

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# УБИЙЦЫ КОРАБЛЕЙ ЗАТОПИТЬ ГЕРМАНИЮ!



П.БРИКХИЛЛ Р.БЕРКЕР

## Annotation

Перед вами — книга, рассказывающая о действиях военной авиации Великобритании в годы Второй мировой войны. Вы узнаете о боевом пути легендарной 617-й эскадрильи, на счету которой: потопление линкора «Тирпиц»; разрушение плотин на Рейне; уничтожение сверхзащищенных бункеров — укрытий для подводных лодок. Эта книга — для всех интересующихся военной историей.

---

- [Затопить Германию!](#)
  - [Эти великолепные мужчины на своих летательных аппаратах,](#)
  - [Бомбардировочное Командование](#)
  - [Глава 1. Оружие спроектировано...](#)
  - [Глава 2. ... И отвергнуто](#)
  - [Глава 3. Зеленый свет](#)
  - [Глава 4. Рождение эскадрильи](#)
  - [Глава 5. Через барьер](#)
  - [Глава 6. Взлет](#)
  - [Глава 7. Атака](#)
  - [Глава 8. Вздыбленное озеро](#)
  - [Глава 9. Самый черный час](#)
  - [Глава 10. Эскадрилья снайперов](#)
  - [Глава 11. Прямое попадание](#)
  - [Глава 12. Славная неудача](#)
  - [Глава 13. Нужны ли «Москито»?](#)
  - [Глава 14. Нежеланный Мюнхен](#)
  - [Глава 15. Бомба — землетрясение](#)
  - [Глава 16. Уничтожение секретного оружия](#)
  - [Глава 17. Крест Виктории](#)
  - [Глава 18. В Россию](#)
  - [Глава 19. Нагой линкор](#)

- [Глава 20. Воскрешение из мертвых](#)
  - [Глава 21. «Гранд слэм»](#)
  - [Приложения](#)
-

# **Затопить Германию!**

## **Брикхилл Пол**

*«Мы сможем уничтожить германскую машину бомбардировочным блицем».*

*Маршал авиации лорд Тренчард,  
1942*

## **Эти великолепные мужчины на своих летательных аппаратах, или Воздушные приключения в Королевских ВВС**

Сразу после Первой Мировой войны начались лихорадочные поиски выхода из стратегического тупика, в котором оказалась военная мысль. Развитие военной техники решительно не соответствовало уровню генеральского мышления, что привело к таким чудовищным гекатомбам, как Верденская операция. Даже попытка применить отравляющие газы и танки в первый момент не принесла облегчения. Застывшие многокилометровые линии окопов, окутанные колючей проволокой, стали кошмаром высшего командного состава. Прорыв германской обороны в 1918 году никого не обманывал. К тому времени германская армия уже разложилась и почти потеряла боеспособность. Требовалось принципиально новое решение.

И его предложил в 20-х годах итальянский генерал Джулио Дуэ. Он написал несколько книг, в которых с присущим южанам красочным многословием обосновывал идею стратегических бомбардировок. Зерно упало на благодатную почву. Именно в этот период военные летчики всех стран боролись за создание независимых ВВС. Ведь ранее авиация являлась не более чем армейским подразделением, вроде саперного батальона. И вот появляется пророк, который обещает решить все проблемы одним мановением руки. Не нужно создавать многомиллионные армии, чтобы потом перемолоть их на какой—нибудь «высоте 172,2». Вообще не нужно воевать. Гораздо проще «выбомбить» противника из

войны. Но для этого требуется построить несколько тысяч самолетов (что все равно дешевле нескольких сотен дивизий) и полностью развязать летчикам руки.

Но идея стратегических бомбардировок многим казалась слишком жестокой. Дело в том, что она предлагала слишком непривычное решение военных проблем. Раньше все было ясно и просто. Армии воюют, обыватель сидит у окошка и с интересом это разглядывает, не вмешиваясь. Мародеров, которые обывателя обижают, расстреливают. Точно также поступают и с обывателем, взявшимся за оружие. Это партизан и бандит, с которым расправляются по законам военного времени.

Дуэ сразу сказал: целью стратегических бомбардировок станут гражданские объекты. Бомбить будут не окопы, а города. Объектом бомбардировок будут заводы. Если удастся сломить промышленный потенциал, то противнику не останется ничего другого, как поспешно капитулировать. Но у того же Дуэ мелькнула и совсем страшная мысль. Объектом бомбардировок может стать «воля к сопротивлению». То есть, он изначально допускал возможность террористических бомбардировок жилых кварталов. На первых порах генералам это показалось опасно новым, но потом они согласились. Убивать чужих обывателей как—то проще, чем отправлять на бойню собственных солдат. Тем более, что вдруг и получится... Ведь у теории Дуэ имелся один серьезный недостаток — ее никто не проверял на практике. Пока что это были голые рассуждения.

И все страны приступили к созданию мощной авиации. Но... «Если двое делают одно и то же, совсем не обязательно у них получится одно и то же», — мудро замечает пословица. Так оно и вышло. Люфтваффе отличались от Королевских ВВС, наверное, еще сильнее,

чем Третий Рейх отличался от Соединенного Королевства.

Когда в середине 30-х годов завершилась пустая болтовня о разоружении, и стало ясно, что Лига Наций — не инструмент мира, а не более чем дурацкая побрякушка, британское правительство начало восстанавливать то, что успешно разрушало на протяжении 15 лет — свои вооруженные силы, в частности авиацию. Программа 1934 года предусматривала строительство 4000 бомбардировщиков. Вскоре премьер—министр Болдуин гордо заявит: «Приблизительно через год мы будем опережать немцев по численности наших ВВС в Европе на 50 %». На деле все оказалось далеко не так просто.

Королевские Военно—Воздушные Силы в мирное время находились в ведении Министерства Авиации. Главой КВВС считался король Георг VI, фактическое руководство осуществляли начальник штаба КВВС и начальники командований. Все КВВС делились на 3 большие структуры: Командование Метрополии (Home Command), Заморское Командование (Overseas Command), Воздушные Силы Флота (Fleet Air Arm). Внутри них существовали созданные 14 июля 1936 года: Бомбардировочное Командование, Истребительное Командование, Береговое Командование, Командование Армейской Авиации и Тренировочное Командование. Позднее были созданы еще несколько вспомогательных командований. Оперативной единицей КВВС являлась Группа, состоящая из 9 — 24 эскадрилий. Обычно 2-3 эскадрильи сводились в Крыло. Эскадрилья насчитывала 8-18 самолетов. Самолеты внутри эскадрильи обозначались не номерами, а буквами. Отсюда позывные «G Джордж», «P Попей» и так далее.

Приведем звания английских ВВС, которые достаточно специфичны. Эта справка может быть полезной любому, кто интересуется данным вопросом.

Marshal of the RAF — маршал КВВС,  
эквивалентен фельдмаршалу  
Air chief marshal — главный маршал авиации,  
эквивалентен полному генералу  
Air marshal — маршал авиации, эквивалентен  
генерал—лейтенанту  
Air vice—marshal — вице—маршал авиации,  
эквивалентен генерал—майору  
Air commodore — коммодор авиации  
Group Captain — полковник авиации  
Wing Commander — подполковник авиации  
Squadron Leader — майор авиации  
Flight Lieutenant — капитан авиации  
Flying Officer — старший лейтенант авиацию  
Pilot Officer — лейтенант авиации  
Master Technician — мастер—техник  
Flight Sergeant — старший сержант авиации  
Sergeant — сержант авиации  
Corporal — капрал авиации  
Senior Aircraftsman — рядовой авиации 1  
класса  
Leading Aircraftsman — рядовой авиации 2  
класса  
Aircraftsman — рядовой авиации

И на чем же летали блистательные маршалы авиации? Вот здесь сразу бросается в глаза разительное несоответствие бодрых заявлений политиканов и суровой реальности. Самолеты у англичан, по крайней мере, в начале войны, были отвратительными. Истребители—бипланы «Гладиатор», которые не могли догнать германский бомбардировщик. Совершенно безумные истребители «Дефиант», вооруженные турелью с 4 пулеметами... Полнейшее отсутствие фронтовой авиации... КВВС благополучно довели до абсурда идею стратегической



воздушной войны, ликвидировав самолет поля боя как класс. Да и бомбардировщики были того... прямо скажем. В статье Артура Слейтера описывается состояние британской бомбардировочной авиации в начале войны. Не верить секретарю лорда Тренчарда, командующего Королевскими ВВС, у меня нет оснований. А если вспомнить, что у англичан не хватало пилотов даже для имеющейся горстки самолетов... Подготовились к войне хуже некуда.

Изумляет и вооружение британских самолетов. Патологическое пристрастие к пулеметам винтовочного калибра не поддается объяснениям. Хорошо еще, что англичанам не предстояло воевать с «Летающими Крепостями». Как сбить такой самолет из пулемета калибра 7,62 мм, я не знаю. Скорее всего — никак. Возникает подозрение, что парящие в горних высях маршалы авиации спутали цельнометаллические монопланы 30-х годов с полотняными этажерками 20-х. Короче говоря, Королевские ВВС начали войну в состоянии потрясающей неготовности. Анахронизм воззрений командования КВВС вполне соответствует заглавию этого предисловия.

С теорией дело обстояло не лучше. В статье того же Слейтера вы увидите, какие причудливые зигзаги выписывало стратегическое мышление КВВС. Идея Уоллиса о разрушении дамб Рура тоже из этой оперы. Как летать, как бомбить, что бомбить...

Но постепенно дело наладилось, хотя стоило это большой крови обеим сторонам. Что самое ужасное — все эти жертвы были напрасны. Ни «выбомбить» Германию из войны, ни «сломить волю немецкого народа к сопротивлению» не удалось. Знаменитые «рейды 1000 бомбардировщиков» стирали в пыль немецкие города, а производство танков росло... Бомбардировочное наступление набирало силу, и «Ланкастеры» горели как свечи от атак реактивных

«Мессеров»... О болезненной зуботычине, которую дал полурассыпавшийся Вермахт союзникам в Арденнах уже в начале 1945 года, мы и не говорим. Впрочем, немцы тоже не преуспели. Бомбардировочный «блиц» над английскими городами провалился с таким же оглушительным треском. Теория Джулио Дуэ не выдержала испытания практикой.

Книга описывает историю создания и боевую деятельность 617-й эскадрильи Бомбардировочного Командования. Она была создана для решения одной весьма специфической задачи и вполне логично превратилась в эскадрилью специального назначения. По убеждению англичан, боевые качества эскадрильи были непревзойденными. «Я полагаю, что она стоила 10 других эскадрилий. Нет, не так. И 10 других эскадрилий не могли сделать то, что сделала 617-я», — сказал один из маршалов авиации КВС. Так это или нет — судить читателю.

Как легко заметить, немного выше не переведен в русскую систему чинов коммодор авиации. Он не имеет эквивалента. Этот же момент встретится еще несколько раз. К сожалению, ряд понятий просто не встречается в русской действительности, поэтому приходится прибегать к довольно натянутым аналогиям.

Прежде всего, это относится к термину «operational tour». В годы войны британские пилоты должны были совершить определенное количество вылетов — «выполнить норму», так сказать. Но уж слишком сильно это выражение напоминает нечто профсоюзно—производственное. А слово «тур» вообще вызывает в памяти тур вальса. Поэтому я использовал термин «оперативный цикл», хотя это не вполне строгий перевод. Цикл состоял из 30 боевых вылетов, после чего пилот получал 6 месяцев отдыха. Нашим бы так...

Так же не вполне точен перевод должности Чифи Пауэлла (глава 4). «Disciplinary Non—Comissioned

Officier» больше всего напоминает нашего старшину роты, освобожденного от хозяйственных обязанностей. Или, если можно так выразиться, заместителя командира эскадрильи по кадрам.

Точно так же слишком трудно определить использованный 617-й эскадрильей строй «гусиной стаи». Может, где—то в глубине архивов и скрывается точное русское определение этого построения самолетов, однако мне оно не известно. Между прочим, меня поразило описание четырехмоторного стратегического бомбардировщика, летящего на высоте менее собственного размаха крыльев. Американцы стремились подняться повыше и загнали «Сверхкрепости» чуть не в стратосферу, зато англичане пытались вжаться в землю...

Рекомендую обратить внимание на понятие «военная тайна», проходящее через всю книгу. Автор ни слова не говорит о бомбах, уничтоживших дамбы. Большая тайна! По убеждению автора — да. Описываются «толлбои», «гранд слэмы», но не вращающиеся бомбы. Кстати, их называли «апkip», то есть «ремонт, содержание». Даже о детской игре, натолкнувшей Уоллиса на идею, автор ничего не говорит. «Блинчики» — сие тайна великая есть. Хотя в эпоху ядерного оружия (книга вышла в 1951 году) такая секретность не слишком понятна. А вообще—то смотрите видеофильм «Dam Busters», там все показано очень красочно, хотя не без преувеличений.

Теперь немного о британских орденах. Самое время попытаться разобраться в английской системе наград, должностей и орденов. Наверное, не меня одного интриговали загадочные DSO, KBE, AM, сопровождающие фамилии британских офицеров.

Сначала о самих орденах. Если «новоделы» типа Ордена за выдающиеся заслуги отлично вписываются в знакомую нам табель орденов, то немного сложнее

обстоит дело со старыми орденами, вроде Ордена Бани. Суть в том, что здесь сохранился первоначальный смысл этого слова, и награжденный становится на кавалером звезды и цветной ленты, а членом капитула.

Отсюда и немного странные титулы, например, Член Ордена Британской Империи. Между прочим, в первоначальном замысле и знаменитый французский Орден Почетного Легиона был точно таким же. Более того, сохраняется тонкий нюанс различия между «светским» и «монашеским» капитулом, насколько здесь применимы эти термины. Итак, представляем британские ордена. Сразу оговорюсь, что не приведу здесь полного списка, только наиболее часто упоминаемые.

VC-Victoria Cross — Крест Виктории

DSO — Distinguished Service Order — Орден за выдающиеся заслуги

DSC — Distinguished Service Cross — Крест за выдающиеся заслуги

DFC — Distinguished Flying Cross — Крест за летные заслуги

AFC — Air Force Cross — Крест ВВС

COM — Conspicuous Gallantry Medal — Медаль за отвагу

DSM — Distinguished Service Medal — Медаль за выдающиеся заслуги

DFM — Distinguished Flying Medal — Медаль за летные заслуги

GCB — Grand Cross of Bath — Большой крест ордена Бани

KCB — Knight Cross of Bath — Рыцарский крест ордена Бани

CB — Companion of Bath — Член (брат) ордена Бани

KG — Knight of Garter — Рыцарь ордена Подвязки

GBE — Grand Cross of British Empire — Большой Крест Ордена Британской Империи

KBE — Knight of British Empire — Рыцарь ордена Британской Империи

CBE — Commander of British Empire — Командор ордена Британской Империи

OBE — Officer of British Empire — Офицер ордена Британской Империи

MBE — Member of British Empire — Член ордена Британской Империи

Маленькое, но оч—чень любопытное дополнение. Первоначально Крест Виктории отливался из бронзы русских пушек, захваченных в Севастополе. Существует легенда, что и по сей день эта традиция сохраняется, однако это сомнительно, хотя полностью исключить такой вариант тоже нельзя.

Еще один «смешной» анекдот о британских орденах.

Не могу удержаться, чтобы не привести блестящий пример «антиимпериалистической пропаганды» и тонкого совкового «юмора» времен не столь давних. В книге Белкина «Голубая Лента Атлантики» (издание четвертое, Л. 1990, стр. 30) можно найти до ужаса остроумную шутку.

Прямо животики надорвать можно. «Дело в том, что уже в 1348 году в Англии был учрежден орден Подвязки, которым короли награждали своих вассалов, и эту высшую награду носили на синей ленте. С тех пор многие самые почетные ордена: орден Святого Патрика, орден Ройял Гэлфик и другие — носили на синей или голубой ленте». Никакого другого перевода выражению Royal Gulfick, кроме вполне понятного королевского гульфаика я предложить не могу. Воистину, вот он

уровень марксистской пропаганды. «Суди, дружок, не выше сапога», — сказал дедушка Крылов.

Или не выше этого самого...

Имеется еще одна весьма специфическая англо—саксонская награда. Она сродни нашей благодарности в приказе, но только сродни. Это Упоминание в приказе (Citation).

Советские описания военных действий на Западе грешат многочисленными неточностями, назовем их так. При этом наши издательства не стеснялись прямых подлогов. Вот один вопиющий пример пропагандистской фальшивки. Д. Ричардс, Х. Сондерс «ВВС Великобритании во Второй Мировой войне», М., 1968. На странице 718 мы встречаем сообщение, которое я просто отказываюсь комментировать. «Советские Вооруженные Силы (!) в Индийском океане (!?) потопили германскую (??!!) подводную лодку». Умри, Денис, лучше не выдумашь.

Книга Ральфа Баркера «Убийцы кораблей» рассказывает о боевой деятельности британских торпедоносцев берегового базирования. Она тоже служит прекрасной иллюстрацией того состояния хаоса, которое царило в Королевских ВВС в начале войны. Самолеты морской авиации базируются на аэродромах, подчиняющихся авиации сухопутной. И если кто—то убежден, что камикадзэ — чисто японское изобретение, пусть почитает описания атак «Суордфишей». Мужеству пилотов британских «авосек» можно только удивляться, но организационный и полководческий гений военачальников, допускающих такое, заслуживает не семиэтажного, а семнадцатипятиэтажного определения.

И в заключение немного статистики. Самолеты Бомбардировочного Командования за годы войны совершили 392137 вылетов. Они сбросили 955044 тонны бомб и поставили 47307 мин. При этом были потери

10724 самолета и более 55000 летчиков. Потери личного состава достигали 75 %. Береговое Командование за годы войны потеряло 2060 самолетов и более 10000 летчиков.

*А.Г. Больных*

## **Бомбардировочное Командование**

### ***Стратегия британских бомбардировщиков в начале войны***

В начале 1940 года было достроено здание штаб—квартиры Бомбардировочного Командования, расположенное в лесу возле Хай Уайкомба, графство Бэкингемшир. Именно туда перебрался его первый глава сэр Эдвард Ладлоу—Хьюитт. Это было единственное здание одного из штабов ВВС, построенное по специальному проекту. Оно имело прямую связь со штабами авиагрупп и аэродромами, со штабом Истребительного Командования и с министерством авиации. Главной задачей сэра Эдварда было командование бомбардировочными эскадрильями. Но ему еще предстояло решить, каким образом он должен использовать имеющиеся силы, чтобы они принесли максимальную пользу.

Ладлоу—Хьюитт мог положиться на своих командиров групп и эскадрилий, а также начальников авиабаз. Все они были хорошо подготовленными офицерами, прослужившими в авиации долгое время. Большая часть из них была профессиональными летчиками, участвовавшими еще в Первой Мировой войне. Их противники не имели такого опыта. Люфтваффе были созданы совсем недавно, и большая часть немецких высших офицеров являлась пилотами, не имеющими боевого опыта. Другие командиры пришли в Люфтваффе из пехоты и слабо ориентировались в авиации. Однако часть офицеров Люфтваффе воевала в годы Гражданской войны в



Испании. Они прекрасно спланировали и отлично провели молниеносную кампанию в Польше.

Летный и технический состав ВВС обоих противников мало отличался. Волшебство полета всегда привлекало самых отважных и предприимчивых молодых людей, как в Британии, так и в Германии. Они добровольно шли служить в ВВС, где могли проявить свою смелость и решительность. В первый период войны большая часть пилотов Бомбардировочного Командования являлась кадровыми офицерами. Однако была начата подготовка к широкому обучению личного состава добровольческого резерва, а также летчиков из доминионов, которые прошли первичное обучение в Имперской Системе Воздушной Подготовки. Чтобы наладить массовую подготовку новых пилотов, Бомбардировочное Командование в начале войны выделило 13 эскадрилий, которые были преобразованы в учебные подразделения. Они были сведены в специально созданную 6-ю Группу со штабом в Абингдоне.

После потери этих эскадрилий у Бомбардировочного Командования осталось для решения боевых задач только 33 эскадрильи. Однако 1-я Группа была вооружена безнадежно устаревшими бомбардировщиками Фэйри «Бэттл», которые уже потеряли всякую боевую ценность. Она была отправлена во Францию для поддержки Британских Экспедиционных Сил. В Британии остались совсем небольшие силы. 2-я Группа, состоящая из 6 эскадрилий легких бомбардировщиков «Бленхейм», базировалась в восточной Англии. Оттуда эти самолеты могли принимать участие в действиях на континенте. 6 эскадрилий «Веллингтонов» 3-й Группы базировались в Саффолке. 4-я Группа состояла из 5 эскадрилий бомбардировщиков «Уитли» и базировалась в Йоркшире. 5-я Группа, состоящая из 6 эскадрилий

«Хэмпден»», находилась в Линкольншире. Именно из этого крошечного зернышка проросло огромное дерево Бомбардировочного Командования.

Бомбардировочное Командование могло использовать для ударов по Германии только 17 эскадрилий первой линии, всего 272 самолета. Сюда не входили «Бленхеймы», которые могли нести всего 1000 фунтов бомб. Однако даже на эти самолеты не хватало экипажей. В сентябре 1939 года, например, их насчитывалось только 140. Для сравнения укажем, что в это же время Люфтваффе имели 1200–1600 бомбардировщиков, не считая пикирующих. Примерно 1000 немецких машин была полностью боеспособной. Поэтому в 1940 году возможности Германии наносить удары по Британии даже нельзя сравнивать с потенциалом ответных ударов.

Это численное неравенство никак не могло компенсировать превосходство в качестве самолетов, их дальности полета и боевой нагрузке. Все британские бомбардировщики были двухмоторными. Но уже в 1936 году стало ясно, что двухмоторный самолет никогда не сможет наносить удары по внутренним районам Германии. Было выработано техническое задание на дальний четырехмоторный бомбардировщик с большой боевой нагрузкой. Именно этот самолет должен был стать основой ударной мощи британской авиации. Однако эти самолеты могли появиться не раньше 1942 года.

«Веллингтоны», «Уитли» и «Хэмпден» были хорошими самолетами для своего времени. Скорее всего, они даже превосходили германские самолеты, которые бомбили Британию. К счастью для англичан, германское Верховное Командование не задумывалось о перспективах бомбардировок Британии и сосредоточило свои усилия на строительстве самолетов для поддержки войск. В 1937 году из—за финансовых

трудностей была остановлена программа создания тяжелого бомбардировщика для Люфтваффе. Эта политика принесла свои плоды на первых этапах войны, но позднее больно ударила по немцам.

### ***Надежды на «Веллингтон»***

Так как «Уитли» имели слишком малую скорость, их предназначением стали ночные операции. Командование полагало, что «Хэмпден» и «Веллингтоны» смогут участвовать и в дневных налетах. Особенно большие надежды возлагались на бомбардировщик «Веллингтон». Он был построен с использованием необычной геодезической системы набора фюзеляжа. Короткие металлические балки с помощью болтов соединялись в нечто вроде огромной сетки. Такая система набора была введена в авиации фирмой «Виккерс», использовавшей ее при постройке гигантского дирижабля R-100. «Веллингтон» имел мощное вооружение из 6 пулеметов, установленных в 3 подвижных турелях. Они прикрывали самолет спереди, сзади и снизу. В то время полагали, что соединение таких бомбардировщиков, поддерживая друг друга огнем, сумеет прорваться к цели, несмотря на сопротивление истребителей. Очень быстро выяснилось, что это глупейшее заблуждение. Однако «Веллингтоны» продолжали строить в большом количестве, и они оставались на вооружении в течение всей войны.

Бомбардировщики «Веллингтон» и «Хэмпден» могли доставить значительный бомбовый груз к Берлину, Мюнхену или Турину, однако они проектировались для полета с нагрузкой 4000 фунтов на расстояние до 600 миль. Бомбардировщик «Уитли» мог пролететь 630 миль с нагрузкой 8000 фунтов бомб. С подвесными баками и

нагрузкой 5500 фунтов он мог пролететь 650 миль. Если бомбовая нагрузка уменьшалась до 3500 фунтов, а вместо нее брались дополнительные баки, то самолет мог достигнуть любой точки на территории Германии и Австрии. Но в этих расчетах имелось одно слабое место. Предполагалось, что бомбардировщики идут к цели и обратно по кратчайшему маршруту, что было невозможно в случае нейтралитета Бельгии и Голландии. В этом случае для нанесения мощных ударов по Руру и Рейнской области требовались базы на континенте. Франция предоставила их, когда было уже слишком поздно.

