».

«Пожалуй, слишком трудно. Я набираю высоту и делаю еще один заход».

Слушая это, я постепенно терял терпение. Наконец, я был вынужден вмешаться и напомнить, что шутки шутками, но нам пора убираться отсюда. Тогда Лес спикировал, чтобы провести атаку. У него осталась последняя мина нашей эскадрильи. Если она не пробьет дамбу Эдер, та не будет разрушена никогда. По крайней мере, не сегодня.

Я видел, как он приближается к цели, и скрестил пальцы на удачу. Но Лес был хорошим пилотом и выполнил самый аккуратный из заходов, какие я видел этой ночью. Мы летели над ним примерно в 400 ярдах правее и видели, как мина упала в воду. Мы видели, как она погрузилась. Мы видели ужасный удар, потрясший дамбу до самого основания, а затем словно гигантская рука пробила дыру в картонном домике, который тут же сложился весь. Бурлящая масса воды хлынула в долину Касель. Лес был очень возбужден. Он даже забыл выключить передатчик, и мы могли слышать замечания, которыми обменивался его экипаж. Но мы не будем заставлять бумагу краснеть, приводя их здесь. Дэйв страшно обрадовался и сказал:

«Прекрасно сработано, «Диг»!»

Я вызвал их обоих и приказал немедленно поворачивать домой. Мы с ними встретились в нашей столовой на самой грандиозной вечеринке всех времен и народов.

Долина ниже дамбы Эдер опускалась круче, чем течение Рура, и мы какое-то время следовали за водяным валом. Мы видели, как бурлящая и клокочущая масса

воды рвалась сквозь пробоину и рушилась вниз. Мы видели, как вниз по долине помчались шесть огромных волн. Для начала они смели здание электростанции. Мы увидели, как тут же погасли огни в соседних деревнях, словно огромная черная тень накрыла долину. Водяная стена мчалась вперед, словно курьерский поезд. Мы знали, что в нескольких милях отсюда находится крупная тренировочная база Люфтваффе. Это был большой современный аэродром с массой построек, в том числе подземными ангарами и подземными казармами... Я повернул домой.

Дэйв и Лес продолжали трещать по радио, как сороки, но все-таки тоже повернули следом за мной. Их голоса постепенно умолкли вдаль, так как я взял курс на озеро Мён, чтобы проверить, опустело ли оно. Хатч передал на базу кодовый сигнал «Динги». Получив известие об успешной атаке, командование тут же запросило меня, не осталось ли еще самолетов, которые смогли бы уничтожить третью цель. Я приказал Хатчу сообщить, что больше самолетов нет, что он и сделал.

Мы вышли за пределы дальности радиотелефонов и теперь могли держать связь только с помощью морзянки. Постепенно кодовые сообщения показали нам, где находятся уцелевшие самолеты. Питер Таунсенд и Андерсон из резервной группы были отправлены атаковать дамбу Зорпе. Мы слышали, как Питер сообщил, что сбросил мину нормально, однако ничего не услышали от Андерсона.

«Давайте сообщим на базу, что мы возвращаемся, и скажем им приготовить небольшой праздник», — предложил Спэм.

Это было резонно, и мы передали, что возвращаемся.

Мы уже прилетели к Мёну и дважды описали круг над озером. Уровень воды продолжал понижаться. Мосты теперь торчали подобно странным архитектурным украшениям. На поверхности озера появились илистые отмели, на которых лежали опрокинутые яхты. Ниже дамбы болталась противоторпедная сеть, сорванная с одного бере-

га. Электростанция пропала. Карта изменилась. Ниже дамбы появилось новое озеро, которое не имело ясно очерченных берегов. Он медленно двигалось вниз по долине на запад.

На базе, похоже, началась небольшая паника, поэтому Хатч отправил еще одну радиogramму, посоветовав не беспокоиться за нас. Затем мы бросили прощальный взгляд на дело рук своих и повернули на север к Зейдер Зее.

Затем Тревор побеспокоил меня вопросом. За последние 2 часа он израсходовал около 12000 патронов, но ему было мало.