В первые 8 месяцев войны все эти соображения носили чисто академический характер. Бомбардировки были ограничены «строго военными» целями. 1 сентября 1939 года президент США Рузвельт обратился с призывом к воюющим сторонам воздержаться от бомбардировок гражданских объектов. Призыв столь важной персоны мог рассматриваться как приказ, и обе стороны с ним согласились. Впрочем, больше потому, что пока еще не выработали план действий. Гитлер не собирался вести массированные бомбардировки. Он не сомневался, что союзников устрасит печальный пример Польши, и они попытаются найти приемлемый (для него) способ разрешения конфликта. Кроме того, союзники даже не подозревали, что запасы бомб в Германии позволяли ей вести массированные бомбардировки только в течение 3 недель. При этом 2/3 этого запаса были израсходованы в Польше. Только в октябре, когда его надежды на бескровную победу на Западе рассеялись, Гитлер приказал начать массовое производство бомб. Однако германская промышленность могла создать их значительные запасы только к лету следующего года.

Так как союзники тоже не были готовы начать бомбардировки, Военный Кабинет решил ограничиться

бомбардировкой только военных объектов, как пока делали Люфтваффе. Поэтому Бомбардировочное Командование занялось такими странными делами, как атаки германских военных кораблей и разбрасывание пропагандистских листовок над Германией. Конечно, часть бомб падала не туда, куда хотелось бы, какие—то разрушения и жертвы были неизбежны, но ни одна из сторон не давала повода обвинить себя в стремлении к уничтожению гражданских объектов.

### ***Первые атаки***

Бомбардировочное Командование быстро нашло себе цели, которые можно было бомбить, несмотря на все ограничения. 4 сентября германские корабли в Гельголандской бухте были атакованы 10 «Бленхеймами» и 9 «Веллингтонами», несмотря на дождь и плотную облачность. «Бленхеймы» сбрасывали бомбы с высоты всего 500 футов и сильно пострадали от зенитного огня, 5 бомбардировщиков были сбиты. Они добились нескольких попаданий в легкий крейсер «Эмден» и карманный линкор «Шеер», но из—за малой высоты бомбы не смогли пробить броневые палубы кораблей, и потому повреждения оказались незначительными. «Веллингтоны» столкнулись с истребителями «Мессершмитт», и 2 бомбардировщика не вернулись. Результаты этого первого столкновения с противником оказались не слишком утешительными. Однако германские корабли до декабря 1939 года больше не показывались.

3 последовательных налета 3, 14 и 18 декабря показали, что Бомбардировочное Командование не в состоянии наносить удары по германским кораблям, если те прикрыты зенитными батареями и истребителями. В первом случае англичане отделались

легко. Плохая погода сорвала бомбардировку, однако она же помешала германским истребителям. Все 24 «Веллингтона» вернулись домой. 14 декабря низкая облачность полностью скрыла корабли, стоящие на рейде Шиллинг. В соответствии с приказом 12 «Веллингтонов» бессмысленно болтались в небе, не в состоянии сбросить бомбы. Зато они попали под обстрел зениток и были атакованы истребителями. 5 бомбардировщиков были сбиты, а шестой разбился при посадке. Однако были в этом повинны зенитки или истребители — осталось неизвестным. Проявленная отвага оказалась совершенно бессмысленной.

В третьем случае небо было безоблачным, и видимость составляла около 30 миль. Немцы засекли приближение бомбардировщиков с помощью радара и подняли истребители. Me-109 были вооружены пушками, дальнбойность которых значительно превышала дальность стрельбы пулеметов бомбардировщиков. Часть истребителей атаковала с фланга, а «Веллингтоны» сбоку были совершенно беззащитны, так как до войны полагали, что подобные атаки неэффективны из—за быстрого взаимного перемещения самолетов. «Веллингтоны» легко загорались. Топливные баки в крыльях оказались слишком уязвимы. Лишь много позднее на них появились протестированные баки и бронезащита. А в тот день результат оказался катастрофическим. Из 22 «Веллингтонов» вернулись только 10. Такие потери были абсолютно неприемлемы, поскольку немцы потеряли всего 4 самолета сбитыми и 9 поврежденными.

Немцы переоценили свой успех. Они заявили, что сбили 34 «Веллингтона». По мнению германского командования такая операция была проявлением «преступной глупости». Поэтому дневные рейды тяжелых бомбардировщиков в сомкнутом строю были

временно прекращены. «Веллингтоны» и «Хэмпдены» присоединились к бомбардировщикам «Уитли», которые по ночам разбрасывали листовки над немецкими городами.

Все это время 4-я Группа занималась этим бессмысленным делом. Их усилия высмеивали и друзья, и враги. Маршал авиации Харрис, будущий глава Бомбардировочного Командования, в своей книге «Бомбардировочное наступление» ядовито заметил, что эти куски бумаги немцы наверняка использовали *по назначению*.

Французы иронически назвали эту операцию «гримасой войны». Но экипажи, которые участвовали в этих ночных вылетах, не смеялись. Соппротивление немцев было неожиданно слабым, и потери оказались невелики. Однако летчики сталкивались со множеством естественных помех. Самым большим препятствием становилась погода. На высоте температура воздуха падала до — 30 °С. В густых тучах это вело к сильнейшему обледенению крыльев, винтов и остекления кабины. Летчик терял обзор, а летные характеристики самолета ухудшались. Турели заклинивало, но что было хуже всего — отказывали моторы. Они даже могли загореться. Если самолет пробивал слой облачности и поднимался еще выше, экипаж оказывался на грани обморока из-за ужасного холода и нехватки кислорода.

Кроме этих опасностей, летчиков постоянно подстерегала еще одна. В условиях темноты и густой облачности они легко могли сбиться с курса. Чтобы уверенно управлять самолетом в ночное время, нужно точно знать скорость и направление ветра, которые постоянно меняются. Поэтому полеты вслепую приводили к тому, что самолеты отклонялись от курса на много миль. В это время единственным навигационным инструментом являлся секстант. С его

помощью штурман мог определиться по звездам. Кроме того, радист мог дать пеленг на какую—либо наземную радиостанцию. Однако оба метода определения координат не страдали излишней точностью, и оба требовали исключительного умения от летчика. В результате штурман мог проверить свои вычисления только по наземным ориентирам, которые ночью было очень трудно заметить. Серьезных попыток улучшить это положение не предпринималось до зимы 1941 года, когда была создана система радиомаяков, названная GEE.

Тем не менее, ночи, потраченные на разбрасывание листовок, не пропали впустую. Они дали экипажам бомбардировщиков бесценный опыт. Хотя потребовалось много времени, чтобы сделать правильные выводы из полученных уроков и устранить обнаруженные слабые места, этот опыт принес свои плоды. В первые 6 месяцев войны самолеты Бомбардировочного Командования совершили 262 ночных вылета, все в Германию. За это время пропали 5 самолетов и еще 8 разбились при посадке. За этот же период 173 самолета попытались провести дневные налеты, преодолевая вражескую ПВО. 31 самолет при этом погиб. Из этих цифр нетрудно сделать вывод, что Бомбардировочному Командованию следовало переключиться на ночные налеты.

### ***Создание стратегии***

Конечно, глава Бомбардировочного Командования не обладал достаточной свободой действий, чтобы решать, как именно использовать свои силы. Военные планы готовятся в мирное время. Стратеги пытаются рассмотреть самые различные возможности, однако они поразительно мало внимания уделяют связи этих



планов с практическими ограничениями, которые накладывают характеристики имеющихся самолетов. Штаб КВВС выпустил серию директив в виде писем главе Бомбардировочного Командования, в мельчайших деталях описывая, как следует использовать различные типы бомбардировщиков, какой тип целой и буквально какие конкретные объекты им надлежит атаковать.

Вообще нашлось немало желающих внести свой вклад в создание стратегии бомбардировочной авиации. Самым влиятельным из таких добровольцев оказалось министерство экономической войны. Было совершенно ясно, что налеты бомбардировщиков на немецкие заводы принесут максимальный эффект, если будут увязаны с другими средствами экономического давления. Оценки экономического положения Германии и состояния немецкой промышленности, сделанные министерством, ни в малейшей степени не соответствовали истине, однако именно они определяли выбор целей. Адмиралтейство имело свое собственное мнение относительно методов использования бомбардировщиков и о том, как они могут помочь захватить господство на море. Например, неожиданно большую помощь морякам оказали «Хэмпдены» 5-й Группы, которые ставили мины в германских водах. Это создало огромные проблемы немецкому каботажному судоходству.

В рамках целого потока противоречивых инструкций руководство Бомбардировочного Командования должно было выработать детальный план конкретных операций и подготовить приказы всем частям и соединениям. Разумеется, Ладлоу—Хьюитт был просто обязан учитывать способность своих частей выполнять поставленные задачи. Ожидаемый уровень потерь также влиял на планирование операций.

Британское командование только и ждало, чтобы Гитлер нарушил запрет на бомбардировку гражданских

объектов. Постоянно делались попытки договориться с французами о совместных действиях, когда такое случится. В штабе КВВС родилась идея провести массированную дневную бомбардировку Рура, если немцы начнут наступление. Однако сэр Эдгар Ладлоу—Хьюитт и его командиры гораздо реалистичнее оценивали собственные силы.

Он выступил категорически против этого бредового предложения. Ладлоу—Хьюитт заявил, что имеет слишком мало самолетов, которые просто не смогут добиться серьезного результата. Зато потери могут достигнуть 50 %, и Бомбардировочное Командование как эффективная боевая сила практически перестанет существовать. Потребуется много месяцев, чтобы возместить потерю опытных экипажей. Учитывая потери «Веллингтонов» во время налетов в декабре 1939 года, Ладлоу—Хьюитт заявил начальнику штаба КВВС, что согласится с атакой Рура только, если ситуация станет по—настоящему критической. Вместо этого было решено начать ночные бомбардировки заводов по производству синтетического бензина. Дело в том, что министерство экономической войны высосало из пальца мнение, будто немцы испытывают нехватку топлива.

Французы смотрели на перспективы использования бомбардировщиков совсем иначе. Они использовали их только для поддержки действий армии. Французские самолеты бомбили войска противника, военные коммуникации и аэродромы — то есть занимались тем, что штаб КВВС считал «совершенно непроизводительной тратой сил». В действительности французы до судорог боялись, что Гитлер может начать бомбардировку французских заводов в ответ на атаки союзников. Учитывая плачевное состояние французской авиации, можно согласиться со скептическими оценками, которые давали французские генералы

собственным возможностям. Однако передовые аэродромы, с которых можно было провести бомбардировку Рура, принадлежали французам, и в результате родился некий путаный компромисс.

13 апреля 1940 года маршал авиации Портал, который недавно сменил Ладлоу—Хьюитта, получил новую директиву. Если немцы вторгнутся в Бельгию и Голландию, целями бомбардировок становятся: сосредоточения войск, коммуникации Рура (например, железнодорожные сортировочные станции), нефтеперегонные заводы Рура. Основной удар следует нанести именно по ним. Тяжелые бомбардировщики должны действовать в основном ночью.

### ***Применение стратегии***

Германское вторжение в Скандинавию дало англичанам прекрасную возможность проверить в бою свои теории. Однако произошло событие, которое сильно повлияло на мнение нового командующего о ночных операциях. 19 марта в ответ на германскую атаку Скапа Флоу он отправил 50 бомбардировщиков для атаки базы гидросамолетов в Хорнуме на острове Сильт.

Эта атака была проведена при очень благоприятных условиях. Была достигнута полная внезапность, в течение 6 часов 41 бомбардировщик беспрепятственно сбрасывал бомбы на ангары и слипы, освещенные луной. Пилоты заявили, что добились множества попаданий и подожгли 2 ангара. Особые меры предосторожности были приняты, чтобы не сбросить бомбы на гражданские объекты. Для операции были специально отобраны лучшие экипажи, и все самолеты, кроме 1, вернулись домой.

Но, несмотря на все оптимистические заявления, фоторазведчики 6 апреля принесли разочаровывающую новость.

Все сооружения в Хорнуме остались целы! Конечно, разрушения можно было исправить или замаскировать, но в штабе Бомбардировочного Командования зародились сомнения.

«Наше общее мнение, что в условиях войны средний экипаж ночного бомбардировщика не сможет уверенно опознать и атаковать цель ночью, исключая наилучшие условия видимости, даже когда цель находится на берегу моря или такой большой реки, как Рейн. В подобных условиях не более 50 % средних экипажей сумеют найти цель и отбомбиться по ней. Если рядом с целью не имеется заметных ориентиров, лишь единичные экипажи, не имеющие опыта, сумеют найти ее при любых обстоятельствах».

Написав это, маршал авиации Портал проявил свою исключительную проницательность и способность к холодному анализу, которые вскоре привели его на высшие посты в Королевских ВВС. Но предстояло получить еще немало неприятных уроков, чтобы все удостоверилось в справедливости этих слов.

Достаточно быстро положение на фронте изменилось, и Бомбардировочное Командование могло начать действовать в согласии с директивой от 13 апреля. 10 мая германские армия и авиация нанесли удар по Бельгии, Голландии и Франции. Но еще в течение 4 дней только что сформированный Военный Кабинет Черчилля колебался — стоит ли использовать ударный потенциал Бомбардировочного Командования.

Массированная бомбардировка Роттердама сняла последние сомнения. 15 мая голландская армия капитулировала. В ту же ночь Бомбардировочное Командование нанесло удар по Руру.

Когда Британия решила начать обмен бомбовыми ударами с Германией, она пошла на серьезный риск. Перчатка была брошена, и не вина летчиков Бомбардировочного Командования, что им «не дали инструмент, чтобы завершить работу». 15 мая в воздух были подняты 78 бомбардировщиков, но лишь 24 из них нашли цель. Рур оказался укрыт собственным смогом. Однако сортировочные станции Аахена и Дуйсбурга были почти полностью разрушены. На базу не вернулся только 1 бомбардировщик.

В течение следующих 6 месяцев бомбардировщики все чаще отвлекались от своих главных целей для решения каких—то сиюминутных задач. Британия была вынуждена обороняться. О контратаке пока приходилось лишь мечтать.

Операции бомбардировщиков в этот период можно назвать «тактическими», а не «стратегическими». Они велись в интересах войск на поле боя. В ходе Битвы за Францию легкие бомбардировщики («Б эттл» и «Бленхейм») были принесены в жертву в ходе бесплодных попыток затормозить продвижение германских колонн. Они были вынуждены днем бомбить районы сосредоточения войск, аэродромы и мосты. И совершенно естественно, что при том бомбардировщики попадали под огонь многочисленных зениток и германских истребителей. Бомбардировщики имели малую скорость и слабое вооружение, и потому это были не бои, а избиение. Если бомбардировщики шли в сомкнутом строю, они превращались в легкую мишень для зенитных орудий. Если они размыкали строй, чтобы обойти разрывы зенитных снарядов, то становились добычей истребителей. В мае 2-я Группа совершила 856 самолето—вылетов и потеряла 56 машин. Еще 10 самолетов были тяжело повреждены и не подлежали ремонту. Это составляло половину имеющихся

самолетов. Иногда не возвращался ни один самолет из группы.

После падения Франции в июне 1940 года стратегическая ситуация кардинально изменилась, причем не в пользу Британии. Люфтваффе получили в свое распоряжение большое количество аэродромов, расположенных по огромной дуге от Ставангера в Норвегии до Бреста в Бретани. Они охватывали Британию полукольцом, и немецкие самолеты могли совершать налеты с любого направления. Всего 100 миль отделяли Лондон от главных немецких авиабаз в северной Франции и Бельгии. С другой стороны, самолетам Бомбардировочного Командования, чтобы атаковать цели в Германии, приходилось преодолевать зону плотной ПВО на захваченных немцами территориях.

В таких условиях главной целью Бомбардировочного Командования становилось то, что «могло немедленно ослабить воздушные атаки против нашей страны», гласила директива от 20 июня. Это были авиазаводы, железные дороги, каналы и нефтяная промышленность. Когда угроза вторжения стала реальной, тяжелые бомбардировщики начали атаки вражеских портов. Средние бомбардировщики бомбили баржи, собранные в каналах и портах Бельгии и Голландии. Все больше самолетов привлекалось к постановке мин в прибрежных водах.

### ***Стратегия Люфтваффе***

Инициативу в воздушной войне захватила Германия, которая начала воздушное наступление, названное позднее Битвой за Британию. За ним последовал воздушный Блиц над Лондоном и другими английскими городами. Германскую стратегию определяла

необходимость захватить господство в воздухе над Ла—Маншем и южной Англией, без которого вторжение в Англию было нереальным. Немцы следовали каноническим заветам итальянского генерала Джулио Дуэ. Германские бомбардировщики должны были привлечь к себе британские истребители, чтобы германские истребители сопровождения могли смять защитников острова.

Эта стратегия могла оказаться правильной, если бы Истребительное Командование действовало так, как от него ждали немцы, то есть ввязалось бы в непрерывные бои истребителей. Однако никакое усиление истребительного сопровождения не могло спасти германские бомбардировщики от постоянно растущих потерь. Гораздо важнее было то, что гибли опытные экипажи. Чтобы не допустить падения морального состояния экипажей, немцы переключились на ночные налеты против Лондона и других городов. Результатом стали эффектные пожары и многочисленные разрушения, однако это отвлекало германскую авиацию от борьбы за господство в воздухе и никак не способствовало подготовке вторжения.

Резкому изменению германской стратегии в немалой степени способствовал ночной налет на Берлин, который провели англичане 25 августа. В нем участвовал 81 самолет Бомбардировочного Командования. Этот налет был ответом на бомбежку Лондона предыдущей ночью, хотя она могла быть результатом навигационной ошибки. Англичане бросили противнику перчатку, и Гитлер поднял ее. Хотя разрушения в Берлине были незначительны, англичане повторили налет. Это привело Гитлера в бешенство, и он в первых числах сентября приказал начать налеты на Лондон. Утверждают, будто переключение бомбардировщиков с аэродромов Истребительного Командования на английские города было частью

немецкого плана. Однако это ослабило давление на Истребительное Командование в самый трудный для него момент.

Удары Бомбардировочного Командования по собранным для флота вторжения баржам также помогли убедить германское Верховное Командование, что попытка высадки в Англии может оказаться гораздо более сложной, чем казалось вначале, и приведет к тяжелым потерям. Английские бомбардировщики строились именно для решения этой задачи, и они с ней отлично справились. Немцы собирали баржи со всей Европы в портах Бельгии и Голландии. Там они подвергались систематическим ударам британских бомбардировщиков, которые приводили к серьезным потерям и хаосу.

К концу сентября Битва за Британию была выиграна Истребительным Командованием, и угроза вторжения больше не висела над Англией. Однако немцы непрерывно продолжали ночные налеты на британские города. Их результаты тщательно анализировались, чтобы подготовить эффективный контрудар.

### ***Время выбора***

Наступило время делать выбор. Хотя Великобритания осталась одна против Германии, она была полна решимости продолжать борьбу. Но как? И чем? Флот господствовал на морях, однако долгосрочная блокада потеряла всякий смысл, так как Германия контролировала большую часть Европы. Вдобавок, она могла использовать ресурсы практически всего мира. Более того, Германия сама обратила оружие блокады против Британии, используя свои подводные лодки.



На суше Британия не имела армии, чтобы вторгнуться в Европу. У нее не было даже сил, чтобы форсировать Ла—Манш. Ситуацию так охарактеризовал Уинстон Черчилль в выступлении перед Военным Кабинетом: «Флот может проиграть войну, но только авиация может ее выиграть. Поэтому мы должны направить наши главные усилия на захват господства в воздухе. Истребители являются нашим спасением, но только бомбардировщики обеспечат нам победу». Поэтому для Великобритании бомбардировочное наступление осталось единственным способом ведения войны в Европе.

Королевские ВВС были совершенно уверены, что смогут выиграть войну, хотя для этого следовало поменять вооружение. Олицетворением этой уверенности был командующий КВВС лорд Тренчард, которому верили все. Его убежденность основывалась на интуиции, а не на логических рассуждениях, однако он имел скверную привычку оказываться правым, или, по крайней мере, выглядеть правым. Поэтому главным идолом КВВС стала бомба, хотя эту веру не подкреплял никакой опыт. Постоянные склоки между КВВС, Адмиралтейством и армией, которые в межвоенный период стремились обзавестись собственной авиацией, привели к тому, что КВВС были вынуждены преувеличивать значимость воздушной войны просто для того, чтобы выжить.

Все формы войны направлены на то, чтобы сломить волю и способность врага сопротивляться. Но только появление авиации сделало возможным прямые удары по генераторам этой воли и способности — правительственным и промышленным центрам, которые раньше можно было уничтожить, только сломив сопротивление армии противника. Концепция «стратегических бомбардировок» предполагала, что авиация способна самостоятельно принести победу или,

по крайней мере, значительно ее ускорить. Ей противостояла идея «тактического» использования авиации для обеспечения действий войск.

Еретики, исповедовавшие идею «тактической» авиации, были постепенно изгнаны из рядов Королевских ВВС. Но все равно сохранились противоречия относительно методов достижения цели стратегических бомбардировок.

Концепция независимых ВВС родилась в годы Первой Мировой войны. Было начато строительство четырехмоторных бомбардировщиков для нанесения ударов по Берлину и другим промышленным центрам. Бомбардировки планировалось начать в 1919 году. Но первый такой самолет был готов, когда война уже завершилась. В период между мировыми войнами КВВС занимались бомбардировками восставших туземцев. Для этого не требовались ни хорошие самолеты, ни хорошие бомбы, а теории не требовалось вообще никакой, даже плохой.

До 1934 года, когда закончилась пустая болтовня о разоружении, все полагали, что тяжелые бомбардировщики будут действовать в рамках международных законов. Попытка достичь равенства сил с Германией привела к резкому увеличению производства истребителей. Строительство бомбардировщиков оказалось второстепенной задачей.

В годы Гражданской войны в Испании Мадрид и Барселона подверглись интенсивным бомбардировкам с воздуха. Падкие на сенсации газеты раздули результаты воздушных налетов. Поэтому военные начали в огромной степени преувеличивать воздействие стратегических бомбардировок на промышленность и моральное состояние населения. Поэтому вполне понятно, почему в 1939 году Королевские ВВС не слишком ясно представляли, как именно следует вести бомбардировочное наступление

против первоклассной державы, так как все доктрины воздушной войны были чистой воды спекуляциями, не подкрепленными никаким опытом. В первый год войны Бомбардировочное Командование действовало методом проб и ошибок, используя имеющиеся самолеты. Чтобы развернуть стратегическое наступление, требовались четырехмоторные бомбардировщики, а их пока не было.

Чтобы хоть как-то определиться, штаб KBVC принял доктрину «снайперских ударов». Предполагалось, что уничтожение тщательно выбранных объектов, например, заводов, серьезно подорвет военную мощь врага. Налеты следовало повторять, пока цель не будет уничтожена.

Но это было бессмысленно, так как в то время не существовало возможности одновременно уничтожить *все* заводы какой-то определенной отрасли промышленности. Время от времени приоритеты выбора целей менялись. Нефтяная промышленность, транспорт, энергетика, авиазаводы, кораблестроительные верфи — практически все хоть раз появлялось в первой строке списка целей. Но нефтяная промышленность Германии всегда оставалась одной из главных целей. Все прекрасно понимали, что гражданское население, живущее рядом с важными целями, неизбежно будет страдать, но предполагалось, что ошибки будут единичными. Соображения гуманности мешали атакам гражданских объектов, хотя многие уже начали понимать, что старые правила ведения войны мало соответствуют реалиям сегодняшнего дня. Идея тотальных бомбардировок пока что отвергалась.

### ***Возражения практиков***

У этого идеалистического, или академического, подхода (а точнее говоря, откровенной глупости) всегда

имелись противники, в основном в рядах Бомбардировочного Командования. То есть, с доктриной были не согласны именно те, кому предстояло эту доктрину воплотить в жизнь. Их возражения были вполне разумными. Концепция «снайперских ударов» не учитывала следующее:

— бомбардировщикам придется по пути к цели пролететь несколько сот миль над вражеской территорией, преодолевая сопротивление ПВО. Свой вклад внесет и погода. Даже при отсутствии сопротивления противника навигационные трудности будут очень велики. Еще больше их усилят многочисленные изменения курса, когда бомбардировщики будут пытаться обойти районы концентрации сил ПВО;

— уже выйдя в район цели, летчики должны будут обнаружить конкретный объект бомбардировки, что крайне сложно в районах плотной застройки. Маскировка цели сделает ее опознание еще более трудным. Лучи прожекторов и разрывы зенитных снарядов могут сбить с толку даже самого хладнокровного пилота. В таких условиях пилоту придется около получаса кружить на месте, чтобы найти цель;

— пилоту крайне сложно будет удержать самолет на боевом курсе, то есть лететь по идеальной прямой, не меняя скорость, среди разрывов снарядов. Только это дает бомбардиру шанс прицелиться достаточно точно.

В Бомбардировочном Командовании имелись элитные экипажи, способные сделать это. Однако их было слишком мало. Остальные летчики делали все, что было в их силах, но не справлялись с задачами. Если цель невелика, любая бомба, прошедшая мимо, потрачена бессмысленно. В промышленных районах еще существовала вероятность, что эта бомба поразит

другой объект, имеющий военное значение. По крайней мере, она может оказать моральное воздействие на население города.

Если бомбы все равно будут рваться вокруг объекта, то почему бы не поставить задачу бомбардировки всего района, вместо того, чтобы прилетать снова и снова? Такими были возражения прагматиков. Эту точку зрения поддержали премьер—министр и большинство населения Британии, после того как немцы начали бомбить английские города, руководствуясь именно такими соображениями.

Донесения шпионов и нейтралов давали совершенно искаженную картину воздействия бомбардировочного наступления на население Германии и степень вызванных им разрушений. Преувеличения были самыми дикими. 10 октября, по мнению «хорошо информированных специалистов», более 25 % промышленного потенциала Германии «было затронуто бомбардировками». И этому бреду верили! Командование КВВС жило в мире иллюзий, подтверждая справедливость пословицы: «Легче всего обмануть того, кто хочет быть обманутым».

25 октября сэр Чарльз Портал был назначен начальником штаба КВВС. Его место во главе Бомбардировочного Командования занял бывший заместитель начальника штаба КВВС сэр Ричард Пирс. Такая рокировка оказала гораздо меньшее влияние на действия Командования, чем можно было ожидать. Поменявшись креслами, маршалы авиации немедленно приняли точку зрения структуры, в которую попали. Сэр Ричард Пирс начал жаловаться на тактические трудности, а сэр Чарльз Портал начал бредить скорой победой над Германией путем бомбардировки ее нефтяной промышленности. Тем не менее, директива от 30 октября внесла одно значительное изменение. Нефтеперегонные заводы оставались главными целями

в лунные ночи, но в качестве альтернативы были предложены «регулярные массированные атаки целей в больших городах и промышленных центрах, главной задачей которых будет вызвать максимальный материальный ущерб, который продемонстрирует врагу мощь наших воздушных бомбардировок и вызовет трудности и лишения». Целью бомбардировок становилась решимость немецкого народа продолжать войну.

### ***Тяжелые ошибки***

Мы приведем несколько примеров, что происходило, когда Бомбардировочное Командование старалось выполнить инструкции. 12 августа 5 бомбардировщиков «Хэмпден» были отправлены, чтобы атаковать канал Дортмунд — Эмс. Это была важная транспортная артерия, и она занимала важное место в списке целей. Канал был заметной целью, однако его прикрывало множество зенитных орудий. Первые 2 самолета были сбиты, так и не добравшись до цели. Еще 2 самолета положили бомбы рядом с целью, но сами получили много попаданий. Командир группы, капитан авиации Лиройд, добился попадания в обсыпку канала, за что вполне заслуженно получил Крест Виктории. Канал был осушен, и движение барж по нему прервалось на 12 дней. Эта операция показала, что точное бомбометание возможно, однако при этом неизбежна гибель множества хорошо подготовленных экипажей.

Экипажи бомбардировщиков продолжали сообщать об успешных атаках самых сложных целей даже при полетах на большое расстояние, например, при атаках Берлина. Этот оптимизм поддерживала разведка. Ее офицеры тщательно опрашивали экипажи по возвращению и отправляли наверх бодрые донесения.

Они верили летчикам, так как сами практически не имели боевого опыта. Например, в отчете о ночном налете на Берлин 7 октября содержатся такие подробные описания отдельных зданий и замеченных попаданий, в которые просто невозможно поверить. Ночью этого увидеть нельзя.

Постепенно начали появляться сомнения. Например, 7 ноября группа «Веллингтонов», «Хэмпденов» и «Бленхеймов» атаковала заводы Крупна в Эссене. Рапорты различных эскадрилий оказались противоречивыми и запутанными. Можно было предположить, что ни один самолет не был там, где он находился, по мнению летчиков. Они были введены в заблуждение искусственными пожарами, которые зажгли немцы, и, скорее всего, сбросили бомбы в чистое поле. На некоторых самолетах были установлены фотокамеры, которые снимали цель в момент сброса бомб. Это могло помочь проверить рапорт летчика, но в то время камер не хватало. Более надежным подтверждением результата атаки могли стать снимки цели, которые потом проводили специальные фоторазведчики Берегового Командования. Такое подразделение было сформировано 16 ноября. Его летчики использовали невооруженные «Спитфайры». Потолок и скорость этих самолетов позволяли им спокойно уходить от вражеских зениток и истребителей, чтобы доставить назад четкие снимки, сделанные при дневном свете.

19 декабря 134 самолета совершили налет на Мангейм, используя новую тактику. Бомбардировочное Командование решило в какой-то мере повторить действия немцев при налете на Ковентри 14/15 ноября. Атаку начали «Веллингтоны» с наиболее опытными экипажами. Они должны были сбросить осветительные бомбы в центре города, чтобы их огонь стал маяком для прицеливания остальных

самолетов, вооруженных фугасными бомбами. Более 100 самолетов несколькими волнами сбросили бомбы на цель. По заявлениям летчиков весь центр города был объят пламенем. Налет завершился успешно. Так думали несколько дней, но вскоре разведчик «Спитфайр» доставил снимки, на которых стала видна совершенно иная картина. Хотя были видны значительные разрушения, они располагались в нескольких различных местах. Судя по всему, несколько пожаров вспыхнули далеко от цели. Бомбардировщики, согласно приказу, сбросили бомбы на пламя пожаров. В результате промышленные районы города пострадали гораздо меньше, чем ожидалось.

Вскоре после этого произошел еще один неприятный инцидент. Фоторазведчики сделали снимки двух нефтеперегонных заводов в Гельзенкирхене. Хотя 196 самолетов сбросили на них 260 тонн бомб, в том числе много зажигательных, заводы почти не пострадали. Очевидно, многие самолеты сбросили бомбы за много миль от цели. А те бомбы, которые все—таки упали на территории заводов, серьезного вреда не причинили.

После расследования этих инцидентов руководство Бомбардировочного Командования так и не смогло предложить ничего, чтобы сделать налеты более действенными. Бомбардировщикам требовалось более совершенное навигационное оборудование, которое позволило бы им выходить точно на цель. Некоторые приборы уже находились в стадии разработки, но до принятия их на вооружение было еще далеко.

От министерства авиационной промышленности потребовали увеличить производство фотокамер для бомбардировщиков. Было решено использовать самые опытные экипажи, чтобы указывать путь менее опытным. Это привело к созданию «Соединения Следопытов» — группы самолетов, которая сбрасывала



цепочку ярких осветительных ракет, указывающую путь бомбардировщикам. Явно требовались более совершенные бомбы. Британские бомбы были гораздо менее эффективны, чем германские. Вес взрывчатки составлял только половину веса бомбы. При этом использовался аматол, который являлся не слишком эффективной взрывчаткой. Многие бомбы вообще не разрывались. Были предприняты меры по улучшению качества бомб, были созданы более тяжелые бомбы. Однако до их поступления на вооружение прошло много времени. Налеты германских бомбардировщиков показали англичанам, что для разрушения жилых кварталов зажигательные бомбы гораздо эффективнее фугасных. Поэтому началось более интенсивное использование зажигательных бомб. Однако для снайперского бомбометания зажигалки нельзя было использовать.

В конце 1940 года Бомбардировочное Командование все еще искало методы и средства ведения войны против Германии. Так как экипажи бомбардировщиков явно не были способны найти и поразить указанные им идеальные цели, командованию пришлось выбирать более заметные и более легкие цели, хотя они были не столь важны. Сэр Чарльз Портал был вынужден сказать: «Самые подходящие с экономической точки зрения цели не являются самыми выгодными, если не существует тактической возможности поразить их».

*Артур Э. Слейтер*

## Глава 1. Оружие спроектировано...

За день до начала войны Барнс Уоллис заглянул на 5 часов на завод Виккерса в Уэйбридже, оставив жену с детьми в тихой бухточке в Дорсетшире, где они устроились в палатках на выходные.

В то утро он с грустью понял, что война не только неизбежна, но и близка, значит ему следует вернуться к своей чертежной доске. Не было смысла возвращать семью. Тем более, что его дом находился рядом с авиационным заводом, поэтому не стоило подставлять их под неизбежные удары Люфтваффе.

Уоллис не выглядел человеком, который может оказать влияние на ход войны. Он больше походил на робкого и застенчивого приходского священника. В свои 53 года он сохранил недурной цвет лица и гладкую кожу, глаза за стеклами роговых очков были мягкими и серыми. Зачесанные назад седые волосы дополняли впечатление благожелательности. Многих людей, с которыми он встречался в последующие 3 года, эта внешность обманывала. Только очертания верхней губы выдавали твердость и решительный отказ отвлекаться от намеченной цели. Даже его друзья не понимали этого полностью. Уоллис непонятным образом отгораживался от суматохи и перипетий обыденной жизни, постоянно размышляя над конструкцией нового самолета, погруженный в свои числа и теории. Они знали его как умного авиаконструктора, хотя и увлекающегося. Лишь позднее они начали использовать слово «гений».

Последнюю мирную ночь он провел в своем доме возле Эффингема, а утром, как и большинство людей, услышал довольно странную речь Чемберлена. После этого он долго сидел в молчании и грусти, не в

состоянии даже возмутиться, так как самое сильное словцо не отвечало его чувствам.

Одна мысль владела им с прошлого утра: что может сделать он, авиаконструктор и инженер, чтобы сократить войну? Ни одна из странных идей, посетивших его в это время, не была блестящим озарением. Не было ни одного случая, когда Барнс Уоллис кричал бы: «Эврика! Я нашел!» Мысль ученого редко работает столь картинно. Идеи медленно зреют в его голове на плодородной почве, подпитываемые учебой и размышлениями. Сначала неясные и бесформенные, они выкристаллизовываются и принимают законченную форму.

Он работал на заводах Виккерса еще до Первой Мировой войны. Когда она началась, Уоллис проектировал первые британские дирижабли, однако высшие правительственные сферы решили остановить эти работы, так как война не продлится более 3 месяцев. Поэтому Уоллис добровольцем отправился в пехоту. Поскольку через 3 месяца война и не думала завершаться, был отдан приказ возобновить работы над дирижаблем. Уоллис был отправлен обратно к чертежной доске.

В 20-х годах он спроектировал R-100, самый удачный британский дирижабль. В 30-х он применил геодезические принципы для проектирования самолетов и, используя их, создал «Уэллсли», который побил мировой рекорд дальности полета. Потом он создал «Веллингтон», который был становым хребтом Бомбардировочного Командования в первые 3 года войны. (Еще в 1951 эти самолеты использовались для тренировок.)

Заводы Виккерса, втиснутые в крошечный периметр Бруклендского гоночного трека, начали выпускать «Веллингтоны» с максимально возможной скоростью.

Уоллис начал работу над его преемником — самолетом «Уорвик».

В это время он работал над его хвостовым оперением, которое служило источником неприятностей. Понятно, что дополнительную работу ему приходилось выполнять в свободное время. И также понятно, что этого времени у него было не слишком много.

Бомбы и бомбардировщики — вот то направление, в котором он наиболее компетентен. Особенно плодотворной ему казалась разработка бомб. Он знал кое—что о бомбах Королевских Военно—Воздушных Сил, об их размерах, форме, весе и тому подобном. Такое знание было особенно важно, когда он проектировал «Веллингтон», чтобы бомбардировщик смог нести требуемый вес на требуемое расстояние. То, что знал Уоллис, не вызывало радости. Самые тяжелые бомбы имели вес 500 фунтов. Система прицеливания была такой, что КВВС приходилось сыпать бомбы буквально градом, надеясь, что хотя бы одна попадет в цель. Кто—то надеялся, что сойдет и так. Другие — нет. Годы безмятежного мира и скупость Казначейства мешали совершенствовать бомбы. Это было естественно в рамках борьбы против войны, но глупо перед лицом реальности. Все эти недостатки усугубляло то, что все вооруженные силы были буквально нашпигованы офицерами, пригодными к службе только в мирное время. Им не хватало ни отваги, ни верности присяге. Самым важным для них был вовремя поданный *five—o—clock* чай. Им не хватало ни жизненной энергии, ни ума, чтобы заниматься делами.

Кроме того, бомбы КВВС были старыми, слишком старыми. Почти все запасы были созданы еще до 1919. В 1921 была предпринята попытка создать более удачную бомбу, а в 1938 даже началось их

производство, но в 1940 в наличии имелось слишком мало новых бомб. И новые бомбы, и старые были начинены средненькой взрывчаткой, называемой аматол (только 25 % веса бомбы приходилось на заряд). Существовала более мощная взрывчатка, так называемая RDX, но ее производство прекратилось в 1938. Только с 1942 KBBC начали получать бомбы, снаряженные RDX. Зато бомбы Люфтваффе имели гораздо более мощную взрывчатку, чем аматол, и на нее приходилась половина веса бомбы.

Уоллис знал, что в 1926 была совершена попытка создать 1000-фн бомбу, однако работы не дошли даже до стадии испытаний. Казначейство высказалось против. Штаб KBBC не считал, что ему потребуются бомбы тяжелее 500 фунтов. В любом случае самолеты KBBC не были предназначены под бомбы тяжелее 500 фунтов. 1000-фн бомбы требовали новых и более дорогих самолетов, которые тогда ни KBBC, ни страна не могли себе позволить. Только в 1939 министерство авиации начало всерьез подумать о 1000-фн бомбах, и лишь через 6 месяцев ПОСЛЕ начала войны разместило заказы на них.

Тогда эти недостатки не были очевидны, особенно потому, что летчики предпочитали мелкие бомбы для уничтожения целей на поверхности. Ударная волна более крупных бомб рассеивалась на зданиях, и потому казалось выгоднее использовать несколько мелких бомб, а не одну крупную. Даже более крупные бомбы должны были попасть прямо в цель, чтобы вызвать серьезные разрушения. А шансы на прямое попадание возрастали при использовании большего количества бомб.

Но, по мнению Уоллиса, во всем этом был крупный логический изъян. Заводы и транспорт можно рассредоточить, что немцы и сделали. Бомбардировки 1939 не сумели причинить серьезный вред заводам.

Он начал размышлять, ГДЕ и КАК бомбардировка может нанести наиболее серьезный ущерб Германии. Если нельзя уничтожить рассредоточенную военную промышленность, может быть, можно найти ключевые точки? Возможный источник усилий. После этого его мысли пошли в новом направлении.

Источником усилий Германии, в мирное и военное время, была энергия. Не политическая энергия (которая тоже была рассредоточена и пряталась в глубоких укрытиях при появлении самолетов). Физическая энергия! Самые крупные источники энергии были слишком громоздкими, чтобы их можно было спрятать — угольные шахты, нефтяные прииски и скважины, «белый уголь» — гидроэлектростанции с дамбами. Без них не будет ни производства, ни транспорта. Ни оружия. Ни войны.

Однако они были слишком массивны, чтобы опасаться существующих бомб. С таким же успехом можно было кидать в них резиновые мячики. Следующий шаг был легким — по крайней мере в теории. Большая бомба. Еще больше!

Но это означало более крупный самолет. Гораздо крупнее существующих. Все правильно — и большой самолет тоже.

Таким было начало. Это звучало просто, но это нарушало принципы всех авиационных теоретиков мира.

Уоллис начал вычисления и обнаружил, что взрыв более крупных бомб против крепких целей, таких, как угольные шахты, нефтяные скважины или дамбы, был просто бессилён. Особенно против дамб — железобетонных чудовищ, вросших в землю.

Возможно, требовался новый ТИП бомбы. Однако Уоллис не знал о бомбах достаточно много, и ему пришлось остановиться.

Война длилась уже несколько недель, а затравленный ученый копался в инженерных и научных библиотеках. В обеденное время, когда он мог на пару часов позабыть о проблеме хвостового оперения самолета «Уорвик», он посылал за сэндвичами, оставался возле своего кульмана и начинал изучать бомбы.

Его конструкторское бюро было эвакуировано в старый дом в Бэрхилле, возле Уэйбриджа, который был построен Веллингтоном. Там он изучал химию и поведение, бризантных взрывчаток, аэродинамику бомб, ковку, закалку и прокат металла, теорию полета легких и тяжелых бомб, механизмы взрывателей, бомбовые прицелы. По ночам дома он занимался тем же самым, забывая на время о семье. Если бы рядом разорвалась бомба, он вряд ли бы заметил это, поглощенный тонкостями химического состава взрывчатки, или типом корпуса, или соотношением вес/заряд. Когда настала трудная зима 1939, он сумел разобраться в проблеме источников энергии.

Угольные шахты! Невозможно обрушить штошки и туннели в сотнях футов под землей. Возможно, решил Уоллис, тяжелая бомба сможет обрушить ствол шахты, чтобы не работал подъемник. Нет подъемника — нет угля. Но его можно быстро отремонтировать.

Нефть! Румынские нефтяные прииски слишком далеко для существующих бомбардировщиков, но перспективные бомбардировщики смогут до них добраться. Германские заводы синтетического горючего прочны и хорошо защищены. Возможная цель для тяжелых бомб.

Дамбы. В Германии стоят 3 дамбы — Мён, Эдер и Зорпе. Все в Руре, они практически полностью обеспечивали водой этот чудовищный арсенал. Уоллис знал, что германской промышленности требуется 8 тонн

воды для производства 1 тонны стали. Возможности были обещающими.

Дамба Мён запирает озеро Мён там, где река Хеве впадает в реку Рур, поддерживая уровень воды таким, что баржи с углем, сталью и танками могут свободно проходить к заводам. Озеро Мён содержит 134 миллиона тонн воды. Дамба Эдер перегораживает одноименную реку, образуя озеро Эдер с 212 миллионами тонн воды. Она контролирует уровень воды во втором по значению германском водном пути — Среднегерманском канале. Даже Кассель, находящийся в 40 милях от дамбы, получает воду из Эдера. Зорпе образует озеро на другом притоке Рура.

Мён имеет толщину 112 футов у основания, высоту 130 футов и толщину на гребне 25 футов, там же проходит шоссе. Дамба Эдер еще больше. Уоллис знал, что они колоссальны. 500-фн бомба едва поцарапает бетон. Не менее мощна и дамба Зорпе, хотя и сложена из грунта. Два огромных земляных кургана в центре соединены и укреплены бетонной перемычкой.

В технических библиотеках Уоллис нашел технические отчеты об их строительстве, составленные возгордившимися создателями. Он обнаружил, что с трудом может удержать возбуждение, представляя последствия прорыва таких дамб.

Это не только уничтожит гидроэлектростанции и лишит металлургические заводы воды, но и повлияет на другие военные заводы, которым тоже нужна вода. Разрушение их разом закупорит десятки бутылочных горлышек, сквозь которые протискивается производство танков, локомотивов, орудий, самолетов — да вообще, практически всего. Это также лишит воды население, что не вызывало радости в мягкой душе Уоллиса, но такова уж природа войны. Гуманизм не слишком запротестует против прямых последствий такой атаки. Им придется испытать и косвенные



последствия. Еще один любопытный путь нанести удар по энергии противника, подумал Уоллис.

Но было еще одно. Прорыв дамбы посылал вниз по долинам огромные массы воды, которые сметут шоссе, мосты, железные дороги, разрушат заводы и дома. Поэтому некоторые из заводов не только лишатся воды, с ними случится еще кое—что.

Все это прекрасно, думал Уоллис... на уровне логики. Но есть один маленький нюанс. Дамбы настолько колоссальны, что и бомба в 20 раз крупнее существующей не сможет повредить их.

Его расчеты показывали, что при взрыве 1000-фунтовки заряд расширяется, как газовый пузырь, но этот пузырь имеет диаметр всего 20 футов. Большая часть разрушений вне этой сферы причиняется летящими осколками, пламенем или ударной волной. Уоллис запомнит педантичное описание ударной волны: «...Нет другого способа передачи возбуждения, кроме обычного колебания частиц вокруг равновесного положения, когда волна идет через среду». Разреженный воздух не оказывает сопротивления осколкам и огню, но ударная волна быстро рассеется.

Взрыв сотрясет конструкцию, но недостаточно. Чтобы оказаться решающим фактором, ударная волна должна идти через более плотную среду. Какая—то клеточка в мозгу Уоллиса беспокойно замерцала, вытаскивая на божий свет полузабытое знание. Он чувствовал, что знает нечто важное об ударных волнах, но не может вспомнить, что именно. Чем усерднее он пытался вспомнить, тем дальше прятались воспоминания. Память может так скверно подшутить. Он думал об этом весь день, раздраженно пытаюсь сосредоточиться, но бесполезно. Память — она, как женщина: стоит только позабыть о ней, и она сама примчится напомнить о себе.

Это было нечто, что он читал. Нечто о бетоне. И тут он вспомнил. Мост Ватерлоо! Бетонные сваи, загнанные в ложе Темзы! Это было много лет назад. Бетонные сваи таинственным образом крошились, и было проведено расследование. Он начал рыться на книжных полках и через 15 минут нашел то, что искал. Статью в журнале Института гражданских инженеров за 1935. Огромные бабы заколачивали сваи в ложе реки, и вершины свай взрывались вверх.

Исследования открыли, что причиной были ударные волны. Резкие удары посылали волну вниз по свае. На дне она встречала упругое сопротивление глины и катилась назад по свае со скоростью 15000 фт/сек, достигая вершины, как только молот оторвался от нее. Остановить волну было нечему, и она вызывала на вершине сваи растяжение. Сначала сжатие, а потом почти немедленно растяжение. Этого было достаточно, чтобы расколоть сваю.

Бетон, проницательно завершала статья, хорошо противостоит сжатию, но плохо реагирует на растяжение. Уоллис постарался запомнить это, размышляя о дамбах.

Тебе нужна твердая среда, чтобы создать разрушительную ударную волну!

Конечно, если бы удалось закопать бомбу ПОГЛУБЖЕ... Но тебе не удастся воткнуть тяжелую бомбу в железобетон. Но ведь ее можно забить и в менее твердую почву перед взрывом. Там и рождаются ударные волны. Эффект расширения газов тоже будет значительным. Им придется прорываться сквозь окружающие камни.

Он хорошо знал, что бомбы и снаряды до взрыва углубляются на 3-4 фута в почву, но этого было недостаточно. Взрыв легко прорывался наружу, создавая маленький кратер, и ударные волны безвредно рассеивались в воздухе. Это было даже

менее эффективно, чем взрыв на поверхности, так как газы и ударная волна шли вверх, а не в стороны.

Но если ему удастся запереть взрыв ПОД землей, откуда он не сможет вырваться, то получится что—то вроде сейсмических волн... землетрясение! Бомба, вызывающая землетрясение!

Идея медленно формировалась у него в голове, пока он сидел в глубоком кресле у себя дома в Эффингеме. Обстановка была совершенно неподходящей для рождения столь потрясающего оружия.

Но как загнать бомбу глубоко в сопротивляющуюся почву? Ее нельзя воткнуть глубоко в бетонную дамбу. Но дамба стоит в воде!

Вода! Она не может передать ударную волну так же хорошо, как грунт, но все равно гораздо лучше, чем воздух. Водная среда создаст эффект забивки камуфлета и нанесет мощный удар. Уоллис начал чувствовать, что сможет придумать еще что—то.

А как утопить бомбу в грунте? Школьник знает 2 принципа. Более тяжелая бомба и более высокая скорость падения. Уоллис помнил классический школьный пример. Бросьте в колодец мышь, она уцелеет, выберется оттуда и удерет. Сбросьте туда лошадь, и она разобьется. Лошадь тяжелее, и удар будет СИЛЬНЕЕ. И чем ДАЛЬШЕ ей падать, тем БЫСТРЕЕ она полетит!

Решение было следующим: как можно более тяжелая бомба (и как можно более тонкая), сброшенная с максимально возможной высоты.

Уоллис просмотрел еще несколько книг, уделив внимание распространению волн в почве, эффектам глубинных взрывов, и даже нашел несколько страниц, посвященных проникающей способности снарядов и легких бомб. Нашлось описание взрыва чудовищной мины, заложенной в годы Первой Мировой войны под удерживаемый немцами Мессинский кряж (во

Фландрии). Огромный заряд создал волны, раскатившиеся по земле. Холм был уничтожен, а сотрясение ощутили даже в Касселе — в 300 милях от места взрыва.

Уоллис взял блокнот, карандаш и проработал целую неделю, покрывая страницы вычислениями, эскизами, формулами — ускорение, сопротивление, кинетическая энергия, напряжения, трение, соотношение вес/заряд — и нашел принципиальный ответ. 10-тонная бомба с 7 тоннами взрывчатки, обтекаемой формы, сделанная из специальной стали и сброшенная с высоты 40000 футов достигает скорости 1440 фут/сек, или 982 мили/час. Это значительно больше скорости звука. В этом случае она уйдет в средний грунт на глубину 135 футов.

Заряд такой величины теоретически сработает как камуфлет (то есть не прорвется на поверхность) с глубины 130 футов. Он ДОЛЖЕН вызвать серьезные подвижки земных пластов, сработав наподобие землетрясения.