«У меня почти не осталось боеприпасов, но есть еще одна или две зажигалки. Как вы думаете, если Спэм заметит какую-нибудь деревню, стоит сбросить туда подарок? Мы расплатились бы за Хоппи, Генри и Билла».

«Вперед», — приказал я.

Мы летели на север в утренней тишине, прижимаясь к земле, и хотели поскорее добраться до дома. Было уже достаточно светло, и мы начали различать детали, которые ранее не были видны: пасущихся коров, разлетающихся в стороны кур, которых пугал рев наших моторов. Слева мы видели какой-то самолет, летящий над Хаммом на высоте 500 футов, потом он пропал. Никто не знал, что это было. Спэм предположил, что это германский ночной истребитель, который пытался перехватить нас.

Я думал, что теперь за нами будут охотиться все. Проследить наш путь к побережью не составляло труда, и вражеские офицеры наведения могли бросить на нас множество истребителей. Я представил, как фюрер лично приказывает «остановить воздушных пиратов любой ценой». В конце концов, мы сделали нечто, что до нас не удавалось никому. Вырвавшаяся на свободу вода была страшной силой, подобно землетрясению. Но в долине Рура никогда не было землетрясений.

Кто-то из нас вспомнил про налет на Дуйсбург прошлой ночью и предположил, что наводнение поможет немцам потушить пожары. Кто-то добавил вполголоса:

«Если мы их не сожжем, так хотя бы утопим». Но мы не пытались сделать это. Мы хотели уничтожить вполне законный военный объект, чтобы сорвать выпуск вооружений предприятиями долины Рура. Человеческие жертвы были только случайным побочным эффектом. Мы совсем не ставили задачей утопить кого-то и надеялись, что наблюдатели на дамбах успеют предупредить жителей долины. Никто не любит массовых убийств, и мы не хотели стать виновниками чего-то подобного. Разве что нам попался бы Гиммлер со своими парнями.

Терри посмотрел на карту и сообщил:

«Берег будет примерно через час».

Я повернулся к Палфорду.

«Поставь моторы на максимальную крейсерскую скорость и не беспокойся о расходе бензина. — Затем я обратился к Терри: — Я думаю, нам лучше выбрать самый короткий путь домой и пересечь берег возле Эгмонта. Ты знаешь, где там находится брешь в системе ПВО. Мы летим последними, и они могут постараться прикончить нас, если мы слишком задержимся».

Терри усмехнулся и посмотрел на шкалу спидометра. Мы сейчас делали около 240 миль/час, и выхлопные патрубки раскалились докрасна — с такой силой вылетали горячие газы. Неожиданно на панели зажглась лампочка, а потом послышался голос Тревора:

«Неопознанный вражеский самолет сзади».

«О'Кей, я поворачиваю на запад, там темнее».

После того, как мы повернули, стрелок сообщил:

«О'Кей, я потерял его».

«Нормально. Но все-таки, Терри, нам лучше лететь пониже».

Эти истребители означали досадную помеху, однако им мешали условия освещенности. Мы замечали их раньше, чем они нас.

Огромный «Ланк» шел вниз, пока не оказался на высоте несколько футов над землей. Для нас это был единственный способ сохранить жизнь. Два часа назад мы хо-

тели взорвать дамбы, а теперь мы хотели совершенно иного — как можно быстрее попасть домой. Тогда мы сможем расслабиться.

Через несколько минут снова возник Терри:

«30 минут до берега».

«О'Кей, добавить обороты».

Стрелка завертелась, и в кабине стало немного шумно.

Мы летели домой, и знали это. Но пока мы не знали, находимся ли мы в безопасности. Мы не знали, что произошло с остальными самолетами. Билл, Хоппи, Генри, Барлоу, Байерс, Оттли погибли. Все они разбились. Большинство стало жертвой зенитных автоматов, как часто случается с низколетящим самолетом. Что ж, им не повезло. Все они погибли быстро, может быть, за исключением Генри. Генри был прирожденным лидером. Это была тяжелая потеря, однако он отдал жизнь за дело, которым следует гордиться. Парни, подобные Генри, являются цветом нашей молодежи. Они умирают отважно и умирают молодыми.