«Такие подвижки способны вызвать значительные разрушения на большом расстоянии», — сухо констатировала научная статья.

Было похоже, что Уоллис нашел ответ. Или часть его.

## Глава 2. ... И отвергнуто

Уоллис рассчитывал на бумаге эффект такой бомбы, покрывая цифрами многие страницы. Наконец он решил, что 10-тонная бомба, взорвавшись в воде, проделает в дамбе дыру диаметром около 1000 футов.

Но уйдет ли бомба в грунт так глубоко, как предсказывают вычисления? Уоллис рассчитал эффект взрыва 10-тонной бомбы на глубине 40 футов. В теории она должна выбросить около 12000 тонн грунта, оставив кратер глубиной 70 футов и диаметром 250 футов. Он попытался рассчитать, сколько понадобится людей и техники, чтобы заровнять такую воронку. Оказалось, что при круглосуточной работе это займет не меньше 14 дней! И представьте себе, что такая бомба попадет на сортировочную станцию! Или на важную железнодорожную линию, канал или шоссе!

Однако Уоллис не слишком восторгался. Ни один бомбардировщик в мире не мог поднять бомбу весом 10 тонн. А бомбы по 5 тонн были слишком малы, чтобы уничтожать такие цели.

Он снова взялся за карандаш и бумагу. Ему были известны ограничения в конструкции самолетов 1940 года, и через пару недель Уоллис выяснил, что можно построить 50-тонный бомбардировщик, который будет нести бомбу в 10 тонн на расстояние 4000 миль со скоростью 320 миль/час на высоте 45000 футов. Он набросал примерную спецификацию и назвал его «Бомбардировщик Победы».

Его методический ум не пропускал ничего. А если на высоте 40000 футов будут облака, которые закроют цель? Погода должна быть достаточно ясной 1 день из 3. Этого хватит.

Сможет ли бомбардир различить маленькую цель с высоты 40000 футов? Уоллис нашел отчет, в котором говорилось, что объект диаметром в несколько футов виден с высоты 35000 футов.

Ветры? Стратосферные ветры достигают скорости 200 миль/час. Он снова обратился к методике наводки бомб и решил, что при существующем оборудовании ветер не мешает.

Однако прицеливание так и оставалось проблемой, ведь большая часть бомб шла мимо. Поэтому Уоллис решил, что следует создать новый бомбовый прицел. И тогда увеличение высоты будет не слишком серьезной помехой. Специальные тренировки помогут класть бомбы достаточно близко к цели, чтобы уничтожить ее.

Была некая красота в этой 10-тонной бомбе. Ей не обязательно было попадать прямо в цель! Ударная волна в грунте была настолько сильной, что даже близкий разрыв должен был уничтожить цель. И еще одно. Взрыв огромной бомбы на глубине 130 футов не приведет к образованию воронки. Возникнет огромная подземная каверна. Если положить такую бомбу рядом с мостом или виадуком, и если сотрясение почвы не разнесет его на куски, подземная каверна обрушит его опоры. Дверца открывается — хлоп! Мост рушится в яму.

Но была еще одна возможность. Кажется, самая серьезная. Несколько таких бомб, правильно нацеленных, могут подрезать корни военной экономики страны. Это означало конец кошмарным ковровым бомбежкам а 1а Герника, при которых приходилось буквально засеивать целый район мелкими бомбами, которые не могли причинить серьезного вреда промышленности. Но при этом убивали массу людей!

Но пока это была только революционная заумная теория. Армия, авиация и флот недолюбливали сложные революционные сногшибательные теории. Следующей

проблемой — и, возможно, самой сложной — было заставить выслушать эту теорию и согласиться с ней. Уоллис потратил несколько недель, приводя в порядок бумаги. Потом он отправился к своим знакомым в КВВС и министерстве авиационной промышленности. Но. Но было время Дюнкерка. И никого не интересовало новое мощное оружие.

Бумаги Уоллиса по «бомбе—землетрясению» у чиновников вызывали, как правило, 3 варианта эмоций:

1. Теплый интерес.
2. Непонимание.
3. Тактичную насмешку.

Понял Уоллиса только один человек, который сделал все, что мог, — Артур Теддер. Однако он был всего лишь вице—маршалом авиации, спокойным разумным человеком, покуривающим трубку и прикованным к своей конторке в Уайтхолле. Ему еще было далеко до заместителя Эйзенхауэра — лорда Теддера, маршала КВВС, начальника штаба КВВС. Он представил проекты бомбы и «бомбардировщика победы» нескольким высокопоставленным чиновникам, но единственным результатом были повсеместные выражения вежливого и непреодолимого бездействия. Тогда это было единственной защитой перегруженных работой чиновников от некомпетентных и непрактичных изобретателей. Все в стране работало с предельным напряжением сил, и сейчас в стадию реализации вошел проект прекрасного четырехмоторного бомбардировщика. Поэтому отвлечение сил на работу над «бомбардировщиком победы» привело бы к катастрофическими последствиям, так как он требовал значительно больше времени и сил. Это автоматически ставило крест и на «бомбе—землетрясении», так как даже в перспективе

не виделось самолета, который мог бы сбросить ее с предписанной Уоллисом высоты 40000 футов. Новые бомбардировщики, скорее всего, просто не подняли бы ее. И даже подняв, не сумели бы доставить к цели или набрать высоту более 20000 футов, что было совершенно недостаточно.

Затем 19 июля Уоллис получил срочный вызов к лорду Бивербруку, который являлся министром авиационной промышленности. Если «Бобра» (Beaver — Beaverbrook) что-то заинтересует, эти работы резко ускоряются. Уоллис первым же поездом отправился в Лондон, перевел дыхание в большой приемной. Затем открылась высокая дверь, и молодой человек произнес:

— Лорд Бивербрук сейчас примет вас, сэра.

Уоллис вскочил, схватив под мышку свои вычисления, и перешагнул через порог. Его немного трясло от волнения. Он увидел невысокого человека с широким подвижным ртом, сидевшего, слегка сгорбившись, в своем кресле. Скорость, с которой все случилось, потрясла Уоллиса, так же, как само происходящее. Никаких реверансов, никаких прелиминариев. Он еще находился посреди комнаты, когда коротышка спросил:

— Вы поедете в Америку для меня?

— На мгновение Уоллис замер. Потом собрался.

— Я предпочел бы остаться здесь, сэра.

— Что вы можете сделать для меня здесь? — Вопрос сверкнул, точно клинок.

— Создать 10-тонную бомбу и бомбардировщик победы, чтобы нести ее, сэра.

Уоллис почувствовал себя немного увереннее. Коротышка коротко глянул на него.

— Что это даст?

— Окончит войну, — просто ответил Уоллис. — Бомба—землетрясение. Я принес все расчеты, — он показал все бумаги.



— Верю, не сейчас. Посмотрите на это, — Бивербрук протянул ему пачку газетных вырезок. — Посмотрите и возвращайтесь завтра.

После этого Уоллис потерял нить беседы, потому что беседы не было. Он оказался за дверью. Вся встреча заняла едва 40 секунд. Когда он собрался с мыслями, то испытал разочарование, подобное удару. Бивербрук никогда не слышал о его идеях. Ему требовалось нечто совсем другое. Автоматически Уоллис пошел прочь. Только оказавшись перед дверью, он вспомнил об остальном, в том числе о газетах.

В руках вырезок не было. Уоллис обшарил карманы. Там тоже ничего не оказалось. Он даже не знал, чего хотел Бивербрук и зачем приглашал на завтра. Он не может вернуться и спросить, в чем дело... Уоллис вздрогнул при подобной мысли. В панике он принялся обшаривать карманы и наконец в самом последнем нашел—таки вырезки. Как раз, когда надежда уже почти растаяла. Уоллис достал бумагу и прочитал ее.

Это было сообщение из Америки о работах над герметичными кабинами для высотных полетов. «Бобер», очевидно, хотел, чтобы Уоллис на месте ознакомился с этими работами.

Какое разочарование! Уоллис уже работал над герметичными кабинами и знал, как их делать. Он отправился назад в Уэйбридж.

На следующий день он снова встретился с Бивербруком. На сей раз он был опытнее и не так волновался. Уоллис сказал министру, что располагает всей необходимой информацией по герметичным кабинам, и нет никакой нужды ехать в Америку.

— Хорошо, — согласился Бивербрук. — А как насчет 10-тонной бомбы?

Уоллис кратко пересказал ему суть дела. Это было трудно для ученого, которого всегда заносит в

технические подробности. Однако он сумел быть кратким и ясным. Бивербрук заинтересовался.

— Вы знаете, как нам сейчас трудно, — сказал он. — Все это только теория. Мы должны остановить работы над другими важнейшими вещами, и все может завершиться неудачей.

— Этого не может быть, — упрямо ответил Уоллис.

— Все равно нам придется остановить какие-то работы.

— Это оправдывает себя.

— Не слишком ли долго? — спросил «Бобер». — 10-тонная бомба и бомбардировщик вдвое крупнее любого существующего звучит как далекое будущее.

— Мы уже спроектировали 2-тонные и 6-тонные бомбы на тех же принципах. Мои «Веллингтоны» вполне могут нести 2-тонные бомбы, — ответил Уоллис. — Новые четырехмоторники могут поднять и 6-тонные бомбы. Все будет готово через год.

— Хорошо, я переговорю с моими экспертами об этом, — пообещал Бивербрук. — Если это не приведет к слишком большому расходу ресурсов, вы получите шанс.

Уоллис вышел, преисполненный надежды. Он провел несколько дней, упрощая чертежи. 9 августа на поезде он отправился в Шеффилд, чтобы посоветоваться со специалистами—металлургами относительно прочного корпуса. Он должен быть достаточно крепким, чтобы выдержать удар на скорости 1000 миль/час и не расколоться при этом. В то же время он должен быть как можно легче, чтобы в него удалось втиснуть побольше взрывчатки. Проектирование больших бомб всегда сложное занятие, однако начался германский воздушный блиц, и на долгое время о них просто позабыли.

На поверхности мало что происходило, но за сценой кипела работа под мощным правительственным

прессом. До Уоллиса долетали лишь отдаленные раскаты, особенно от его ярого союзника Артура Теддера. Такой—то и такой—то заинтересовались идеей. Такой—то и такой—то выразили сомнения. Потом пришла еще пара конвертов. Одно письмо было от командора авиации Пата Хаскинсона, седовласого плотного человека, возглавлявшего конструкторский департамент министерства авиационной промышленности. Оно было примечательно тупой агрессивностью, с которой Хаскинсон заталкивал новое вооружение в прокрустово ложе. Но большую часть времени Хаскинсон занимался десятками других проблем, потом бомба попала в его дом. Хаскинсон выжил, но ослеп.

Уоллис думал, что перспективы более благоприятны. Сэр Чарльз Крейвен, исполнительный директор Веккерса, симпатизировал ему, и он чувствовал себя достаточно уверенным, чтобы 1 ноября написать Бивербруку и предложить начать работы над 10-тонной бомбой и бомбардировщиком победы.

Потом Теддер был отправлен возглавить Средневосточное Командование КВВС, и Уоллис потерял свою самую умную опору и главного ходока в Уайтхолл. Вскоре после этого Крейвен прислал за ним.

— Я боюсь, у меня не слишком хорошие новости для вас, — сказал Крейвен как можно мягче. — Авиационный совет не верит в большие бомбы. Они предпочитают бомбовые ковры.

— Но разве они не ВИДЯТ, что может сделать большая бомба? — умоляюще спросил Уоллис.

— Очевидно, нет. Они говорят, что по своему опыту знают: 4 бомбы по 250 фунтов лучше, чем 1 бомба в 1000 фунтов. И уж подавно 22000 фунтов.

— Разве они не понимают моих вычислений?

Крейвен на это не ответил. Он дипломатично сказал, что у членов совета, возможно, просто нет

ВРЕМЕНИ продраться сквозь цифирь. Может, это и было правдой. Он также мягко добавил:

— Они говорят, что кое—кто полагает 10-тонную бомбу просто безумием.

Уоллис отправился в Уэйбридж в ярости. Однако наутро большая часть злости пропала, на ее место пришло упрямство. Он начал писать обоснование своей 10-тонной бомбы и назвал его «Записка по атакам промышленной мощи Оси». Это было немного туманно, как и любят ученые. Особенно вводит в заблуждение слово «записка», так как подобный документ часто оказывается толще книги.

Как, например, записка Уоллиса. Он начал с теории поражения врага путем уничтожения источников энергии, потом перешел к утомительным деталям физических свойств целей, ударных волн, взрывов, пробивающей способности, конструкции бомб, проектам самолетов, отношению вес/заряд, проблемам прицеливания, возможному эффекту, ремонтным возможностям. Он покрывал множество страниц графиками, формулами и вычислениями. Это был вынужденный подход — дать такое ясное объяснение, чтобы даже дурак мог проследить шаг за шагом, что сулит эта математика.

«Записка» отняла у Уоллиса несколько месяцев. Затем он перепечатал ее, размножил и разослал 70 видным ученым, политикам и военным.

Результат не заставил себя ждать. К нему явился сотрудник Секретной Службы, держа под мышкой одну из копий «Записки».

— Вы послали это мистеру такому—то? — спросил он.

— Да, — ответил Уоллис. — И что?

— Я боюсь, вам не следовало этого делать, мистер Уоллис.

— Почему?

— Это очень секретная вещь. С подобными вещами следует обращаться очень аккуратно, с ними можно знакомить только избранных. Мистер такой—то был крайне удивлен, получив этот документ по почте. Мы тоже озабочены. Я, конечно, понимаю, что вы не хотели...

— Я послал это по 70 адресам, — спокойно ответил Уоллис. Секретный агент побелел.

— Семьдесят?! — возопил он. — СЕМЬДЕСЯТ?!!! Кто? Как? Куда? Кому? Вам не следовало так поступать. Это страшнейший секрет.

— Да неужели? — холодно осведомился Уоллис. — Когда я показал это избранным персонам, они сказали, что я спятил. Меня сочли чокнутым, а все это назвали пустой болтовней.

Агент Секретной Службы только и смог выдать:

— О—о...

Он попросил имена всех 70. Уоллис отдал список, и секретный агент отбыл в Лондон для дальнейшего расследования. Он—то знал, что ему полагается делать.

Через пару дней он появился снова.

— Все в порядке, — сказал он. — Мы решили, что открытая рассылка такого большого количества экземпляров — лучшая форма маскировки. Никто и не подумает, что это секретно. Но только не делайте этого еще раз.

Уоллис тяжело вздохнул.

— Я надеюсь, в этом не будет необходимости, сказал он. Инцидент был исчерпан.

Через несколько дней появилось еще одно следствие. Одну копию получил полковник авиации Уинтерботэм, который служил в Сити и отвечал за нестандартные методы ведения войны. Он нашел предложение заманчивым и вызвал Уоллиса. Уоллис объяснил ему детали. Уинтерботэм заразился его энтузиазмом. Он знал сэра Генри Тизарда, который был

научным советником в министерстве авиационной промышленности, и предложил его вниманию бумаги Уоллиса.

Тизард внимательно изучил их. Как ученый, он без труда разобрался в сложнейших вычислениях. Он отправился к Уоллису в Уэйбридж.

— Я лучше сформирую комитет, чтобы все изучить в деталях, — пообещал он. — Нужно достаточно твердое заключение экспертов. Я думаю, вы это понимаете. Мне придется отвлечь ресурсы от других важных проектов, если мы намерены заняться этим. Поэтому будет разумно иметь твердую уверенность в успехе.

— Конечно, — согласился Уоллис. У него пела душа.

Вскоре после этого Уоллис встретился с комитетом. Во главе его стоял доктор Пай, руководитель исследовательского отдела министерства авиации. Уоллис объяснил свои идеи и описал предполагаемое воздействие уничтожения дамб на германскую военную промышленность. Имелся только один подходящий период для их разрушения — май месяц, когда водохранилища полны после таяния снегов и весенних дождей, еще до того, как будут открыты затворы плотин и вода летом будет спущена по каналам. Тогда будут достигнуты наибольшие затопления, наиболее серьезные потери воды и энергии. Доктор Пай сказал, что комитету потребуется несколько дней, чтобы рассмотреть все это.

Через неделю Уоллис снова встретился с комитетом, чтоб выслушать приговор. Самые черные опасения быстро рассеялись. Отзыв был благоприятным. Когда его зачитывали Уоллис испытал легкое разочарование. Они решили передать вопрос другому комитету. Его работа будет более целенаправленной, и его следует назвать «Комитет по воздушным атакам дамб».

Снова в комитет вошли ученые и инженеры. Они проявили большой интерес, так как германские бомбы,

хотя и были лучше британских и уничтожили тысячи англичан, показали полную беспомощность мелких бомб. Например, машиностроительный завод получил 7 попаданий 250-фн бомб, в результате были повреждены только 24 станка из 500. За исключением 2, все были отремонтированы, и производство возобновилось почти немедленно. Так как прицеливание было крайне неточным, 75 % бомб ложились мимо.

— Имея большие бомбы, вам не нужно добиваться прямого попадания, — убеждал Уоллис. — Я думаю, что 10-тонная бомба, упавшая в 50 футах от цели, имеет отличный шанс пробить дыру в такой дамбе, как Мён. А близкое попадание — вещь достаточно простая.

Один из членов комитета, доктор Гленвилл из Дорожного исследовательского комитета в Хармондсуорте, предложил построить модель дамбы и испытать в уменьшенном масштабе все теоретические предположения. Уоллис с восторгом согласился.

Следующие несколько месяцев все время, которое удавалось урвать от основной работы у Виккерса, Уоллис помогал Гленвиллу. Они построили дамбу в 50 раз меньше, чем в Мёне, из крошечных бетонных кубиков, которые изображали огромные строительные монолиты реальной дамбы. Модель имела длину 30 футов, 33 дюйма высоты и толщину 2 фута. Низкая стена изгибалась между земляными берегами, укрытая от нескромных глаз в глухом саду.

С одной стороны модели они налили лужу, изображая озеро. Уоллис взорвал несколько унций гелигнита под землей в 4 футах от модели, чтобы изобразить взрыв 10-тонной бомбы в 200 футах от цели. Вылетел столб воды и грязи, от модели отскочили несколько кубиков, и этим все кончилось.

— Плохо, — сказал Уоллис. — Давайте взорвем поближе.

Он взорвал новую порцию гелигнита в 3 футах от дамбы. Повреждения оказались немногим больше. Следующий заряд взорвался в 2 футах, но все ограничилось поверхностными царапинами.

На расстоянии 12 дюймов (то есть 10-тонная бомба в 50 футах от дамбы) гелигнит вызвал пару поверхностных трещин. Однако они были слишком малы, чтобы серьезно повредить дамбу. Они подорвали еще несколько зарядов, но кумулятивный эффект оказался ничтожным.

Прошло несколько месяцев со дня первой встречи с комитетом. Уоллис мог видеть, что их пыл постепенно гаснет. Гленвилл построил новую модель, а Уоллис испытывал более крупные заряды, чтобы понять, что же МОЖЕТ разрушить модель на расстоянии. Однажды несколько унций гелигнита выбросили водяной столб, перехлестнувший стену сада. Когда пена опала, они увидели воду маленького озера, хлещущую в разломанную дамбу. Бетонные кубики треснули и развалились, получилась та самая брешь, которой жаждал Уоллис. Он пересчитал заряд, который с расстояния 50 футов разрушит дамбу Мёна. Ответ был ужасным. 30000 фн новой взрывчатки RDX. Ученому не требовались карандаш и бумага, чтобы понять, что это означает.

30000 фн — это примерно 14 тонн. И это только взрывчатка. Вес оболочки из легированной стали еще 40000 фн. Итого — 70000 фн, более 30 тонн. Даже бомбардировщик победы, существовавший пока только на бумаге, мог поднимать всего 10 тонн.

На следующем заседании комитета были подведены итоги. Их нетрудно было угадать. Уоллис не получил разрешения.

Тогда он начал думать, что бомба должны взорваться прямо НА стене дамбы. Ударная волна будет



гораздо сильнее, поэтому понадобится меньше взрывчатки. Меньше будет и корпус бомбы.

Но как добиться прямого попадания огромной бомбой? Да еще в нужную точку — достаточно глубоко, чтобы возникла ударная волна, большая часть которой обрушится на стену дамбы. А если нужно несколько бомб, как положить все их достаточно точно? Торпеда? Но все дамбы защищены прочными сетями. Вы можете сбросить бомбу очень низко, чтобы уменьшить ошибку, но тогда бомба пойдет почти горизонтально. Попав в воду, она срикошетирует, что тоже не слишком хорошо. Если вы сбросите ее достаточно высоко, чтобы она падала круто, прицеливание будет неточным. Уоллис размышлял над этой проблемой несколько дней.

Он не помнит точно, когда именно его осенила идея. Он вспоминал последний отдых перед войной в Дорсете. Ребятишки играли в обычную игру на воде. И неожиданно возникла идея, такая безумная, что он сам несколько дней пытался отвязаться от нее. Позднее люди говорили, что только такой сумасшедший, как Уоллис, мог придумать нечто подобное.

Уже зная реакцию людей на бред, Уоллис никому не раскрывал детали, даже своему приятелю Матту Саммерсу, старшему пилоту—испытателю Виккерса. Именно он испытывал старую военную лошадку «Веллингтон». Капитан Саммерс был типичным экстравертом и не мог принять всерьез причудливую идею. Совершенно неспособный промолчать, Уоллис осторожно сказал:

— Матт, я думаю, у меня появилась идея относительно этих дамб. Кое—что мне подсказали мои сорванцы во время последних каникул.

Уоллис напустил на себя таинственность и ничего больше не сказал. Саммерс, с любопытством посмотрев на него, нашел его «очень возбужденным».

Уоллис провел трубу в сад своего дома в Эффингеме, устроил пруд и укрыл его забором и принялся играть в детские игры. Чиновники, если бы они его увидели в этот момент, решили бы, что совершенно правильно назвали Уоллиса сумасшедшим. Он соорудил из гнутых палок странный аппарат и часами играл, мокрый и счастливый от того, что идея работала.

В день встречи с комитетом по воздушным атакам дамб он поехал в Лондон пораньше и позвонил в квартиру председателя, доктора Пая. С глазу на глаз он объяснил новую теорию, да так горячо, что Пай не рассмеялся, хотя и выглядел немного ошалевшим.

— Я не стал этого говорить остальным, — сказал Уоллис. — Они решат, что это бред.

— Да, — кивнул Пай. — Я тоже так думаю. Что вы от меня хотите?

— Дайте мне время рассчитать, какое количество RDX требуется, чтобы пробить дыру в стене дамбы Мёна при прямом попадании.

Пай отложил заседание комитета, не раскрывая секрета Уоллиса. Члены комитета собрались крайне неохотно. Они знали о результатах последних испытаний. Уоллис походил на кота на горячей крыше, однако комитет утвердил еще один тур испытаний.

Гленвилл построил для него новую дамбу. Уоллис начал с маленьких зарядов, погружая их в воду и взрывая на бетонных плитках. Эффект был потрясающим, в буквальном смысле слова. Он крушил стену за стеной, отыскивая наименьший потребный заряд. Скоро он знал, что при контактном взрыве с водяной забивкой капля в несколько унций гелигнита пробивает нужную дыру в бетонной стене толщиной 6 дюймов. Из опытов Уоллис рассчитал, что требуется всего 6000 фн RDX, чтобы пробить дамбу Мёна. При этом вес оболочки составлял немного больше 3000 фн,

что давало вес бомбы всего 9500 фн. Меньше 5 тонн. Новый четырехмоторный «Ланкастер» мог без проблем доставить ее в Рур.

## Глава 3. Зеленый свет

Вооруженный теорией и доказательствами, Уоллис столкнулся с задачей убеждения чиновников. Ему требовалось доказать, что его бомба сработает. Это было нелегко, так как чиновник в принципе не любит новинки. Только одно изобретение из тысячи оказывалось достаточно хорошим, однако и оно обычно было не настолько хорошо, чтобы оправдать отвлечение средств. Самым типичным примером был чокнутый, и Уоллис слишком уж походил на таких людей. Он вызвал профессора Патрика Блэкетта, директора центра оперативных исследований. Блэкетт, худой, но подвижный человек, выслушал его предложения, тщательно проверил выкладки и спокойно сказал:

— Нам потребуется на это 2 года.

Уоллис был заинтригован. Блэкетт добавил:

— Я прошу вас на время оставить мне эти бумаги. Мне нужно кое с кем проконсультироваться.

Блэкетт действовал быстро. Как только Уоллис ушел, он встретился с сэром Генри Тизардом и пересказал ему услышанное. Тизард тоже действовал с необычайной быстротой. Он примчался в Уэйбридж на следующее утро. Уоллис охотно объяснил все еще раз.

— Мне кажется, что главная проблема в том, что нужно установить наверняка, сработает ли ваша выдумка, — заметил Тизард, когда Уоллис кончил говорить. — И если да, то как нам реализовать все это на практике.

Он добавил, что в Теддингтоне имеется огромная камера для испытания кораблей, которая идеально подходит для экспериментов. Он также считал, что следует провести дополнительные эксперименты,

чтобы определить, какая взрывчатка пробьет самую большую дыру в дамбе.

— Мне кажется, я знаю, как это сделать, — сказал Уоллис, который стал одержимым «дамбологом» — В Радноршире имеется маленькая заброшенная дамба. Ее уже никто и никогда не будет использовать в качестве дамбы. Мы можем попытаться разрушить ее.

— Кто ее владелец? — спросил Тизард.

— Бирмингемская корпорация, — Уоллис знал решительно все.

— Мы поговорим с ними, — пообещал Тизард. Немного поупиравшись, Бирмингемская корпорация согласилась.

Это была симпатичная маленькая дамба длиной 150 футов и достаточно толстая. Она изящно изгибалась выше бьефа озера Рэйадер, высоко в холмах Уэльса западнее Леоминстера. Корпорация построила более крупную дамбу в устье озера, чтобы питать небольшую речку, которая падала с холмов.

Уоллис определил, что старая дамба имеет сопротивление в 5 раз меньше, чем дамба Мён, и является идеальной моделью. Он рассчитал минимальный заряд, необходимый для ее разрушения, и отправился на место с грузом RDX и несколькими подрывниками. Холодный горный ветер не располагал к проволочкам. Уоллис быстро отмерил нужный заряд, заложил его в сварной корпус и поместил глубоко под водой у основания дамбы. Спрятавшись за скалами, он почувствовал, что во рту пересохло от волнения. Уоллис нажал кнопку, и по холмам прокатилось эхо. Вода взметнулась на высоту 100 футов, озеро яростно вздыбилось, когда водяной столб рухнул назад. Гулко грохнул бетон, и шипящая струя ринулась в главное озеро. Уоллис, порозовевший от радости, увидел зазубренную дыру в дамбе 15 футов шириной и 12 футов высотой.

Следующие 5 месяцев он занимался всевозможными экспериментами в камере в Теддингтоне. Это было огромное сооружение в 100 футов длиной. Уоллис сбрасывал шарики разной формы в грязную зеленую воду и следил за их поведением под водой. Прогресс был не столь быстрым, как он ожидал, но все результаты подтверждали его теорию. Уоллис провел экстраполяцию на крупные «бомбы», и результаты сошлись с теоретическими предсказаниями. К середине 1942 он знал вполне достаточно, чтобы предсказать поведение 9000-фн бомбы.

Тизард был удовлетворен. Но Тизард был всего лишь советником, он не принимал решений. Его задачей было помогать чиновникам быть умными. Уоллис думал, что доказал свою правоту. Невинному ученому можно простить маленькое заблуждение и излишний оптимизм. В правительстве существуют «надлежащие пути» и лазейки. Но все надлежащие пути были заняты другими жизненно важными работами.

Уоллис встречался с несколькими чиновниками, пил чай, выслушивал комплименты, но дело не двигалось. Два высокопоставленных чиновника, которые могли дать ему ход, оказались возмутительно осторожными. Не следует называть имена, так как это были хорошие люди, упорно и много работающие в других направлениях. Ни одного честного человека нельзя обвинить в том, что он не сумел понять Уоллиса. Ведь никого нельзя отдать под суд за непонимание идей Эйнштейна.

Однако это не было СУМАСШЕСТВИЕ! Уоллис знал, что подтвердил свою теорию, но продолжал биться о преграду, такую же прочную, как дамба. Он пробился к крупному ученому, имевшему доступ к Черчиллю, объяснил свое предложение и показал вычисления. Ученый никак не отреагировал. Однако были и другие

чиновники, такие как доктор Пай, которые воодушевляли его.

Однажды зазвонил телефон. Это был человек по имени Лэйн, звонивший из Лондона. Он сказал, что хочет переговорить с Уоллисом по «секретному вопросу». Лэйн добавил, что работает в одном из комитетов, имеющих дело с новым и секретным оружием. Сердце Уоллиса замерло.

— О чем? — спросил он.

— Это связано с самолетами и водой, — ответил Лэйн. — Но больше я по телефону ничего не могу сказать. Могу я приехать, чтобы встретиться с вами?

— Завтра же. Как можно раньше, — сказал Уоллис.

Лэйн утром прибыл в его офис. Это был живой молодой человек, Уоллис тепло встретил его. Лэйн протянул свои бумаги и сказал:

— Вы помните предложенную вами в 1941 идею постановки дымовой завесы вокруг флота?

— Дымовой завесы? — переспросил Уоллис, ничего не понимая.

Потом он вспомнил. Помимо бомбы—землетрясения с 1939 его гибкий ум родил множество идей. Одним из предложений был беспилотный радиоуправляемый самолет, который можно было катапультировать с линкора или крейсера, чтобы поставить дымовую завесу. Это было быстрее и дешевле, чем ставить завесу с помощью эсминцев.

— Да, — тяжело вздохнул он. — Я помню.

— Теперь это заинтересовало нас, — сказал Лэйн. — Это произошло некоторое время назад, но мы не можем заниматься сразу всем. Вы не расскажете мне о ней побольше?

В течение нескольких часов Уоллис излагал детали проекта. Когда он закончил, Лэйн поблагодарил и уже собрался уходить, Уоллис сказал тоскливо:

— Вы меня очень разочаровали. Я думал, вы хотите встретиться со мной по другой идее, которая почему—то никого не интересует.

— Да? — вежливо переспросил Лэйн, протягивая руку за шляпой. — Что же это?

Уоллис начал рассказывать. Он описал свои эксперименты, и безразличное внимание на лице Лэйна сменилось живым интересом. Он снова сел и слушал рассказ еще несколько часов. Потом снова встал и произнес:

— Я передам все это моему шефу. Я думаю, его это может заинтересовать.

Начальник Лэйна на следующее утро позвонил Уоллису и через час уже находился в офисе Уоллиса в старом доме в Бэрхилле. После долгой лекции он вернулся в Лондон, убежденный настолько, насколько это было мыслимо.

Дела начали переходить на практические рельсы. Через начальника Лэйна Уоллис получил разрешение изготовить 6 прототипов бомб в половинном масштабе, единственно для экспериментов. Ему разрешили переоборудовать «Веллингтон», чтобы сбрасывать бомбы.

Через несколько недель оболочки были готовы. Уоллис заполнил их безвредным эквивалентом взрывчатки того же веса. 4 декабря 1942 в 15.00 переоборудованный «Веллингтон» взлетел с аэродрома Уэйбриджа с первой бомбой на борту. В кресле пилота сидел Мэтт Саммерс, Уоллис скорчился в носу самолета на месте бомбардира. Испытательный сброс был выполнен возле Чешил Бич на южном побережье.

Они открыли бомболюки, и странная конструкция выдвинулась под фюзеляж самолета. Зенитчики базы флота в Портленде не смогли опознать невиданный самолет, но разрешили все свои проблемы, открыв бешеный огонь. Тихий ученый с большим интересом



разглядывал коричневые клубки разрывов, испещрившие небо. Он подумал, что разрывы похожи на маленькие облака. Его дисциплинированный ум начал размышлять над этим феноменом, но вдруг крыло «Веллингтона» дернулось вверх, и самолет отвалил в сторону. Саммерс яростно ругался, и лишь тогда Уоллис понял, что произошло. Он кисло подумал, что зенитный огонь прекрасно дополнил чиновный обструкционизм.

Возле Чешил Бич Саммерс спикировал к воде. Уоллис нажал кнопку и проследил, как бомба вывалилась из держателей. Ему показалось, что бомба падает бесконечно долго. Потом она взметнула фонтан брызг и скрылась из вида. Брызги медленно опали, и Уоллис увидел, что бомба сработала, но не совсем так, как он ожидал. Он испытал странную смесь чувств — не восторг и не горькое разочарование. Что-то пошло не совсем так, и на обратном пути в Уэйбридж он решил, что оболочка недостаточно прочная. Поэтому она разрушилась через несколько мгновений после удара. Когда самолет сел, Уоллис приказал усилить оболочку остальных бомб.

12 декабря он и Саммерс взлетели с усиленной бомбой. Саммерс благоразумно обошел Портленд. Возле Чешил Бич Уоллис проследил, затаив дыхание, как бомба летит вниз. Снова взлетел фонтан воды, и когда он опал, Уоллис издал крик восторга. Все сработало отлично. В течение следующих 3 дней он и Саммерс сбросили еще 3 бомбы, и каждый раздела шли отменно. В один из полетов они захватили с собой кинокамеру и отсняли неопровержимое доказательство своей правоты.

Уинтерботэм добился того, что Уоллиса приняли в научном отделе министерства снабжения по вопросу нового оружия. Комитет просмотрел пленку и дал благоприятный отзыв о проделанной работе.

С этой же пленкой Уоллис снова отправился к тем двум чиновникам. Они по—прежнему были против, но на сей раз показались Уоллису не такими непреклонными. 2 февраля последовала новая встреча с ученым, который имел влияние на Черчилля, и на сей раз он не ответил категорически «нет». Однако он не сказал и «да».

В тот же день Уоллис еще раз встретился с одним из очень осторожных. Чиновник дал разрешение начать предварительную разработку настоящей бомбы. Уоллис испытал прилив бурной радости. Однако чиновник тут же обрушил на него холодный душ, посоветовав не ожидать слишком многого. Дальнейшая работа будет зависеть от того, как пойдет разработка нового бомбардировщика. Это немного приоткрыло причину такой ЧРЕЗМЕРНОЙ осторожности чиновника. Он просто НЕ МОГ делать все, что ему хотелось.

Это происходило в начале февраля 1943. Май месяц был самым удобным для разрушения дамб, так как в это время водохранилища полны до отказа. Дальнейшие задержки приведут к тому, что взрывы серьезно помешают немцам, однако ущерб не будет катастрофическим. Время поджимало. Уоллис работал над чертежами допоздна и через 8 дней завершил их, когда взорвалась другая «бомба». Позвонил один из осторожных чиновников и приказал прекратить работы над тяжелыми бомбами. Программа свернута!

Печальный Уоллис на следующий день отправился к большой камере в Теддингтон. Там под воду были опущены 2 стеклянных камеры. В одной помещался сильный прожектор, а во второй — молодая женщина с кинокамерой. Им с трудом удалось поместиться в стеклянной оболочке. Уоллис сбросил в воду модель бомбы, и ассистентка засняла ее движение под водой на пленку. Это был прекрасный фильм. Он ясно

показывал, как бомба ныряет в воду и направляется к стенке камеры.

Затем он вызвал Саммерса и потребовал организовать встречу с маршалом авиации сэром Артуром Харрисом, главой Бомбардировочного Командования. Саммерс давно знал Харриса и обращался к нему по имени, на что отваживались совсем немногие. Харрис, как все отлично знали, мог сокрушить любое препятствие движением брови.

Саммерс и Уоллис отправились в лес на окраине Хай Уайкомба, где находился штаб Харриса. Когда Уоллис уже поставил ногу на порог дома Харриса, он услышал громоподобный голос, который потряс его, как та самая ударная волна:

— Какого черта тебе нужно? У меня нет времени на всяких полоумных изобретателей. Жизни моих парней слишком драгоценны, чтобы расходовать их на ваши безумные новинки!

Этого было достаточно, чтобы вселить страх в сердце самого отважного изобретателя. Уоллис едва не бросился прочь, но потом набрался мужества и вошел. Он увидел массивную фигуру Харриса, чьи холодные глаза уперлись в лицо Уоллиса.

— Ну? — Харрис был немногословным и прямолинейным.

— Я знаю, как уничтожить германские дамбы, — сказал Уоллис. — Результат будет ужасным для Германии.

— Я слышал об этом. Это слишком громко.

Уоллис ответил, что хотел бы все объяснить. Харрис что-то буркнул, Уоллис принял это за разрешение и сделал шаг вперед, пытаясь быть не слишком настойчивым, но при этом рассказать, как он доказал справедливость теории. В конце концов главарь бомбардировщиков понял все. Однако ободряющей реакции не последовало. Харрис ворчливо сказал:

— Если вы думаете, что сейчас пойдете и получите эскадрилью «Ланкастеров», то ошибаетесь. Ничего вы не получите!

Уоллис было ощетинился, но Саммерс, который знал упрямство Уоллиса и бешеный характер Харриса, пнул его под столом. Уоллис поспешно взял себя в руки.

— Нам не нужна эскадрилья... пока. Мы хотим получить шанс провести сначала испытания с одним «Ланкастером». Харрис упер в него каменный взгляд.

— Может быть, — сказал он. — Мы дадим вам шанс доказать, что вы можете разбить дамбу своей штучкой.

— Да, — сказал Уоллис. — Или тремя—четырьмя. Мы сможем положить их в одно место.

Саммерс вставил миролюбиво:

— Мы докажем, что это работает, Берт.

— Докажите, и вы получите эскадрилью, — сказал Харрис. Но тут вернулась его язвительность, и он добавил: — Но я устал от полупомешанных изобретателей, которые пытаются заставить свои штуки работать.

Саммерс еще раз пнул Уоллиса под столом и постарался разрядить напряжение, сказав:

— Мы захватили с собой пленки, которые показывают, как это действует.

— Отлично, давайте посмотрим.

Они пошли в кинозал командующего, захватив с собой первого заместителя Харриса вице—маршала авиации Сондби. Харрис кратко приказал киномеханику убираться.

— Если это действительно так здорово, как вы утверждаете, — сказал он Уоллису, — не следует слишком многим знать об этом. Сондби сможет сам запустить пленку.

Сондби оказался не самым лучшим киномехаником, какое—то время он сражался с целлулоидной пленкой, но в конце концов одолел ее. Свет погас, и они молча

смотрели, как модели бомб сбрасываются в Чешил Бич и путь моделей под водой в камере Теддингтона. Когда снова зажегся свет, Харрис с каменным лицом проворчал:

— Очень интересно. Я подумаю об этом.

Уоллис и Саммерс вернулись в Уэйбридж. Саммерс, который был только зрителем, откровенно веселился. Зато Уоллис пребывал в растерянности. Он не знал, почему Харрис так не любит изобретателей.

Это началось в 1916 (по крайней мере так рассказывают). Майор Артур Харрис командовал эскадрильей истребителей в Англии, чьей задачей было охотиться за германскими цеппелинами. К нему прислали изобретателя испытать новую идею. Он предложил подвесить под истребителем на длинном тросе гранату. Пролетая над цеппелином истребитель должен был зацепить его гранатой и уничтожить. Харрис, уже тогда достаточно вздорный человек, испытал новинку и нашел, что длинный трос под самолетом гораздо опаснее для него самого, чем для немцев.

— Почему бы вам не убрать свой трос и просто сбросить гранату на немцев? — спросил он изобретателя.

— Хорошая идея, — согласился тот. — Давайте попробуем.

— Минутку, — сказал Харрис. — Если вы собираетесь кидать ее, то не лучше ли сделать ее обтекаемой. Тогда она будет падать быстрее и точнее.

— Да—да, — согласился изобретатель. — Великолепно. Так и сделаем.

— Еще минутку, — сказал Харрис и указал на свой самолет, рядом с которым они стояли. — А какого дьявола, по—вашему, под крыльями подвешены эти штуки?

«Эти штуки» были маленькими противощепелиновыми бомбами.

Прошло немного времени, и Уоллиса пригласили к чиновнику, который ранее подтолкнул его заняться этими бомбами.

— Уоллис, — сказал тот, — NN (один из осторожных) попросил меня передать вам, чтобы вы перестали молоть чепуху об уничтожении дамб. Он сказал мне, что вы мешаете министерству работать.

Уоллис был просто оглушен. Затем он оправился и сказал:

— Если вы считаете, что моя деятельность не приносит пользы, я думаю, что должен уйти в отставку и заняться чем—нибудь другим.

В первый и последний раз он увидел, как чиновник потерял выдержку. Он вскочил и ударил кулаком по столу и закричал:

— Мятеж! — Снова грохнул кулаком. — Бунт!

Он рухнул в кресло, красный и задыхающийся. А Уоллис вышел из комнаты. Он где—то пообедал, не разбирая, где и чем, а потом отправился к Томасу Мертону, одному из членов комитета по изобретениям министерства снабжения. Мертон пообещал поддержку, но Уоллис ушел по—прежнему подавленный, зная, что больше сделать уже ничего не сможет. Ему казалось, что организовать что—либо к маю просто невозможно. Но через пару дней ему пришлось вернуться к делам.

В этот день, 26 февраля, он получил приглашение в офис одного из осторожных. Там же он встретил чиновника, кричавшего «Мятеж!» Осторожный сказал довольно кисло:

— Мистер Уоллис, получен приказ немедленно начать работу над вашим проектом по дамбам, так, чтобы реализовать его к маю любой ценой.

Уоллису понадобилось немало времени, чтобы осознать сказанное.

(Начальник штаба КВВС дал добро проекту еще неделю назад, и его поддерживали Черчилль и Мертон.)

## Глава 4. Рождение эскадрильи

После столь долгой битвы в последующие недели Уоллис еще не раз думал, что на его долю выпало больше, чем он мог выдержать. Жизнь превратилась в сплошную работу от рассвета до полуночи — планирование, черчение, размышления и обсуждение, работа с карандашом в одной руке и сэндвичем в другой.

Он объяснил своим рабочим, что он от них хочет, но не то, что должны сделать эти бомбы. Только он, Харрис и еще несколько специально отобранных людей знали все секреты. Каждый мастер делал свою деталь, ничего не зная об остальных.

Командная работа шла прекрасно. Даже бывшие осторожные забыли свое отношение и вкладывали в работу всю энергию. По обычным стандартам эту работу нельзя было выполнить за отведенное время. Однако начальник штаба KBBC сказал, что это НУЖНО сделать, и люди спокойно нарушали неписанные правила и срезали углы, где это было возможно.

Бомба нормальных размеров имела диаметр 7 футов и неожиданно малую длину. Рой Чедвик, старший конструктор фирмы Авро, для начала снял крышки бомболюков с «Ланкастеров», а потом проделал с самолетами и другие не менее странные операции. Специалисты по взрывчатке, местные власти, секретные службы и сотни других людей участвовали в проекте. Над Германией на высоте 25000 футов каждый день летали разведчики «Москито», фотографируя дамбы. Глубоко в подземных бункерах Бомбардировочного Командования офицеры изучали эти фотографии с мощными лупами, чтобы уточнить уровень воды и найти все зенитные батареи. Если



секрет просочится наружу, немедленно появятся добавочные зенитки и налет придется отменить. Да и то, что предстояло, уже сильно напоминало самоубийство. Было выявлено по крайней мере 6 батарей только вокруг дамбы Мён, что было крайне неприятно, так как бомбы следовало сбрасывать с малой высоты, такой малой, что пилот, высунувшись из кабины, смог бы дотянуться до воды. Самолетам придется пролететь между двумя башнями на гребне дамбы, а некоторые орудия были обнаружены именно на этих башнях.

Маршруты «Москито» выбирались очень тщательно, и они пролетали над дамбами вроде бы случайно, так, чтобы не встревожить немцев. В первые несколько дней был обнаружен тревожный признак — на фотографиях было замечено, что противоторпедные сети перед дамбой Мён приведены в порядок. Раньше они неопрятно болтались, а теперь их подтянули и залатали. Но больше ничего не случилось, и потому все предположили, что была проведена рутинная проверка и профилактика. Работы в Англии мчались на всех парах, а немцы не делали ничего.

Так делается история! Барнс Уоллис был не единственным патриотом, который натолкнулся на несокрушимую стену бюрократии.

29 августа 1939 обербургомистр Дилльгардт написал письмо из своей мэрии в Руре в штаб вермахта в Мюнстер. «Учитывая сложившееся военное положение», как он деликатно выразился, обербургомистр поднимал вопрос о защите больших дамб, таких, как Мён и Эдер. Дилльгардт оказался исключительно проницательным человеком, его ум дилетанта сработал в том же направлении, что и ум профессионала Уоллиса.

Дилльгардт писал, что его крайне беспокоит мысль о тяжелой бомбе, которая может взорваться метрах в

двадцати от дамбы. Такой взрыв, благодаря гидродинамическому удару, пробьет в дамбе огромную брешь. Он скромно добавлял, что эксперты не согласились с его мнением, однако он нарисует грубый набросок того, что произойдет в случае разрушения дамбы. И Дилльгардт пришел практически к тем же заключениям, что и Уоллис. Он осторожно предложил усилить оборону дамб.

Военные верха прислали вежливый ответ. Дилльгардт «может быть совершенно уверен, что затронутый вопрос будет тщательно и всесторонне изучен». Дилльгардт, как чиновник, превосходно понимал подлинный смысл этой фразы и написал второй раз, ссылаясь на книгу «Курс бомбометания». В ней Камилл Ружерон рассуждал об опасностях атаки дамб. Командование еще раз поблагодарило его, но вопрос так и остался «в стадии рассмотрения».

В последующие 3 года Дилльгардт продолжал бомбардировать командование вермахта отчаянными призывами, на которые следовали успокаивающие, уклончивые отписки. В мирное время бумажная битва гражданского чиновника с военными может завершиться его победой, но в дни войны грохот кованых сапог заглушает все. Поэтому вояки в Мюнстере остались непоколебимы.

Дилльгардт даже предсказал, что атака будет произведена в мае, когда водохранилища полны. Он отмечал увеличившиеся размеры и мощь британских бомб, запрашивал усиленные противоторпедные сети, аэростаты заграждения, прожектора и тяжелые зенитные орудия. И каждый раз его обманывали ложными заверениями. Но в конце концов он одержал победу. В начале 1940 вермахт установил несколько тяжелых орудий и прожекторов вокруг Мёна, возможно, чтобы заткнуть рот Дилльгардту. Через несколько недель их сняли.

Еще дважды настойчивость Дилльгардта приводила военных в отчаяние. Вермахт уступал и размещал возле дамбы несколько мелких зениток, чтобы потом снова снять их. Так как Дилльгардт продолжал настаивать, в ответных письмах начало сквозить раздражение, они становились все менее вежливыми. Генералы язвительно благодарили штатского чиновника за то, что он разъясняет им их обязанности. Упрямый Дилльгардт продолжал посылать новые напоминания, пока один из взбешенных генералов не ответил:

«Герр обербургомистр.

Больше нет необходимости посылать регулярные сообщения об уровне воды в водохранилище.

Хайль Гитлер!»

Позднее они бросили ему подачку, отправив несколько 20-мм зениток.

В своей штаб—квартире в лесу сэра Артур Харрис («Берт» для друзей и «Бомбер» для публики) размышлял, как выполнить эту атаку и кто этим должен заняться. 15 марта он послал за вице—маршалом авиации достопочтенным Ральфом Кохрейном, который 2 дня назад стал командиром 5-й (бомбардировочной) группы.

— Я нашел работенку для тебя, Кокки, — сказал Харрис и рассказал о вращающейся бомбе Уоллиса. — Мне кажется, что это звучит слишком смело, но я думаю, что это недурной шанс.

Кохрейн ответил:

— Хорошо, сэр. Я знаю Уоллиса уже 25 лет. Он прекрасный инженер, и я ни разу не слышал, чтобы он обещал то, что не может сделать.

— Я надеюсь, что и на сей раз тоже будет так, — кивнул Харрис. — Ты знаешь, как он работает. Я хочу, чтобы ты подготовил этот налет. Проси все, что хочешь. В разумных пределах, конечно.

Кохрейн ненадолго задумался.

— Мне будут нужны хорошие пилоты. Я думаю, что лучше выделить одну из моих эскадрилий и немедленно приступить к тренировкам.

— Мне это не нравится, — возразил Харрис. — Я не хочу снимать ни одну эскадрилью из первой линии. Мне кажется, лучше создать новую эскадрилью из опытных экипажей, которые только что завершили свои туры. Многие парни не откажутся совершить еще один полет. Ты найдешь достаточно людей в своей группе?

— Да, сэр.

Кохрейн спросил Харриса, не имеет ли он собственной кандидатуры на пост командира новой эскадрильи. Харрис ответил:

— Да, имею. Гибсон.

Кохрейн удовлетворенно кивнул. Через 10 минут, погруженный в глубокие раздумья, он прибыл в старое викторианское поместье рядом с Грантхэмом, где находился штаб 5-й группы. Возможно, не было лучшего выбора для планирования рейда, чем Кохрейн. Сухощавый человек с худым лицом, его манеры были живые и решительные, полностью соответствующие его уму. Третий сын шотландского дворянина, он достиг вершины карьеры. Возможно, это был самый свежий ум в КВВС — и это не было дипломатическим преувеличением. Его божеством была эффективность, и Кохрейн искал ее настойчиво и бескомпромиссно, почти безжалостно по отношению к своим людям, которые побаивались его. Однако экипажи сделают все, что он потребует, зная, что операция тщательно спланирована.