А канадец Бэрпи? Его жена-англичанка ждала ребенка. Отец Бэрпи имел большой магазин в Оттаве. Он не вернется назад, потому что пропал без вести. Пропал где-то между Хаммом и целью. Бэрпи был нетороплив в речах и движениях, но это не мешало ему быть хорошим пилотом. Он был соотечественником Терри, как и несколько человек его экипажа. Мне нравились их поведение и манеры, их незашоренный взгляд на вещи, их открытость. Я прощал им многое, даже то, что они постоянно жевали резинку.

Потом я вызвал по радио Мелвина. Во время обратного полета он являлся моим заместителем, после того как Микки пришлось поторопиться из-за текущего бака. Над Эдером он был в полном порядке, но сейчас я не получил ответа. Мы начали гадать, что могло случиться. Терри сообщил:

«Осталось 15 минут».

15 минут. Еще достаточно долго. Долгий путь, который мы можем и не одолеть. Мы все еще на вражеской терри-

тории. Они захлопнули ворота своих крепостей, поймав нас внутри. Однако нам известна брешь в стене — это участок над мачтами радиостанции Эгмонта. Если мы найдем ее, то сможем благополучно вырваться.

Остальные парни, вернувшись на базу, будут ждать нас. Мы не знали, что радисты приняли наш кодовый сигнал «Динги». И тогда в центре управления полетами началось такое, чего раньше девушки из вспомогательной службы не видели. Командир группы подпрыгнул и обнял Джеффа, едва не задушив его. Главнокомандующий Бомбардировочного Командования схватил телефон и приказал соединить его с Вашингтоном. В Вашингтоне в это время проходила очередная англо-американская конференция. Главнокомандующий Королевских ВВС сэр Чарльз Портал устроил обед. Его вызвали к телефону. В Скэмптоне глава Бомбардировочного Командования радостно заорал: «Даунвуд» прошел успешно. Да! В Вашингтоне Портал еле сумел это расслышать. Наконец гости расслышали, как он тихо сказал: «Хорошая работа». После этого торжественный обед превратился в нечто иное.

Мы не знали ничего этого. Мы не знали, что прессе после этого разрешено оповестить мир о нашем успехе. Мы не подозревали о почестях, которые будут ждать нашу эскадрилью, о путешествиях в Канаду и Америку, о визитах *очень* высоких персон. Мы вообще об этом не думали. Мы только хотели вернуться домой.

Мы не подозревали, что открыли новую страницу в истории авиации, и что наша эскадрилья станет эталоном для всех KBVC как образец снайперского бомбометания. Что мы будем уничтожать всевозможные цели, от виадуков до орудийных казематов, с малых и больших высот, днем и ночью. Эскадрилья с отборными экипажами будет получать новейшее оборудование, самые тяжелые бомбы, даже «бомбу-землетрясение».

Терри сообщил:

«Роттердам в 20 милях слева по носу. Мы будем в брешу через 5 минут».

Если теперь нас заметят, то стянут истребители со всей Голландии, чтобы закрыть дыру. Они собьют нас.

Я еще раз вызвал Мелвина, однако он не ответил. Я не знал, что самолет Мелвина упал в море в нескольких милях впереди меня. Он проделал долгий путь из Калифорнии, чтобы сразаться с врагом, совершил более 60 боевых вылетов в Англии и на Среднем Востоке, дважды садился в море. А теперь он совершил вынужденную посадку на воду в последний раз. Мелвин внес огромный вклад в тренировки, благодаря которым стал возможен этот рейд. Парни полюбили его, а сейчас он погиб.

Из 16 самолетов, которые пересекли берег, чтобы атаковать дамбы, 8 были сбиты, в том числе самолеты обоих командиров звеньев. При этом спаслось только 2 человека, которые попали в плен. Только двое из 56. У экипажа, сбитого на высоте 50 футов, почти нет шансов.

Они все погибли. Оправдана ли была их смерть? Или их жизни были растрочены попусту в сомнительной операции? С военной точки зрения мы заплатили очень дешево. Мы нанесли серьезный удар по германскому промышленному потенциалу. Но была и другая сторона вопроса. Вскоре должен был начаться пятый год войны. Потери в этой войне оказались меньше, чем в прошлой. Тем не менее, именно Бомбардировочное Командование отличал высокий уровень потерь. Эти 56 парней были лишь одними из очень многих. Кровавый серп войны собирал богатую жатву в Бомбардировочном Командовании. Когда мы пролетали над низинами Голландии, над дамбами и польдерами, мы не могли не думать: «Разве мы обязаны воевать каждые 25 лет? Почему люди должны сражаться? Как остановить это? Как заставить страны жить нормальной мирной жизнью?» И никто не мог ответить на эти проклятые вопросы.

Разгадка заключалась в том, что нужно быть сильным. Мощная стратегическая бомбардировочная авиация, развернутая так, чтобы контролировать важнейшие морские коммуникации, может удерживать агрессора от соблазна ско-

мандовать: «Вперед!» Но в остальном все зависит от людей, людей, которые склонны забывать. После долгих лет мира они могут потерять бдительность или потребовать разоружения, требуя снизить налоги, чтобы повысить уровень жизни. Если люди забудут, они сами навлекут войну на свои головы, и им придется обвинять только самих себя.

Да, все нормальные люди в мире должны помнить войну. Кинохроника должна напомнить им, что происходило в период с 1936 по 1942 год. Если мы сумеем помочь каждому помнить об опасности, нас никогда больше не застигнут врасплох. Только так наши дети получают шанс на жизнь. Ведь именно для этого они появились на свет. Мы рождаемся не для того, чтобы умирать.

Но всем нам предстоит учиться. Мы должны как можно лучше узнать и научиться уважать наших великих союзников, которые сделали достижимой конечную победу. Мы должны научиться понимать их, их образ жизни и обычаи. Мы, британцы, склонны считать себя фундаментом, на котором держится весь мир. Не следует заблуждаться. Нам есть чему поучиться.

Мы должны учиться политике. Мы должны делать правильный выбор, путь даже не в пользу привычных традиций. Мы желаем, чтобы наша страна оставалась великой, как сегодня, — навсегда. Все зависит от людей, их здравого смысла и памяти.

На что мы можем надеяться? Что следует сделать? Можем мы быть уверены, что найдем путь к мирному будущему для наших детей?

«Парни, впереди Северное море», — сказал Спэм.

Действительно. Позади пресловутой «бреши» вдали серебрилась морская гладь. Свобода! Для нас это был самый прекрасный пейзаж. Самый прекрасный в мире!

Мы поднялись на высоту примерно 300 футов.

«Полный газ, Палфорд!»

И он до отказа потянул сектора газа. Я слегка наклонил нос самолета, чтобы придать ему дополнительное ускорение, и мы набрали скорость около 260 миль/час.

«Пропусти это маленькое озеро слева», — приказал Терри, держа в руках карту.

Сделано.

«Теперь над железнодорожным мостом».

Больше скорость.

«Вдоль этого канала...»

Мы летели над каналом как можно ниже. Наше брюхо буквально касалось воды, а крылья могли свалить любого, кто оказался бы на берегу.

«Видишь те мачты антенн?»

«Да».

«Примерно 200 ярдов вправо».

«О'Кей».

Море стало ближе. Они стремительно неслись навстречу нашему самолету. На борту все напряглись.

«Так держать. Все нормально».

«Ясно. Носовой стрелок, приготовиться».

«Пулеметы готовы».

Затем мы оказались над Западным валом. Мы проскочили над противотанковыми рвами и заграждениями. Под нами неслышно промелькнула желтая полоса песчаных дюн. Мы оказались над морем, и перед нами появилась длинная лунная дорожка, которая вела нас прямо в Англию.

Мы были свободны. Мы проскочили сквозь брешь. Это было чудесное ощущение облегчения и безопасности. Теперь — вечеринка.

«Прекрасная работа», — заметил Тревор.

«Курс домой?» — спросил я.

Позади нас остался голландский берег, пустынный и блеклый, кое-где расцвеченный выстрелами зениток.

Мы еще вернемся.