Более того, Кохрейн хорошо знал Уоллиса, работал вместе с ним в морской авиации в годы Первой Мировой войны, летал на его экспериментальных дирижаблях, испытывал первую в мире причальную мачту для дирижаблей, которую спроектировал Уоллис. Уже тогда

Кохрейн проникся глубоким уважением к научному подходу.

В эту ночь маленький рыжий человек с квадратным лицом по имени Гай Гибсон совершил свой последний вылет в этом цикле. Если он вернется назад, то отправится в отпуск на отдых, так как находился на передовой почти с самого начала войны. Целью налета был Штутгарт. Его «Ланкастер» нес новую бомбу — 8000-фн «блокбастер». (Она не предназначалась для проникновения в грунт, как «землетрясение» Уоллиса.)

Мотор отказал при полете к Штутгарту, и самолет не мог сохранить высоту. Гибсон вывалился из строя, спустился к земле, но остался на прежнем курсе. Последний полет цикла всегда страшная мука, так как ждешь передышки на 6 месяцев. Перед взлетом отдых кажется таким близким и одновременно таким далеким. Гибсон решил сыграть ва—банк.

Над Штутгартом он дал полный газ остальным 3 моторам и сумел подняться на безопасную высоту для сброса бомбы. Затем он спикировал к земле и под покровом темноты помчался назад. Это был 173-й вылет Гибсона. Он имел звание подполковника авиации, Орден за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги. Ему было 25 лет.

Когда он вышел из кабины, голова все еще звенела от гула моторов. Гибсон лег, скорчившись. Он наполовину думал, наполовину грезил об отпуске в Корнуолле. Но в это утро его отпуск был отменен, и, к его разочарованию, он был направлен в штаб 5-й группы.

Через день Гибсон был приглашен в офис Кохрейна. Войдя, он вежливо козырнул.

— А, Гибсон, — сказал Кохрейн. — Прежде всего хочу поздравить с новой пряжкой к вашему ордену.

— Благодарю, сэр.

— Не хотели бы вы совершить еще один полет?

Гибсон сглотнул и сказал немного устало:

— Какого рода полет, сэр?

— Очень важный. Сейчас я не могу сказать ничего больше. Разве что: вы будете командовать операцией.

Гибсон медленно ответил:

— Да... Я думаю, да, сэр.

И тут на память пришли зенитки, истребители и прочие прелести, о которых он надеялся на время забыть.

— Хорошо. Просто отлично. Я дам знать, как только будет можно.

В следующее мгновение Гибсон был уже за дверью, размышляя обо всем этом. Он прождал 2 дня, прежде чем Кохрейн снова прислал за ним. На этот раз с ним был еще один человек, полковник авиации «Чарльз» Уитворт, который командовал базой бомбардировщиков в Скэмптоне. Это был коренастый курчавый человек лет 30, с длинным послужным списком и Орденом за выдающиеся заслуги и Крестом за летные заслуги на мундире. Гибсон знал его и уважал.

Кохрейн приветливо сказал:

— Садитесь. Недавно я спрашивал вас, согласны ли вы совершить еще один полет, и вы ответили, что согласны. Но я хочу предупредить вас, что это необычный вылет. Его нельзя совершить в ближайшие 2 месяца.

Гибсон подумал: «Проклятье, это же «Тирпиц». И почему я согласился?» 45000-тонный «непотопляемый» линкор стоял в норвежских фиордах, представляя перманентную угрозу русским конвоям. Это была смертельно опасная дичь.

Кохрейн продолжал:

— Подготовка к этому полету настолько важна, что главнокомандующий хочет создать специальную эскадрилью. Я хочу, чтобы ее сформировали вы. Лучше всего использовать основную базу Уитворта в

Скэмптоне. Что касается экипажей, вы получите самых лучших. А еще лучше, подберите их сами. Я прикажу всем эскадрильям передать вам лучшие экипажи. Я боюсь, они не захотят, но постарайтесь забрать людей, чьи циклы уже подходят к концу. Дело крайне срочное, так как у вас нет лишнего времени. Тренировки крайне важны. Приступайте, как только вы сможете. Постарайтесь через 4 дня начать полеты.

— А... какого рода тренировки, сэр? — спросил Гибсон. — И... какого рода цель?

— Полеты на малой высоте, — ответил Кохрейн. — Вы должны отработать ночные полеты на малой высоте до полного автоматизма. О цели я пока не могу вам сказать ничего. Это пока секрет. Но вы должны стать величайшими специалистами по полетам на малой высоте. Ночью. Это единственный способ поразить цель, и я думаю, что вы справитесь. Вас отправляют в такое место, где одной эскадрилье появляться на нормальной высоте не рекомендуется.

Гибсон понимал, что это означает. Германия! Одна эскадрилья на высоте 15000 футов стянет к себе все ночные истребители. Это не так опасно для большого соединения, состоящего из сотен бомбардировщиков. Они собьют с толку операторов радаров, рассеют истребители и имеют мощное прикрытие. Но для одинокой эскадрильи все не так. На малой высоте, «ползком», да. Что ж, пусть! Полетим на малой высоте! Над Германией! Он знал пилота по фамилии Мартин, который знал о таких полетах решительно все. Гибсон встретил Мартина, когда тот получал награду. Кохрейн продолжал:

— Мне жаль, что я сейчас не могу сказать вам больше, Гибсон. Первая проблема сейчас — собрать экипажи и начать полеты.

— Как насчет самолетов, сэр?

— Отдел вооружения их имеет. Первый прилетит завтра. Встреча закончилась, и Кохрейн начал листать какие—то бумаги у себя на столе. Гибсон отдал честь, но Кохрейн остановил его еще раз в дверях.

— Еще. Вы должны соблюдать секретность. Для всех остальных это будет обычная новая эскадрилья. Мы раскроем наши планы позднее.

За дверь Уитворт сказал:

— Увидимся в Скэмптоне через пару дней. Я постараюсь подготовить все для вас. Мне кажется, что у тебя будет около 700 человек.

Сбитый с толку Гибсон отправился в штаб, узнать, как идет формирование новой эскадрильи. Через полчаса он имел длинейший список дел, которые ему предстояло сделать, и людей, с которыми следовало встретиться.

Штабной офицер помог ему отобрать экипажи из списков личного состава групп. Гибсон знал большую часть пилотов. Он заставил штабиста пообещать доставить Мартина и подобрал штурманов, инженеров, бомбардиров, радистов, стрелков. Когда они закончили список, в нем оказались 147 фамилий — 21 полный экипаж и 7 запасных. Гибсон имел свой собственный экипаж. Они тоже только что завершили свои циклы, но все они хотели и дальше летать с ним.

Начальник управления личного состава сказал ему, как много людей самых разных специальностей понадобится ему для работы на аэродроме, и пообещал забрать нужных людей из других эскадрилий. Они будут отправлены в Скэмптон в течение 48 часов.

Офицер по вооружению пообещал отправить в Скэмптон 10 «Ланкастеров» в течение 2 дней. Как раз вовремя. За ними последуют остальные. С ними придут запасные части, всяческое оборудование и принадлежности. Гибсон с ужасом разглядывал бесконечный список. Еще один офицер пообещал



тысячу и одну вещь для личного состава... Два дня он занимался вопросами материального обеспечения с помощью заместителя Кохрейна, старшего офицера штаба полковника авиации Гарри Саттерли. Он превосходно знал все мелочи. Наконец все закончилось, все, кроме одного...

— И какая у вас эскадрилья? — спросил Саттерли.

— Что вы подразумеваете, сэр?

— Какой номер? Вам должны были дать номер.

— О, и где его дают? — поинтересовался Гибсон.

— Где—то в министерстве авиации, — сказал Саттерли. — Но там не любят торопиться. Я сам займусь этим. А пока называйте себя «Эскадрилья «Икс»».

Как раз перед обедом 21 марта подполковник авиации Гай Гибсон, DSO, DFC, командир бумажной эскадрильи «Х», прибыл в Скэмптон, чтобы формально принять командование. В офицерской столовой он обнаружил, что некоторые из его экипажей уже прибыли. Официантки с любопытством разглядывали их, пока они стояли с жестянками пива в руках. Было очевидно, что это необычная эскадрилья. Средний возраст пилотов был около 22 лет, но все они были уже закаленными ветеранами. Всюду были видны ленточки Крестов за летные заслуги, все имели по одному циклу, а некоторые и по два.

Гибсон прошелся между ними, сопровождаемый верным Ниггером, большим черным Лабрадором, который всюду следовал за ним по пятам. Кто—то поставил полпинты пива на пол для Ниггера, тот шумно сунул морду, принялся лакать и вылизал пиво досуха.

Из своей старой 106-й эскадрильи Гибсон забрал, кроме своего, 3 экипажа — Хэпгуда, Шэннона и Барпи. Хэпгуд был англичанином, высоким и красивым, его лишь немного портили выдающиеся вперед длинные передние зубы. Дэйв Шэннон был 20-летним австралийцем с младенческим личиком. Ему никто не

давал больше 16, поэтому он отрастил себе пышные усы, чтобы выглядеть старше. Он был стройным, с длинными пальцами и пышной гривой густых волос, двигался изящно.

С удовлетворением Гибсон заметил Микки Мартина. Они встречались в Букингемском дворце, когда Гибсон получал свой Орден за выдающиеся заслуги. Тогда же король приколот Мартину его первый Крест за летные заслуги. Хотя он прибыл из Сиднея, Мартин служил в КВВС. Он выглядел достаточно необычно с огромными усами, закрученными до ушей, и диким огоньком в глазах. Во дворце они немного поговорили, и Мартин объяснил свою систему полетов на малых высотах.

Он обнаружил, что если лететь ниже, чем обычно делают бомбардировщики, это поможет уклониться от истребителей. Еще ниже — и тяжелые зенитные снаряды будут рваться высоко над головой. А если спуститься прямо к вершинам деревьев, вы проскочите мимо легких зениток раньше, чем они успеют прицелиться. В течение 2 лет он имел не сменявшихся стрелков, Тоби Фоксли и Тэмми Симпсона. Оба были австралийцами, и за время прогулок на малой высоте оба стали настоящими специалистами по отстрелу прожекторов. Фоксли и Симпсон прибыли с ним. Он также привел с собой опытного штурмана, долговязого австралийца Джека Легго, и своего бомбардира Боба Хэя, тоже австралийца. Легго должен был стать старшим штурманом новой эскадрильи, и Хэй — старшим бомбардиром. Вряд ли в Бомбардировочном Командовании существовал лучший экипаж. Гибсон отметил это с удовлетворением.

В качестве командира своего звена он выбрал «Динги» Янга. Янг уже 2 раза был вынужден садиться на воду, но оба раза добирался домой на резиновой лодке—динги. Он родился в Калифорнии, учился в Кэмбридже, и был крупным, спокойным мужчиной,

любимым занятием которого было выпить пинту пива, не переводя дыхания.

Лес Манро был новозеландцем, высоким, выбритым до синевы и чопорным. Он был немного старше остальных. Манро стоял возле бара и глядел куда—то вверх, когда Гибсон заметил его.

— Рад видеть тебя, Лес, — сказал он. — Ты подаешь прекрасный пример, немного выпив, но много думая.

Манро прикончил свою пинту.

— Нет, сэр. Много выпив и мало подумав.

Другим командиром звена был Генри Модсли, ранее летавший в 50-й эскадрилье и учившийся в Итоне, атлет, лощеный и спокойный, не любитель пить. Над остальными возвышалась голова блондина, весящего почти 15 стоунов, с розовым лицом и бледно—голубыми глазами. Джо МакКарти, бывший охранник с Кони—Айленда, поступил в KBBC еще до того, как США вступили в войну.

Никто не знал, зачем их вызвали сюда, однако, видя собравшихся людей, нетрудно было догадаться, что в воздухе пахнет чем—то необычным. Наконец некоторые спросили Гибсона, в чем же дело, и Гибсон просто ответил:

— Я знаю меньше вас, старики. Но утром мы увидимся, и я скажу все, что смогу.

Вечеринка закончилась поздно, кое—кто из пилотов нализался, хотя и не так сильно, как Ниггер. Экипаж Гибсона все время подсовывал собаке новые жестянки с пивом, и Ниггер ни от одной не отказался. В результате он еле плелся за Гибсоном по коридору, оставляя за собой мокрый зигзаг...

Утром Гибсон собрал экипажи в длинном зале для инструктажа и сказал:

— Я знаю, что вы удивляетесь, почему мы здесь. Отлично. Вы теперь отборная эскадрилья для выполнения специального задания, которое может

иметь потрясающие результаты и сократить войну. Я не могу сказать вам, что это за цель и где она. Все, что я могу вам сказать — тренируйтесь в полетах на малой высоте днем и ночью, так, чтобы вы могли делать это даже с закрытыми глазами...

Послышалось недовольное ворчание, когда они услышали про малые высоты, а потом они начали строить предположения. Кто—то отчетливо сказал:

— Иисусе, «Тирпиц»!

Гибсон возразил:

— Не стройте догадок. Может, «Тирпиц», а может, и нет. Что мне требуется от вас, так это полная готовность. Если я прикажу вам пролететь под деревом в центре Англии, вы должны сделать это. Если я прикажу вам пролететь сквозь ангар, слишком узкий для ваших крыльев, я хочу, чтобы вы сделали и это. Я требую, чтобы вы были готовы выполнить любой приказ, не задавая вопросов.

Наступила тишина.

— Особенно важна дисциплина. Так же, как и секретность. Вам должны были сказать об этом. Весьма странно, когда такую компанию собирают в одной эскадрилье. Уже носятся разные слухи. — Гибсон для убедительности погрозил кулаком. — Но вам следует держать язык за зубами. Если вы заявитесь в паб, и кто—то спросит вас об этом, посоветуйте ему не соваться в чужие дела. От сохранения секретности зависят ваши жизни. Если мы застигнем их врасплох, все будет отлично. Если они будут готовы встретить нас...

Он посмотрел на умолкших пилотов.

Затем он перешел к рассказу о тренировках. Когда все закончилось, у пилотов началась легкая головная боль, как перед опасным вылетом. Впрочем, она сразу проходит, когда ты взлетаешь.

Динги Янг и Модсли были заняты, разделяя экипажи по звеньям. Гибсон отправился в ангар № 2, огромный

стальной сарай, который должен был стать штабным помещением эскадрильи. Вдоль стен были сделаны крошечные клетушки, а в центре устроены помещения для аэродромного персонала. Внутри щеголевато одетый мужчина с усами щеточкой прервал его поход и лихо отдал честь. Старший сержант авиации «Чифи» Пауэлл только что прибыл, чтобы занять должность старшины эскадрильи. Аэродромный персонал прибывал десятками, и Пауэлл уже разбил половину из них на взводы и отделения. По непопулярности старшина стоит сразу за полицейским, но Чифи Пауэлл стал для эскадрильи чем—то вроде папочки. Он гораздо больше Гибсона знал о мелочах, которые помогают подразделению работать, как часы. Гибсон был слишком занят полетами. Он дал Пауэллу и Хеверону, старшему писарю, полную свободу действий, и эскадрилья «Х» начала стремительно формироваться. Однако она пока оставалась бумажным подразделением, все ее вооружение состояло из одного стола, одного кресла и одного телефона.

Кохрейн позвонил Гибсону.

— Я послал вам список озер в Англии и Уэльсе, которые требуется сфотографировать. Отправьте кого—нибудь, как только сможете.

Гибсон, который был приучен не задавать вопросов, ответил:

— Да, сэр.

Однако он продолжал гадать, когда же рассеется туман секретности. Прибывали грузовики с картами, надувными жилетами, башмаками, конвертами, скрепками и прочей ерундой.

А вскоре разразился первый кризис. Подозрительный полицейский из секретной службы решил, что многие техники, прибывающие в эскадрилью «Х», непозволительно грязны. Он повел окрест орлиным оком и узрел десятки людей в нечищенных ботинках,

замасленных комбинезонах и мятых воротничках. Он старательно переписал всех до единого и доставил список Чифи Пауэллу.

— Я хочу наложить взыскание на 75 человек, сержант, — прямо грохнул он.

Пауэлл хрюкнул, однако отнес список Гибсону. Гибсон просмотрел его.

— Отлично, — заметил он. — А по мне, эти люди не так уж плохи.

— Они прибыли сюда служить, и многим требуется новая форма, — насторожился Пауэлл, как насадка, защищающая своих цыплят.

— Достаточно, — сказал Гибсон и разодрал список в клочья. Потом осмотрелся. — Нам нужна корзина для мусора.

Он приказал Пауэллу связаться с интендантом и подготовиться к строевому смотру на следующее утро. Пауэлл, держа в руке телефонную трубку, крикнул сквозь дверь, что интендант утверждает, что это невозможно.

— Дай мне эту проклятую трубку, — сказал Гибсон.

Через 5 секунд на другом конце линии интендант слетел с кресла, как пушинка, когда трубка будто взорвалась возле его уха. К следующему утру эскадрилья получила новое обмундирование.

Гибсон провел несколько часов, знакомясь со своими экипажами, и узнал кое—что новое. Хотя все командиры эскадрилий получили приказ отправить в его распоряжение лучших людей, некоторые решили смошенничать по—мелкому и избавиться от парочки «нежелательных элементов». Гибсон приказал им отправляться назад.

То же самое обнаружил и Пауэлл среди техников. Там оказались и 2 никчемных человека из 106-й эскадрильи, бывшей эскадрильи Гибсона. Еще неделю назад он сам пытался от них избавиться. А теперь с

огромным удовольствием отправил обратно в 106-ю. Прибыли несколько шоферов и клерков из вспомогательной женской службы, причем двое оказались беременными. Гибсон, которого больше интересовало рождение эскадрильи, их тоже отправил назад.

Он вошел в бар прямо перед обедом, усталый, как собака. Все собрались там, и Чарльз Уитворт хлопнул его по плечу.

— Поздравляю, Гибби. Теперь ты командуешь 617-й эскадрильей.

До измученного Гибсона не сразу дошло.

— Какого черта? — возмутился он. — 617-я? Я думал... Я... Где она, черт побери?!

— Здесь, — мирно ответил Уитворт. — Это мы. Наш новый номер. Кто-то в министерстве загнал нас на самое дно. Наша эскадрилья получила буквы AJ.

Он приказал подать всем по пинте пива, и они выпили за 617-ю эскадрилью.

## Глава 5. Через барьер

Назавтра после обеда прибыл Хамфри, новый адъютант эскадрильи. Это был маленький человек 28 лет, с пышными волосами. Он был рожден, чтобы летать, но зрение подвело его. Гибсон рассказал Хамфри все, что знал сам, и когда Хамфри выходил из кабинета, Гибсон бросил:

— Не знаю, чем все это кончится, но я собрал эту эскадрилью, чтобы вершить историю или сгинуть.

Хамфри посмотрел на него, не понимая, шутка это или нет.

— Прошу прощения, сэр, — начал было он, однако Гибсон уже уставился в карты у себя на столе и не ответил.

Утром завеса таинственности немного приподнялась. Гибсон получил вызов от Саттерли, который приказал ему выехать на поезде в Уэйбридж, где его встретят на вокзале.

— Могу я спросить, кто меня встретит, сэр?

— Он вас знает, — ответил Саттерли.

В полтретьего Гибсон гулял по перрону вокзала Уэйбридж, когда его окликнули из крошечного «Фиата»:

— Хэлло, Гай!

— Матт? — изумленно спросил Гибсон. — Боже, так ты и есть тот человек, которого я жду?

— Если ты тот человек, которого жду я, то это я, — ответил Саммерс. — Прыгай сюда.

Они поехали по обсаженной деревьями дороге к заводу Виккерса и без остановки проскочили мимо главных ворот.

— В чем дело, Матт? — спросил Гибсон, не в силах больше сдерживаться.



— Скоро ты все узнаешь. — Машина повернула влево. — Когда—то ты хотел поработать у меня летчиком—испытателем. Помнишь?

— Помню.

Это было, когда он впервые встретил Саммерса. Это произошло примерно 8 лет назад, в 1935, когда Гибсону было 18 лет. Он хотел летать, поэтому отправился на прием к Саммерсу в фирму Виккерс и попросился на работу летчиком—испытателем. Тогда Саммерс ему посоветовал: «Сначала поступите в Военно—Воздушные Силы и научитесь летать».

— Скоро ты проведешь несколько испытательных полетов, — пояснил Саммерс. — Не для меня лично, но именно испытательных.

Он свернул в какие—то ворота и затормозил у домика в Бэрхилле. Саммерс провел его в комнату с видом на поле для гольфа. Седовласый человек поднялся навстречу.

— Я рад, что вы приехали, — сказал Уоллис. — Теперь мы можем приступить к делу. У нас осталось не так много времени. Мне кажется, вы не слишком много знаете об оружии?

— Оружии? — переспросил Гибсон. — Да я вообще ничего ни о чем не знаю. Полковник Саттерли сказал, что вы расскажете мне все.

Уоллис моргнул.

— Так вы не знаете даже своей цели?

— Ни малейшего представления.

— Мой дорогой мальчик, — сказал Уоллис, глубоко вздохнув, — это делает ситуацию крайне сложной.

— Но начальник штаба сказал... — вставил Гибсон.

— Я знаю, — сказал Уоллис. — Однако это страшный секрет, и я не могу раскрыть его никому, чье имя не стоит в этом списке. — Он помахал листом бумаги. Гибсон успел заметить, что в списке не более 5 имен.

Саммерс заметил:

— Это чертовски глупо.

— Я знаю, — печально согласился Уоллис. — Хорошо, мой мальчик... Я расскажу тебе столько, сколько осмелюсь. Я надеюсь, что командир авиагруппы расскажет тебе остальное, когда ты вернешься. — Гибсон внимательно ждал. Наконец Уоллис продолжил: — Есть несколько объектов на вражеской территории, которые очень велики и имеют исключительное влияние на ход войны. Они так велики, что обычные бомбы не могут причинить им вреда. Однако я создал особый тип большой бомбы.

Он рассказал Гибсону об ударных волнах и его безумной идее сбрасывать бомбу прямо в критическую точку. Гибсон выглядел немного сбитым с толку сложными физическими теориями.

— Гай, ты видел, как это работает в пабах, — вмешался Саммерс. — Дюжину раз. На столе лежат монеты, и ты кидаешь туда еще одну. Все они остаются на месте, за исключением крайней, которая отскакивает. Это и есть ударная волна.

— А, теперь понятно.

— Я знал, что ты поймешь.

— Идем, я попробую показать вам, — сказал Уоллис и повел Гибсона в крошечный кинозал.

Он щелкнул переключателями, свет погас и засветился экран. Появились титры «Совершенно секретные испытания № 1». На экране «Веллингтон» спикировал к воде, от него отделилось нечто и медленно полетело вниз. Поднялся фонтан брызг, отмечая попадание. Когда брызги опали, Гибсон с удивлением уставился на экран. Нечто сработало, и теперь он услышал голос Уоллиса за спиной, который объяснял, что и как. Затем снова зажегся свет.

— Вот это моя секретная бомба, — пояснил Уоллис. — И так мы... то есть Вы должны всадить ее в цель.

— Над водой? — спросил Гибсон, пытаясь найти разгадку.

— Да, — подтвердил Уоллис, однако цель он не назвал. — Над водой, ночью или почти на рассвете, когда поверхность очень спокойна, но может стоять туман. Вы должны лететь так, как я вам укажу. Скоростью 240 миль в час, высота 60 футов. Вы сможете положить бомбу точно?

— Над водой чертовски трудно удерживать высоту, — сказал Гибсон. — Особенно над спокойной водой. Какая ошибка допускается?

— Никакой. В том и дело. Ровно 60 футов и только так. Ни больше, ни меньше. И прицел должен быть предельно точным.

— Хорошо... Я попытаюсь. Я думаю, что мы сможем это выполнить.

— Вы ДОЛЖНЫ это выполнить, — вздохнул Уоллис.

Возвращаясь в Скэмптон, Гибсон ломал голову над тем, какой может быть цель. Он решил, что единственно возможными вариантами выглядят «Тирпиц» или бункера подводных лодок. Он слегка вздрогнул. Ведь там зениток — что посеяно. В Скэмптоне Гибсон нашел несколько «Ланкастеров», которые только что прибыли. Наземный персонал проверял их. Утром он сказал старшему технику, с какой высоты им придется сбрасывать бомбы, но ничего не говорил о самих бомбах.

Динги Янг сказал:

— Мы проведем все мыслимые тренировки при лунном свете, но ведь нельзя слишком полагаться на лунное освещение.

— Может, нам попробовать полеты с затемненными стеклами? — предложил Модсли.

— Нет, это не то. Вы не сможете нормально видеть приборы.

Гибсон сказал, что слышал о новом методе ночных тренировок. Вокруг фонаря устанавливался прозрачный желтый экран, а пилот надевал синие очки. Освещение становилось похожим на лунное, но вы могли видеть приборы. Пусть Саттерли постарается все это раздобыть.

Легго заинтересовали вопросы навигации. При полете на малых высотах работа штурмана приобретает совсем иной характер. Когда вы летите на малой высоте, видимый горизонт становится значительно уже, поэтому штурману требуется карта крупного масштаба с проработанными деталями. Но с картами крупного масштаба очень неудобно работать — приходится часто менять листы, сворачивать и разворачивать карты. Поэтому Легго предложил разрезать карты на полосы и намотать на ролики. Штурманы могли подготовить это сами. При полетах на малой высоте мало помогает радиокompас, приходится полагаться в основном на карты.

Билл Эстелл, заместитель командира звена А, взлетел на своем «Ланкастере». Он вернулся со снимками озер северной Англии. Чешир проложил 10 отдельных маршрутов, чтобы экипажи могли тренироваться. Следующие несколько дней «Ланкастеры», грохоча моторами, носились на высоте 100 футов над холмами Линкольншира, Саффолка и Норфолка.

Полеты на малой высоте кажутся более стремительными и нервными, они также более опасны. Всегда существует соблазн проскочить между трубами или погладить консолью крыла верхушку дерева. KBVC ежемесячно теряли несколько самолетов в авариях при полетах на малой высоте. Такие полеты были строго запрещены, и пилоты пришли в восторг, когда получили приказ летать именно так. В нескольких графствах возмущенные полисмены старательно заносили в

записные книжки номера самолетов, начинающиеся с букв АJ, которые пролетали прямо над головой. Докладные потоком хлынули в офис Гибсона, он рвал их, не читая.

Через несколько дней высота полета была снижена до 50 футов. Маршруты вышли за пределы северной Англии. Теперь самолеты прыгали вверх—вниз над горами Уэльса, летели на юг к Корнуоллу, поворачивали на север к Шотландии и даже долетали до Гебридских островов, летя буквально над самыми гребнями волн. Пилоты старались удерживать прямой курс, а остальные члены экипажа работали с картой.

Гибсон взлетел на собственном «Ланкастере» «G Джордж» и полетал над Дервентом, чтобы проверить, можно ли точно удерживать высоту 60 футов. Спикировав над холмами, он выровнял самолет над озером, затем снова перескочил через холмы на другом конце озера. Он проделал это несколько раз и обнаружил, что удерживать стрелку альтиметра ровно на 60 футах очень просто. Но это мало что значило. Над Германией барометрическое давление будет непредсказуемым, а альтиметр работает, измеряя именно его. Гибсон решил найти другой путь измерения высоты, не прибегая к помощи альтиметра. Практика подскажет.

Он снова провел пробный полет в сумерках, когда над озером стелился туман. Это выглядело совсем иначе. Неприятно. Гладкая вода сливалась с мраком, и было крайне трудно оценить высоту. Они едва не врезались в озеро, а когда самолет подпрыгнул, по интеркому раздалось недовольное ворчание. Тревор—Рупер из хвостовой башни увидел дорожки на воде от винтов. Даже Спэм Спаффорд, веселый бомбардир Гибсона, был потрясен.

— Иисусе, — сказал он. — Это же чертовски опасно.

Он пришел в полное замешательство, любуясь на воду из носовой кабины. (Единственным, кто остался

невозмутим, был Ниггер, дремавший в кабине. Ниггер часто летал с Гибсоном, хотя в боевые вылеты хозяин его не брал. А уж на земле пес не разлучался с Гибсоном ни на минуту.)

Гибсон прилетел назад и сказал Кохрейну, что если не будет найден способ точно выдерживать высоту, вся операция пойдет прахом.

— Пока еще есть время заняться этим вопросом, — сказал Кохрейн. — А сейчас я хочу, чтобы вы посмотрели на модели своих целей. — Он махнул рукой в сторону 3 посылочных ящиков в углу кабинета. Гибсон с любопытством взглянул туда. — Вы не сможете хорошо натренировать своих людей, если не будете знать, что от вас требуется. Поэтому я решил позволить вам узнать, но вы пока единственный человек в эскадрилье, которому это разрешено. Помните об этом.

Капрал принес молоток, и Кохрейн выслал его из комнаты, пока Гибсон отдираал жестяные скрепы и поднимал крышки. Он смотрел на модели, и первым его чувством было огромное облегчение. Слава Богу, не «Тирпиц»! Еще пару секунд отняло осознание того факта, что это дамбы. Это были Мён, Эдер и Зорпе. Прекрасные модели изображали не только сами дамбы, но и прилежащую местность на несколько миль вокруг во всех деталях. Это походило на фотографии, получившие третье измерение. Можно было видеть плоскую поверхность озер, холмы, изгибы рек и мозаику полей и заборов. А в середине всего — дамбы. Гибсон долго смотрел на это. Кохрейн положил в сторону снятые крышки.

— Теперь вы видели, что вы должны атаковать, — сказал он. — Побеседуйте с Уоллисом еще раз и возвращайтесь ко мне.

Первым вопросом, который немедленно задал Уоллис, был:

— Как у вас дела?

— Днем хорошо, — ответил Гибсон, — однако ночью не слишком. На самом деле мне кажется, что лететь ночью над водой на высоте 60 футов почти невозможно.

— Поработайте еще, чтобы добиться этого. Теперь я расскажу вам побольше о предприятии «Даунвуд».

— Даунвуд?

— Кодовое название налета. — Уоллис объяснил, как бомбы должны взрываться в глубине на стене плотины. — Я рассчитал, что первая должна вызвать растрескивание. Новые бомбы, попавшие в то же место, должны выбить треснувшие блоки с места... конечно, с помощью давления воды. Самое лучшее время, разумеется, когда водохранилище полно. Это будет май. Нам требуется полная луна, то есть период с 13 по 19 мая.

— Осталось 6 недель.

— Да. И вы ДОЛЖНЫ быть меткими, или вы просто дадите перелет, и бомба взорвется на парашюте. Это ничуть не повредит дамбе.

— Зато повредит нам, — высказал свою давнюю тревогу Гибсон. — Самолет будет находиться как раз наверху.

— Да, может.

— Ну—ну, — ответил Гибсон и задумчивый поехал в Скэмптон.

Прибыли искусственные приспособления для имитации ночных полетов. Это были прозрачные янтарные экраны и синие очки. Летчики сразу прозвали их «двухслойным янтарем». Экраны были установлены в кабинах, пилоты нацепили очки и начали летать днем, совсем как ночью. Они налетали по несколько тысяч миль. Сначала на высоте 150 футов, а когда Гибсон решил, что они достаточно натренированы, перешли на 50 футов. Бомбардиры сидели в носовых кабинах, предупреждая о деревьях и холмах.

Микки Мартин прочитал курс лекций о ночных полетах на малой высоте, а он знал решительно все о сложностях и капканах этого небезопасного занятия. Однажды ночью, пилотируя «Хэмпден», он налетел на трос аэростата заграждения над Касселем. Самолет должен был разбиться, однако они порвали трос, и тот повис на крыле. Это было неприятное зрелище. Ведь им предстоял заход на посадку с выпущенными закрылками и шасси, а трос в это время волочился бы по земле. Почти наверняка он зацепился бы за какую-нибудь изгородь или забор и притянул бы «Хэмпден» к земле. По пути назад Мартин размышлял, что же им делать. Чтобы еще больше осложнить ситуацию, их атаковал истребитель. Мартин спикировал до 50 футов, чтобы сбросить противника с хвоста, трос запутался в деревьях, и скорость пикирования сорвала его. Все было отлично, даже истребитель пропал куда-то.

Гибсон спрятал подальше экраны и очки и начал посылать экипажи в реальные ночные полеты. Сначала отдельные самолеты, а когда появилась полная луна — всю эскадрилью в разомкнутом строю. Два экипажа оказались слишком умными и принесли назад ветки и щепки в радиаторах.

Только Гибсон знал решительно все, но зато остальные люди в Скэмптоне терзались от любопытства. Прелестный маленький шофер женской вспомогательной службы Дорис Лимэн выразила общее настроение записью в дневнике: «Все гадают, по какой причине создана новая эскадрилья. Пока ничего, кроме тренировок. Совершенно непривычно для экипажей, совершивших множество боевых вылетов. Они, судя по всему, отобраны специально». Через день она записала: «Никогда не видела «Ланкастеры» летающими так низко, как делают эти парни!»

Эскадрилья не знала ничего, а служба безопасности прилагала все усилия, чтобы наружу не просочилось ни



капли информации. Телефоны прослушивались, переписка вскрывалась. Иногда усилия службы безопасности оправдывались. Один механик написал домой: «Самолеты летают на малой высоте со специальными ночными приспособлениями для каких—то особых заданий». Письмо было перехвачено.

— Кто этот дурак? — спросил Гибсон Чифи Пауэлла.

Он всегда обращался к Пауэлду, когда речь шла о наземном персонале, за который тот отвечал. Пауэлл знал их всех, а Гибсон знал Пауэлла и доверял ему.

— Это хороший парень, сэр, — ответил Пауэлл, — и хороший техник.

Гибсон вызвал беднягу к себе в кабинет и устроил страшный разнос. Наружу вырвалось все самое худшее, что таилось в Гибсоне. Техник упал и заплакал. После этого Гибсон отпустил его с миром.

Один из летчиков позвонил девушке и сказал, что не сможет встретиться с ней ночью, так как улетает на специальную тренировку. Телефон прослушивался. Гибсон построил эскадрилью и вытащил виновника на середину.

— Полюбуйтесь на него! — заорал он. — Полюбуйтесь на дурака. Сотни человеческих жизней в опасности из—за того, что какой—то поганый дурак не может держать пасть на замке.

И далее, в тех же выражениях.

Больше подобных случаев не было.

Гибсон каждый день был на ногах от рассвета до полуночи. Обычно он метался на маленьком мотоцикле с летного поля к оружейникам, оттуда в канцелярию и далее повсюду. Когда он летал, то оставлял свой мотоцикл в ангаре. При этом он, похоже, нарушал какие—то запреты, так как рьяный полицейский Скэмптона заметил Чифи Пауэллу, что мотоцикл следует убрать.

Чифи флегматично заметил:

— Вам лучше поговорить с владельцем. Я не думаю, что он уберет его.

— Я повидаюсь с ним, — пообещал сержант, — и он уберется тоже.

Поэтому Чифи просто отвел его к Гибсону и закрыл снаружи дверь. Раздался дикий рев, и из кабинета вылетел белый, как мел, сержант.

Мотоцикл остался стоять на месте.

Экипажи уже достаточно попрактиковались в ночных полетах над пересеченной местностью и теперь занялись полетами над Северным морем. 2 самолета возвращались домой. Когда они пролетали над Гримсби, зенитчики кораблей, у которых всегда чешутся руки, открыли по ним огонь. Когда самолеты пересекли береговую черту, начали стрелять и береговые батареи. Самолеты приземлились с десятками крошечных пробоин в фюзеляже.

Ехидный Мартин ухмыльнулся и сказал:

— Прекрасная тренировка. Теперь вы можете не бояться зениток!

Они отрабатывали бомбометание с малых высот на полигоне Уэйнфлит. Они пикировали на песчаные дюны и сбрасывали 11,5-фн практические бомбы, используя прицел для малых высот. Бомбометание было недостаточно точным, и Боб Хэй с грустью это признал. Гибсон пошел к Кохрейну.

Через 2 дня Гибсона вызвал подполковник авиации Данн из министерства авиационной промышленности.

— Я слышал, у вас проблемы с прицелами для удара по дамбам?

— Какой хрен вам это сказал? — поинтересовался Гибсон.

— Мне это сообщили, потому что я эксперт по прицелам, — объяснил Данн. — Я думаю, что могу разрешить ваши проблемы. Вы должны были заметить на вершине каждой дамбы пару башен. Мы измерили с

воздуха, они находятся на расстоянии 600 футов одна от другой. Теперь смотрите, что нужно сделать.

И он набросал простенький эскиз. Это было до смешного просто. Плотник сколотил такое приспособление за 5 минут. В основе был фанерный треугольник с глазком в одном углу и двумя гвоздиками на остальных углах.

— Вы смотрите сквозь глазок, — говорил Даны, — и когда башни на дамбе поравняются с гвоздиками, вы нажимаете на кнопку. Вы сбросите бомбу точно в нужном месте, но вам следует следить за скоростью и курсом.

Гибсон потряс головой от восхищения. Рабочие сколотили два макета башен на дамбе поперек озера, а бомбардиры сколотили собственные прицелы. При первом же заходе один из них сбросил 8 практических бомб со средней ошибкой всего 4 ярда.

Однако оставалась проблема высоты. Гибсон не раз пытался решить ее путем тренировок, но безуспешно. После его пятой попытки Динги Янг сел и сказал:

— Это бесполезно. Я не вижу, как нам этого добиться. Почему мы не можем использовать радиоальтиметры?

Гибсон сказал, что давно о них думал, однако эти приборы недостаточно чувствительны.

Время поджимало. Гибсон получил вызов от Саттерли.

— Они закончили первые 2 прототипа новых бомб, — сказал Саттерли. — Летите завтра в Херн Бей и проследите за пробными сбросами. Захватите своего бомбардира.

Это происходило 15 апреля.

Уоллис встретился с ним на следующее утро и привел на голый пляж возле Рекалвера. Люди из MI-5 оцепили район.

— Я извиняюсь, что поднял вас так рано, — сказал неизменно вежливый Уоллис, — однако сейчас полный прилив, что нам и нужно. Когда вода спадет, мы пойдем и посмотрим, как бомба выдержала удар при сбросе.

На востоке появились 2 пятнышка, которые превратились в «Ланкастеры», летящие на малой высоте над мелководьем к 2 белым буйкам, пляшущим на волнах.

— На втором самолете установлена кинокамера, — пояснил Уоллис. Шум моторов заполнил воздух, и Уоллису пришлось кричать: — Он идет высоко. Слишком высоко.

Он был крайне взволнован. Самолеты летели крыло к крылу. Потом из—под брюха у ближайшего вывалилась большая черная штука и медленно пошла вниз. Когда она упала в воду, взлетели фонтаны брызг, обдавшие самолет.

Сначала ничего не было видно, а потом из облака брызг появились летящие обломки.

— Разбилась, — сказал Уоллис. Он выглядел очень мрачным. Тяжело вздохнув, он добавил: — Они говорят, что бомба не сработает. Слишком большая и тяжелая, а оболочка слишком тонкая. У нас есть еще одна в ангаре. Мы попробуем во второй половине дня. Самолет шел слишком высоко.

Техники сделали все возможное, что усилить оболочку второй бомбы. А Уоллис разделся до нижнего белья и бродил в воде по шею, пытаясь ногами нащупать обломки бомбы. Катер забирал обломки на борт. Когда дрожащий Уоллис поднялся на катер, то увидел только зазубренные куски металла.

Потом они снова поднялись на дюны. Солнце уже клонилось к горизонту, когда снова появились 2 самолета. На сей раз они летели ниже. Мэтт Саммерс удерживал самолет с бомбой точно на высоте 50 футов. Ожидание было болезненным. Черный монстр снова

полетел вниз, и опять поднялись фонтаны воды. И снова из пенной тучи полетели обломки, так как бомба раскололась.

— Боже мой! — сказал Уоллис.

Когда брызги рассеялись, стало видно невероятное. Бомба все—таки сработала. Пусть не так, как от нее ожидали, но достаточно хорошо для начала. Несмотря на сумерки, холод и промокшую одежду, Уоллис светился от счастья.

(Зато пилот «Ланкастера» Саммерс не был счастлив. Каким—то образом бомба задела его рули высоты и заклинила их. Самолет еле смог удержать высоту. У Саммерса даже дух перехватило. Он совершил невероятно широкий разворот и выполнил головокружительную посадку в Манстоне, используя одни триммеры.)

Уоллис сказал Гибсону:

— У нас еще более чем достаточно работы с этой бомбой. Но не беспокойтесь, все идет нормально.

Гибсон и Хэй на маленьком самолете полетели в Скэмптон. Однако на высоте в несколько сотен футов мотор отказал. У них оставался только один путь — вниз. Однако все приличные лужайки были утыканы кольями, чтобы немцы во время вторжения не смогли посадить здесь свои планеры с войсками. Гибсон сумел кое—как проскочить между препятствиями, но концом крыла все—таки зацепил один кол. Самолет развернуло, и теперь второе крыло налетело на препятствие. В результате они приземлились в груде искореженного дюрала. Оба летчика выбрались из обломков слегка окровавленные, но живые.

К ним через поле уже бежал какой—то человек. Когда он увидел, что летчики не слишком пострадали, то грустно сказал:

— Мне кажется, командиры слишком рано выпускают таких юнцов в полет.

Потом прибыл местный полисмен и безразлично заметил:

— Я рад, что наши препятствия сработали.

Гибсон и Хэй отправились в Скэмптон поездом. По пути Гибсон упорно размышлял, как решить проблему высоты. Сначала он захотел подвесить к самолету длинную проволоку с грузом, чтобы тот скользил по воде. Это помогло бы удержать точно 60 футов. Полный надежд, он опробовал это на своем «G Джордже», но устройство не сработало. В полете проволока тащилась за самолетом почти горизонтально.

Кохрейн засадил свой штаб за работу. Через день Бен Локспейсер из министерства авиационной промышленности прибыл в Грантхэм с новой идеей. Она была до смешного простой и абсолютно надежной.

— Поставьте прожектор в носу самолета, — сказал он, — а другой под брюхом. Лучи должны быть направлены вниз и внутрь так, чтобы скреститься ровно в 60 футах под самолетом. Когда на воде два пятна сольются в одно, вы там, где следует!

Обрадованный Гибсон рассказал это летчикам. Когда он кончил, Спаффорд небрежно заметил:

— Я и сам мог это сказать. Прошлой ночью мы с Терри Тэрумом ходили смотреть стриптиз. Когда девушка раздевалась, ее освещали два прожектора. Идея бродила у меня в голове, и я уже собирался все рассказать.

Гибсон выразительно посмотрел на него.

Модсли полетел на своем «Ланкастере» в Фарнборо, и в тот же день техники установили на нем 2 прожектора. На обратном пути он совершил пробный заход над аэродромом. Все работало отлично. Модсли сказал, что очень легко свести световые пятна вместе и удерживать их так. Его штурман Уркварт, глядя в наблюдательный блистер позади кресла пилота, следил за поверхностью и командовал:

— Ниже. Ниже. Ниже... еще немного... О'кей.

Именно такая процедура была принята. Все летчики опробовали это над Дербентом, и теперь они могли уверенно выдерживать высоту с точностью до 2 футов. Но большой радости летчики не испытывали, так как у всех в голове крутилась одна мысль. Когда самолет заходит на хорошо защищенный объект на высоте 60 футов, экипаж и так рискует очень сильно. А при включенных прожекторах...

В Уэйбридже Уоллис все еще пытался усилить корпус бомбы. Но работы шли не очень хорошо. 22 апреля самолет с новой бомбой вылетел в Рекулвер и сбросил ее. Бомба не разбилась, но и не сработала. Измученный ученый потерял сон. Через 3 недели следовало совершить налет. Если к этому времени не будет все готово, рейд придется отложить на год. А учитывая скептицизм верхов, вполне возможно, он будет вообще отменен. Вода в водохранилищах прибывала.

29 апреля была завершена новая модифицированная бомба. Пилот—испытатель Вилккерса Шорти Лонгботтом полетел в Рекулвер. Шел дождь, и Уоллис, стоявший на дюнах, не увидел ничего, кроме того, что «Ланкастер» спикировал на восток к маркерам. Лонгботтом точно выдержал высоту и скорость (60 футов, 258 миль/час), прорвался сквозь дождевой шквал и увидел маркеры. Бомба медленно пошла вниз и попала точно в цель. И сработала! Лонгботтом увидел внизу на дюнах пляшущую белую точку. Это Уоллис сорвал шляпу и размахивал ею в воздухе. Он кричал от радости, и капли дождя текли у него по лицу.

## Глава 6. Взлет

В начале мая странно выглядевший самолет прилетел в Скэмптон.

— Боже, — сказал Мартин, выпучив глаза. — Это «Ланкастер» или что? Это же чудище!

Самолет выпустил шасси, сел и начал рулежку к ангарам 617-й эскадрильи. Прибыл первый модернизированный бомбардировщик. Он был похож на конструкторский бред. Створки бомболюков пропали вместе со средней пулеметной башней и частью брони. Под брюхом торчало нечто странное. Ему больше подходило ползать, чем летать. Фирма Авро выполнила исключительно трудную и сложную работу очень быстро и аккуратно. В течение нескольких дней прибыли и другие перестроенные самолеты. Старший механик эскадрильи проверил их, и пилоты начали испытательные полеты, хотя летные качества бомбардировщиков ухудшились.

Через два дня, 8 мая, Гибсон, Мартин и Хопгуд на 3 самолетах прилетели в Манстон. Мартин и Хопгуд широко открытыми глазами следили за погрузкой бомб. В Рекулвере на воде были сооружены макеты 2 башен, и 3 самолета «атаковали» их, сбрасывая бомбы с помощью причудливого фанерного прицела. На это было приятно посмотреть. Все 3 бомбы попали прямо в цель. Микки Мартин выполнил заход немного низковато, фонтан воды ударил по рулям высоты и оторвал один. Большой самолет бросило к воде, однако Мартин сумел выровнять его и благополучно сел в Манстоне. Там ему установили новый руль высоты.

Ничуть не обескураженный, он заявил:

— Хорошо, что мы проверили себя. Теперь мы знаем, что НЕ можем сделать.



Но теперь беспокойство и лихорадка овладели Гибсоном. У него началась экзема, на лице выскочили фурункулы, которые были настолько болезненны, что он не мог надеть кислородную маску. Конечно, при полете на малой высоте маска не нужна, но ведь в ней находится микрофон! Он отправился к доктору, и с безразличием опытного профессионала доктор изрек:

— Это означает сильное переутомление. Я боюсь, вам нужно пару недель отдохнуть.

Гибсон выслушал это немного ошалело, а потом расхохотался.

Он планировал управлять налетом с помощью микрофона, и Кохрейн достал ему истребительные УКВ рации. Хатчисон, старший связист эскадрильи, хотел сначала поставить их в комнатах летчиков, чтобы немного потренироваться. Он вместе с Чифи Пауэллом отправился к сержанту—плотнику, чтобы тот сколотил подставки для радиостанций. Плотник сказал, что у него нет дерева, и упирался до тех пор, пока Гибсон не прочитал ему по телефону одну из своих знаменитых лекций. К обеду подставки были на месте.

Все было почти подготовлено, однако в штабе Бомбардировочного Командования и в штабе группы зародились тайные страхи. В течение 3 дней разведчики приносили фотографии, на которых была видна непонятная активность возле дамбы Мёна. Появились темные силуэты новых сооружений, они росли день за днем. Это были 5 небольших черных прямоугольников. Специалисты—фотографы ломали головы, они увеличили фотографии так, что появились зерна, рассматривали их под сильным освещением сквозь мощнейшие лупы, чуть ли не через микроскопы. Эти строения отбрасывали тени через гребень дамбы. Тени были тщательно измерены, но к разгадке никто так и не приблизился. Напрашивался естественный

ответ — новые оружейные позиции. Это могло означать, где где—то случилась утечка информации.

В полдень 13 мая конвой крытых грузовиков прикатил к бомбохранилищу Скэмптона. Вокруг собралась охрана, бомбы перетащили в хранилище и укрыли брезентом. Их только что заполнили взрывчаткой, и бомбы были еще теплыми.

Гибсон уехал, чтобы встретиться с Саттерли и уточнить маршруты налета. Он взял с собой полковника авиации Пикара (самолет «F Фредди»), так как тот считался большим специалистом по германским зенитным батареям. А при полете на малых высотах нет ничего важнее, чем проскочить между известными позициями батарей. Они расстелили карты на полу и тщательно прорисовали два отдельных курса, которые тщательно огибали красные кляксы известных зенитных батарей.

Первый проходил между Валхереном и Шовеном, пересекал Голландию, аккуратно протискивался между аэродромами ночных истребителей Гильце—Рьен и Эйндховен, огибал залитый малиновым Рур, обходил Хамм и направлялся на юг, к Мёну. Второй пересекал Влиланд, проходил над Зейдер Зее, где никогда не было зениток, и соединялся с первым маршрутом северо—западнее Везеля. Они наметили еще 2 маршрута обратного полета, которые проходили в совершенно разных районах, чтобы поднятые по тревоге зенитчики не могли перехватить самолеты.

Атаку следовало выполнить 3 волнами. Гибсон возглавлял 9 самолетов на южном маршруте. Манро вел остальные по северному. И еще 5 самолетов взлетали на 2 часа позднее в качестве резерва. Если Мён, Эдер или Зорпе не будут разрушены первыми 2 волнами, Гибсон должен был вызвать резерв. Если дамбы будут разрушены, резерв должен был атаковать 3 мелкие дамбы в том же районе — Швельм, Эннерпе и Димль.