СОДЕРЖАНИЕ

Две разные войны (Предисловие переводчика)	3

Ханс-Ульрих Рудель ПИЛОТ ПИКИРОВЩИКА

Предисловие	14
Глава 1. От зонтика до пикирующего бомбардировщика	16
Глава 2. Война против Советов	28
Глава 3. Полет сквозь грозу	36
Глава 4. Битва за крепость Ленинград	46
Глава 5. Перед Москвой	62
Глава 6. Тренировки и практика	74
Глава 7. Сталинград	86
Глава 8. Отступление	97
Глава 9. «Штука» против танков	105
Глава 10. Над Кубанью и Белгородом	112
Глава 11. Отступление к Днестру	128
Глава 12. Дальше на запад	134
Глава 13. Отступление к Днестру	155
Глава 14. Роковое лето 1944 года	190
Глава 15. Битва за Венгрию	241
Глава 16. Рождество 1944 года	250
Глава 17. Кровавые бои последних месяцев	283
Глава 18. Конец	314
Приложение. Железный Крест ..	331

Гай Гибсон

ВПЕРЕДИ ВРАЖЕСКИЙ БЕРЕГ

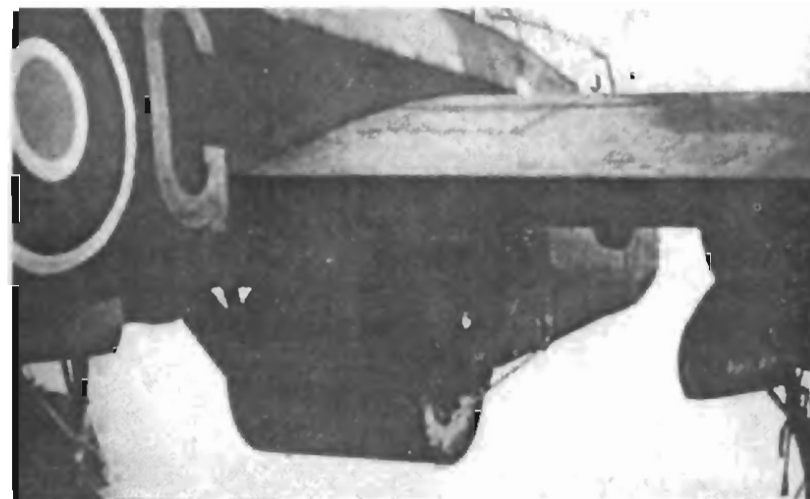
Введение	338
Глава 1. Взлет	341
Глава 2. Мир и война	352
Глава 3. На ошибках учатся	395
Глава 4. А сейчас мы немного поохочем	402
Глава 5. Аэростаты заграждения	419
Глава 6. Предельные усилия	435
Глава 7. Постоянное давление	455
Глава 8. Битва с баржами	467
Глава 9. Интерлюдия	486
Глава 10. 29-я истребительная эскадрилья	493
Глава 11. Вечерние дежурства	508
Глава 12. Найти фрица	523
Глава 13. Тяжелая бригада	547
Глава 14. Ситуация меняется	588
Глава 15. Как это было	617
Глава 16. Эскадрилья «Икс»	642
Глава 17. Метод проб и ошибок	679
Глава 18. Кому-то не повезло	703



Гай Пенроуз Гибсон.



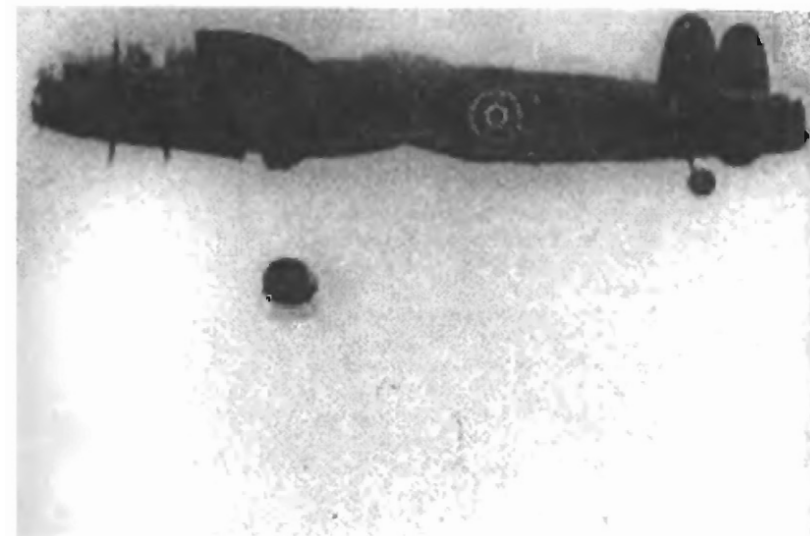
Бомбардировщик «Хэмпден».



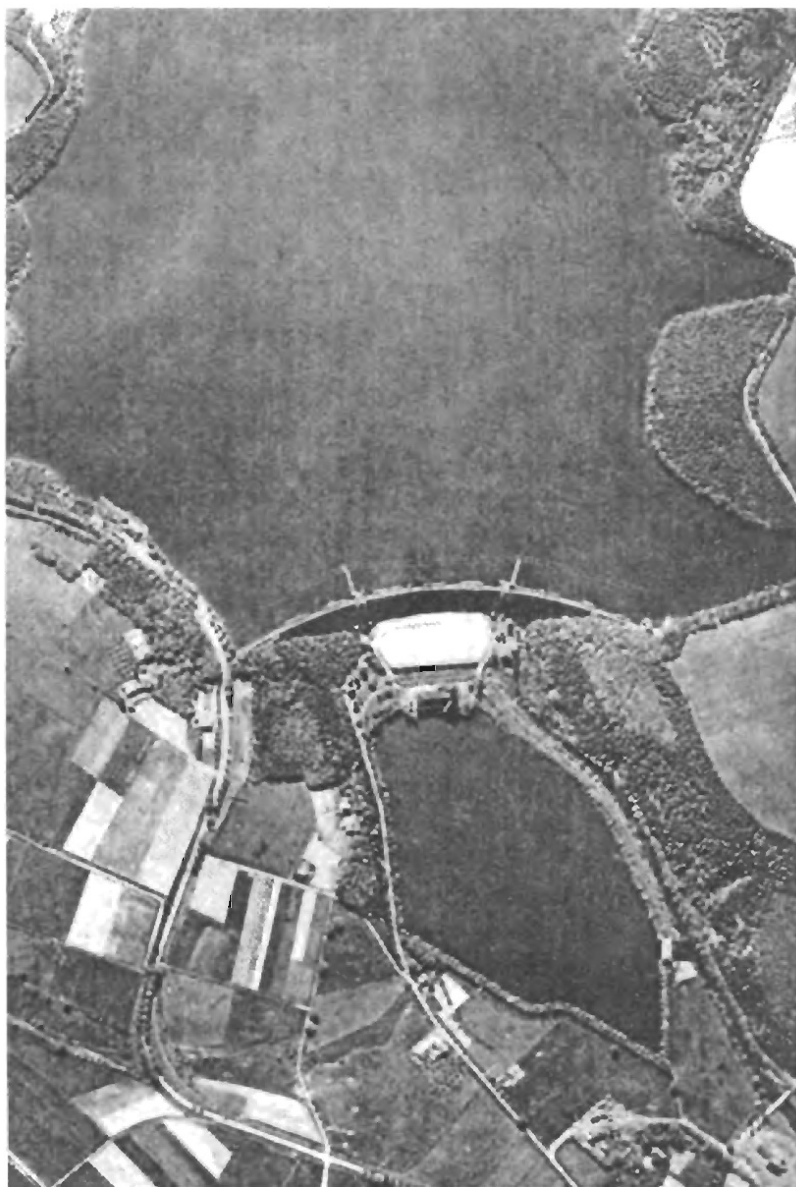
«Противодамбовая» мина.



Бомбардировщик «Ланкастер».



«Ланкастер» сбрасывает мину.



Дамба Мена до атаки.



Дамба Мена после атаки



*Могильная плита Гая Гибсона.
На врезке — Крест Виктории.*