Совершенно необходимой была идеальная работа штурманов, чтобы избежать ненужных потерь. Карандашная прокладка в некоторых местах проходила в опасной близости от красных пятен.

«Док» Уотсон и его оружейники грузили бомбы на «Ланкастеры». Мартин любовался, как Уотсон лебедкой поднимает бомбу в его самолет «Р Питер», хотя сам Мартин упрямо называл его «Р Попей».

— Как работают эти бомбы, Док? — спросил он.

— Я знаю ровно столько же, сколько и ты, Мик, — ответил Уотсон.

— И за что тебе только платят?

Через полчаса Мартин, Боб Хэй, Легго, Фоксли, Симпсон и Уиттекер заползли внутрь самолета, чтобы проверить, все ли в порядке. Внезапно в цепи сброса бомбы произошло замыкание, зажимы раскрылись, и огромная черная штука с грохотом свалилась на бетонную площадку. Она ушла на 4 дюйма в грунт. Освободившись от груза, «Р Попей» даже подпрыгнул на внезапно потерявших нагрузку амортизаторах шасси.

Мартин сказал: — Черт! Что произошло?

Снаружи донеслись вопли оружейников, и Мартин предположил:

— Неужели эта штука отвалилась?

— Наверное, отказала проводка зажимов, — профессионально заметил Хэй. Затем до него дошло, и он слегка дрогнувшим голосом добавил: — А ведь взрыватель должен быть установлен. — Он опрометью бросился в носовую кабину. — Убираемся быстрее. У нас осталось меньше минуты.

Люди так и посыпались через аварийные люки, видя исчезающие вдали спины оружейников. Летчики припустили за ними. Мартин прыгнул в летный фургон, стоявший возле самолета, во все горло призывая Дока Уотсона. Он едва не продавил педаль акселератора

сквозь пол. Мимо пролетел перепуганный оружейник на велосипеде. Мартин влетел в кабинет Уотсона и сообщил новость. Уотсон ответил философски спокойно:

— Ну, если она должна взорваться, все проблемы решатся сами.

Он сел в фургон и поехал к брошенному самолету. Бледные лица беглецов с ужасом следили за ним из глубоких укрытий. Люди держались на расстоянии нескольких сотен ярдов от самолета. Уотсон осмотрел бомбу и крикнул:

— О'кей. Все в порядке. Взрывателя нет.

Эскадрилья находилась «на взводе». Все почти физически ощущали, что готовится нечто эпохальное. Собраны самолеты, привезены бомбы, все сошлось вместе, и экипажи были натренированы, насколько это в принципе возможно. Гибсон знал, что наступает период, когда нервы напряжены до предела. Летчики гадали, есть ли у них шанс вернуться из полета, или через 48 часов все они будут мертвы. (Напряжение царило не только среди экипажей. Анна Фаулер тоже нервничала. Это была высокая, стройная девушка, офицер вспомогательных частей ВВС в Скэмптоне. За последнюю неделю она и юный Дэвид Шэннон стали самой приметной парочкой.)

Возможно, меньше всех нервничал буйный Мартин. Ему было 24 года, он уже решил, что должен погибнуть, если не в этом налете, то в другом. В любом случае, до окончания войны. Во время своих первых рейдов он часто проводил бессонные ночи, ему мерещились горящие самолеты. Он видел, как один за другим гибнут его друзья по эскадрилье. Они все были сбиты, и теперь Мартин знал, что лишь вопрос времени, когда именно он сам последует за ними. Наконец он решил для себя, что ждать осталось недолго. Поэтому не стоит мучить себя кошмарами, если уж ты и так приговорен. В этом крылась его сила и объяснение ребячливого

поведения. Согласившись с этим, он сделал следующий логичный шаг: каждый день наслаждался жизнью, насколько это было возможно. И делал это Мартин весьма рьяно.

И этому не противоречило его поведение в воздухе. Он не был самоубийцей, наоборот, Мартин летал бесстрашно, но крайне осторожно, сопоставляя риск и возможный результат. Он без нужды не подставлялся, однако при этом стремился каждую бомбу положить в цель.

Один из новозеландцев, чувствуя, что может погибнуть в ближайшие двое суток, решил напиться в баре до потери сознания. После нескольких бокалов его всегда охватывала тоска по дому. Ему было всего 20 лет, а его дом находился на противоположной стороне земного шара. Он взял в привычку, когда бар закрывался, звонить по телефону и мрачно требовать:

— Дайте мне Новую Зеландию.

Телефонистка отлично знала, что происходит, и всегда отвечала:

— Извините, сэр, но линия в Новую Зеландию занята. Вам лучше отправиться в постель, а утром я попытаюсь еще раз.

— О! А где постель? Дайте мне курс, чтобы добраться до постели.

— Вам лучше попросить вашего штурмана дать вам курс, сэр. Он покажет вам, где ваша постель.

— Большое спасибо.

Он был очень молод и потому всегда вежлив.

Утром 15 мая это напряжение мог легко видеть любой, особенно после того, как стало известно, что прибыл командир группы. Кохрейн вызвал Гибсона и Уитворта. Он был краток и деловит.

— Если погода позволит, вылетайте завтра ночью. Предполетный инструктаж экипажам сегодня после полудня. Обеспечьте строжайшую секретность.

После ланча на аэродроме приземлился маленький самолет, из которого выбрались Уоллис и Мэтт Саммерс. Через 10 минут они встретились с Гибсоном и Уитвортом. У двери был поставлен часовой.

Гибсон не мог взять с собой в полет своего любимого Ниггера, однако он не мог совсем о нем забыть. Поэтому он оказал ему величайшую честь, какую только мог придумать. Когда (и если) дамба Мёна будет разрушена, кодовым сообщением по радио будет «Ниггер».

В ангарах, столовых и казармах громкоговорители драматически сообщили:

— Всем пилотам, штурманам и бомбардирам 617-й эскадрильи немедленно собраться в комнате предполетного инструктажа.

В 15.00 на втором этаже серо—черного закамуфлированного здания штаба эскадрильи собралось 60 человек. Они молча сидели на скамьях, разглядывая знакомые карты, таблицы идентификации самолетов, и ждали. Вошли Уитворт, Гибсон и Уоллис и прошли к столу. Уитворт кивнул Гибсону:

— Начинай, Гай.

Комната ждала. Гибсон повернулся к ним, немного порозовел. Он держал в одной руке указку, вторую сунул в карман. Его глаза сияли. Он откашлялся и начал:

— У вас появляется шанс врезать фрицам сильнее, чем когда—либо раньше это делало такое маленькое соединение. — Кроме его голоса, ни единого звука. — Очень скоро вы атакуете главные дамбы в западной Германии. — Шелест и бормотание нарушили тишину. Кое—кто глубоко вздохнул. У них появлялся блестящий шанс. Гибсон повернулся к карте и ткнул в нее указкой. — Вот они. Здесь Мён, здесь Эдер, здесь Зорпе. Как вы можете видеть, все немного восточнее Рура.

Он принялся объяснять тактику, втолковывая каждому экипажу, что они должны делать и когда, и какую дамбу должны атаковать.

Потом взял слово Уоллис. Он рассказал о каждой дамбе и объяснил, что должны сделать эти странные бомбы. Он описал, какое воздействие окажет разрушение дамбы на сталелитейную промышленность Рура, на остальные заводы, на дороги и мосты.

Гибсон спросил:

— Вопросы?

Хопгуд сказал:

— Я заметил, что наш маршрут лежит очень близко от завода синтетического каучука в Хюльсе. Это горячее место. Меня там едва не сбили 3 месяца назад. Если мы полетим там на малой высоте, мне кажется... м —м... может любое случиться.

Гибсон задумчиво посмотрел на карту. Хюльс находился в нескольких милях к северу от Рура. Саттерли и он знали о зенитных батареях Хюльса, когда прокладывали курс как можно дальше от Рура. Лучше зенитки Хюльса, чем Рура.

— Если вы думаете, что это слишком близко от Хюльса, мы можем сместить курс чуть южнее. — Он ткнул карандашом в карту. — Но вам следует быть чертовски осторожными. Промежуток не слишком широк. Лучше ошибиться в сторону Хюльса, но пусть штурманы тщательно за этим проследят.

Поднялся Малтби.

— Какова ПВО дамб?

— Мы провели усиленную фоторазведку этих районов, — сообщил Гибсон. — Вся ПВО состоит из нескольких мелких зениток. Вам укажут их точное положение.

Он умолчал о таинственных сооружениях на гребне плотины Мена.

— Аэростаты, сэръ? — спросил Модсли.

— До вчерашнего дня самым близким местом, где они имелись, являлся маленький заводик в 12 милях отсюда. Мы не ожидаем встречи с ними.

Кто—то спросил, есть ли на озере сети. Гибсон описал противоторпедные заграждения перед дамбами.

Легго захотел узнать, насколько они эффективны против бомб. Гибсон бросил выразительный взгляд на Уоллиса и резко ответил:

— Ни капельки!

Он пересек комнату и подошел к паре больших столов на козлах, покрытых накидками. Гибсон сдернул накидки, и все увидели модели 3 дамб.

— Все должны подойти и посмотреть на это, — приказал он. Толпа из 60 человек сгрудилась вокруг столов. — Смотрите, пока у вас не заболят глаза, и вы не сфотографируете в памяти мельчайшие детали. Отойдите и нарисуйте дамбы по памяти. Потом вернитесь и сравните с оригиналами. Исправьте рисунки. Потом повторите, и так до тех пор, пока сходство не будет полным.

В течение 2 часов летчики этим и занимались. Каждый сосредоточился на своей цели, определяя лучшие пути подхода и отхода. Известные зенитки были показаны на макетах, и все постарались их запомнить. Экипаж Мартина должен был лететь к Мёну вместе с Гибсоном и Хопгудом. Они стояли и глазели на модель.

— Как лучше выходить в атаку? — спросил Легго.

— Прежде всего нужно определить боевой курс! — ответил Мартин, — Вот отсюда! — он ткнул пальцем в отмель, сбегаящую в озеро, и провел линию прямо в центр дамбы между двумя башнями. Она воткнулась в стену под прямым углом. — Низкий широкий круг. Выходим над отмелью, и мы на верном пути.

В 20.00 Гибсон наконец удовлетворился их знаниями и сказал:



— Теперь убирайтесь и немного перекусите. Однако держите рты на замке. Не вздумайте даже шепнуть своему экипажу. Они все узнают завтра. Если наружу просочится хоть капля, завтра ночью вы просто не вернетесь.

В столовой стрелки, инженеры и радисты, которые, трясясь от нетерпения, ожидали новостей, в течение 5 часов гадая и рассуждая, были страшно разочарованы.

Тоби Фоксли, стрелок Мартина, набросился на своего пилота:

— Ну, что там?

— Ничего, — ответил Мартин беззаботно. — Новые тренировки. Вот и все. Вы все услышите завтра.

— Тренировки? — чуть не взвыл Фоксли. — Я не верю. Не может быть.

— Это правда.

— Ты клянешься?

— Я клянусь, — с постной миной соврал Мартин.

— Иисусе! — сказал Фоксли. — Мне нужно выпить. Что ты будешь?

— Шэнди, — ответил Мартин, который перед полетом почти не пил. Фоксли одарил его долгим холодным взглядом.

— Мартин, — сказал он, — ты гнусный лжец.

Они вместе хлопнули шэнди и отправились спать, прихватив с собой маленькие белые таблетки, которыми их снабдил доктор, чтобы они смогли заснуть. Когда Гибсон уже собрался уходить в свою комнату, подошел встревоженный Чарльз Уитворт и тихо сообщил:

— Гай, мне очень жаль, но Ниггера только что задавила машина рядом с лагерем. Он погиб мгновенно.

Автомобиль даже не остановился.

Гибсон долго сидел на кровати и смотрел на царапины, которые оставил Ниггер на двери, когда скребся, чтобы его выпустили. Они были вместе с

начала войны, и гибель Ниггера казалась дурным предзнаменованием.

Утро 16 мая было солнечным. Учитывая суету, которая длилась весь день, поразительно мало людей в Скэмптоне догадались, что происходит. Даже после того, как самолеты взлетели намного позднее, чем обычно, люди подумали, что это обычный тренировочный полет.

Сразу после 9.00 Гибсон ввалился в свой офис и приказал Хамфри дать ему программу полетов.

— Учебных, сэр? — это было скорее утверждение, чем вопрос.

— Нет. То есть да, для всех остальных. — Так как Хамфри выглядел немного озадаченным, Гибсон пояснил: — Ночью мы совершим боевой вылет, но я не желаю, чтобы об этом хоть кто—то узнал. Озаглавь лист «Программа ночных полетов». И ни в коем случае не ставь слова «боевой приказ».

Уотсон, старший оружейник, сновал туда—сюда вместе с Каплом, страшно занятый. Пилоты проверяли свои компасы. Тревор—Рупер проследил, чтобы пулеметные ленты были снаряжены только трассирующими патронами. Ночью они похожи на маленькие метеоры, а людям, по которым ведется огонь, они кажутся пушечными снарядами. Возникла идея напугать зенитчиков и сбить им прицел. Каждый самолет имел 2 пулемета Браунинг-303 в носовой башне и 4 таких же пулемета в хвостовой. Каждый ствол выпускал 12 пуль в секунду. Поэтому хвостовая башня казалась противнику чудовищем, выплевывающим по 48 пылающих снарядов в секунду. Всего же в лентах имелось 96000 патронов.

Ближе к полудню прилетел «Москито» со свежими снимками дамб. Вода в Мёне стояла всего в 4 футах от гребня. После ланча «Гремлин» Мэтьюз, офицер—метеоролог в Грантхэме, переговорил с остальными

метеорологами группы и в течение получаса наносил на карту сеть кривых линий. На таких совещаниях редко царит согласие, но сегодня оно имелось. «Гремлин» отправился к Кохрейну.

— Ночью все будет нормально, сэр.

Он точно пообещал хорошую погоду над Германией.

— Что? — переспросил Кохрейн. — Никаких «если, может быть и наверное»?

«Гремлин» на секунду заколебался, а потом твердо ответил:

— Никаких, сэр. Все должно быть хорошо.

Кохрейн сел в автомобиль и помчался в Скэмптон.

Около 16.00 громкоговорители приказали ВСЕМ экипажам 617-й эскадрильи собраться в комнате для инструктажа. Вскоре 133 заинтригованных молодых человека сидели на скамьях (двое болели).

Гибсон повторил то, что он сказал прошлой ночью. Уоллис, как обычно педантично, рассказал им о дамбах и о том, что даст их разрушение. Кохрейн завершил инструктаж короткой, бодрой речью.

Окончательный план был таким:

Соединение 1: 9 самолетов тремя волнами с интервалами 10 минут между ними.

Гибсон,  
Хопгуд,  
Мартин.  
Янг,  
Эстелл,  
Малтби.  
Модсли,  
Найт,  
Шэннон.

Они должны были атаковать Мён, а после разрушения дамбы те, у кого еще останутся бомбы, должны были лететь в Эдер.

Соединение 2: Одна волна в сомкнутом строю.

МакКарти,  
Байерс,  
Барлоу,  
Райс,  
Манро.

Они должны были атаковать Зорпе, пересекая берег по северному маршруту, что запутать германскую систему ПВО.

Соединение 3:  
Таунсенд,  
Браун,  
Андерсон,  
Оттли,  
Бэрпи.

Они должны были стартовать в качестве мобильного резерва.

Ужин в столовой прошел тихо. Предгрозовое затишье. Никто не говорил много. Для наземного персонала это был тренировочный полет, но летчики знали, что это не так, и не могли ничего сказать. Поэтому в воздухе витало болезненное напряжение.

Зато Анна Фаулер догадалась, что вылет будет настоящим. Она подметила, что летчики едят яйца. Обычно они это делали перед боевым вылетом. Большинство женщин этого не заметили, а она начала беспокоиться о Шэнноне.

Динги Янг сказал Гибсону:

— Могу я забрать твои яйца, если ты не вернешься?

Однако это была обычная шутка перед боевым вылетом, и Гибсон в ответ тоже как—то отшутился.

По двое, по трое они побрели в ангар и начали переодеваться. До старта еще оставался час, и света было вполне достаточно. Время — 20.00. Мартин сунул своего маленького мишку коала в карман комбинезона и застегнул клапан. Это была серая меховая кукла высотой 4 дюйма с черными глазами—пуговками. Мать

подарила ему этого мишку в качестве талисмана, когда началась война. И мишка всегда и везде летал вместе с Мартином.

Они вышли на траву и растянулись на солнышке. Курили, спокойно беседовали, ждали. Анна была вместе с Шэнноном. Динги Янг как обычно отправился в свой кабинет. Он не страдал предчувствиями. Манро наполовину спал в плетеном кресле.

Появился Гибсон и пошел к Пауэллу.

— Чифи, я хочу, чтобы ты похоронил Ниггера рядом с моим офисом в полночь. Ты сделаешь?

— Конечно, сэр.

Пауэлл удивился странной просьбе озабоченного Гибсона. Тот не сказал Пауэллу, что в полночь будет на высоте 50 футов над Германией недалеко от Рура. Он решил, что в случае чего он должен уйти в землю вместе с Ниггером. Гибсон сказал Хопгуду:

— Завтра мы напьемся, Хоппи.

Гибсон обнаружил, что хочет, чтобы время летело побыстрее. Остальные желали того же. Все будет в порядке, когда они поднимутся в воздух. Так было всегда. В 20.50 он сказал:

— Ладно, парни. Пора двигаться.

Люди, валявшиеся на траве, потащили парашютные ранцы к машинам и залезали следом. Грузовики развозили летчиков к самолетам, стоящим по периметру поля. Шэннон на секунду заскочил в раздевалку. Выйдя, он обнаружил, что остался только его экипаж, который с нетерпением дожидался своего командира.

Лысый йоркширец Джек Бакли сказал, изображая строгого отца:

— А ты почистил зубы, Дэвид?

Шэннон ухмыльнулся, элегантно запрыгнул в грузовик, и они тоже отбыли. Шэннон имел один из лучших экипажей. Бакли, хвостовой стрелок, был самым

старшим из них. Он происходил из зажиточной семьи. Дэнни Уокер был великолепным штурманом. Он был канадцем. Бомбардир Самптер был более метким, чем ас—истребитель. Радист Брайан Гудол был таким высоким, тощим и сутулым, что его прозвали «Конкейв» (свод небес). И в воздухе молодежавый Шэннон был непревзойденным мастером.

Ровно в 21.10 из самолета Гибсона взлетела красная сигнальная ракета. Это был приказ взлетать 5 самолетам МакКарти. Тотчас за левым внутренним мотором самолета Манро появился сизый дымок. Один за другим оживали моторы. Заработали моторы Джеффа Райса, Барлоу, потом Байерса. Кучка людей возле ангара увидела грузовик, несущийся по летному полю. Еще до того, как он остановился, из него выпрыгнул огромный МакКарти и побежал к ним, вопя, как раненный буйвол. Его красное лицо было мокрым от пота, желтые волосы выбивались из—под шлема. В дикой ярости МакКарти заорал:

— Вонючие ублюдки! Мой самолет неисправен! А на запасном нет таблицы девиации. Где эти проклятые сраные механики?

Огромный янки обнаружил, что его «Ланкастер» «Q Куини» не может лететь из—за течи в гидравлической системе. Он быстро перевел экипаж на запасной самолет «Т Том» и обнаружил, что там нет маленькой таблицы, которая дает поправки к показаниям магнитного компаса. Если бы МакКарти сейчас под руку попался кто—нибудь из механиков, он бы придушил его.

Чифи Пауэлл бегом бросился в мастерские и нашел пропавшую таблицу. Он примчался к МакКарти, крича:

— Вот она, сэр!

МакКарти схватил ее, он уже опаздывал. Галопом помчался к грузовику, схватив с дорожки свой парашют. Но в спешке он ухватил не лямку, а вытяжное кольцо. С тихим хлопком на дорожке распустился большой белый

цветок и потащился за пилотом. Ярость МакКарти была неопишима.

Пауэлл побежал в раздевалку летчиков, но МакКарти рывкнул:

— Хрен с ним. Полечу без парашюта.

Он прыгнул в грузовик, однако прежде, чем шофер дал газ, появился Чифи с запасным парашютом. МакКарти утащил его в кабину, и грузовик помчался по полю. С юга долетел грохот. «Ланкастер» Манро, раскачиваясь, набирал скорость. Он уже скользил в воздухе, проскочив северную границу аэродрома, и убрал колеса. Менее чем через минуту, когда МакКарти запрыгнул в свой самолет, начал разбег Райс, за ним Барлоу и Байерс.

Ровно в 21.25 Гибсон на «G Джордже», Мартин на «P Попей» и Хопгуд на «M Мавэ» нажали кнопки зажигания. Кольца сизого дыма ударили из патрубков, когда моторы заработали. Завертелись пропеллеры — сначала левый внутренний, потом правый внутренний, затем левый внешний и наконец правый внешний. Пока экипажи занимали места, пилоты давали полный газ и пробовали магнето. Возле самолета Гибсона вспыхнул магниевый фотограф. Там стоял Кохрейн, держась подальше от воздушных вихрей.

«G Джордж» пополз вперед, таща под брюхом бесформенную массу. (Как беременная утка, заметил однажды Гибсон.) Он выкатил на южную границу аэродрома и развернулся носом на север. Моторы тихо ворчали. «P Попей» пристроился слева, а «M Мавэ» — справа. Гибсон начал монотонно отдавать последние приказы.

— Закрылки тридцать.

Инженер Палфорд выпустил закрывки вниз на 30 градусов и повторил:

— Закрылки тридцать.

— Открыть радиаторы.

— Радиаторы открыты.

— Блокировать газ.

Палфорд проверил головки рукоятей панели газа.

— Сектора заблокированы.

— Приготовиться к взлету, — сказал Гибсон и начал опрос по интеркому. — Хвостовой стрелок, О'кей?

— О'кей.

И так все по очереди. Он наклонился вперед, подняв большой палец. Мартин и Хопгуд сделали то же самое. Палфорд положил руку на 4 сектора газа и двинул их вперед. Моторы завывали еще яростнее, и самолет задрожал. Затем Гибсон отпустил тормоза. И все 3 самолета синхронно побежали вперед.

Гром 12 моторов прокатился над полем и отдался эхом в ангаре. По мере того, как самолеты набирали скорость, их хвосты поднимались вверх. Медленно, ведь каждый самолет нес почти 5 тонн бомбовой нагрузки и 5 тонн бензина. Гибсон взял ручку на себя, лишь когда скорость самолета достигла 110 миль/час. Самолет чуть подпрыгнул, а потом поднялся в воздух. На высоте 200 футов он развернулся на нужный курс, оставив заходящее солнце позади себя.

МакКарти вывел «Т Тома» на старт с опозданием 20 минут. Он двинулся к цели самостоятельно. В 21.47 Динги Янг повел на взлет Эстелла и Малтби. Через 8 минут после них взлетели Модсли, Шэннон и Найт. Анна махала им. Последние 5 резервных самолетов взлетели только через 2 часа. Когда они придут к цели, Гибсон, если останется жив к тому времени, укажет им, что делать.



## Глава 7. Атака

Гибсон проскользнул над Уошем на высоте 100 футов. В кабине было жарко, и он летел в нижней рубашке, надев поверх нее спасательный жилет. Наконец он не выдержал:

— Эй, Хатч, выключи подогрев.

— Слава Богу, — отозвался радист, поворачивая стекло форточки. Потоки теплого воздуха в фюзеляже «Ланкастера» шли вниз, но, описав круг, поднимались обратно к сиденью радиста. Поэтому ему всегда было жарко, а хвостовой стрелок всегда мерз.

Солнце позади отбрасывало длинные тени на мирные поля с колышущейся пшеницей. Прямо впереди из дымки на горизонте выползала луна, похожая на диковинный глаз. Гибсон управлял самолетом автоматически. Глаза перебежали с горизонта на указатель скорости и репитер компаса. Дымка над Норфолком проплыла в нескольких милях слева. Из носовой кабины Спаффорд сообщил:

— Море.

И через минуту они были над Саутволдом. Под ними промчался галечный пляж, а потом они оказались над морем, плоским и серым в вечернем свете. Берега Англии медленно таяли позади. «G Джордж» снизился до 50 футов, летевшие по сторонам Мартин и Хопгуд сделали то же самое. Они старались как можно дальше оттянуть неприятный момент обнаружения германскими радарными. Однако совершенно избежать его было нельзя. Когда они окажутся в 20 милях от голландского побережья, на экранах радаров замелькают блики, и полетят приказы на зенитные батареи и аэродромы истребителей.

Мартин подлетел поближе. Засверкали огоньки — он что-то передавал лампой Олдиса.

— Что он говорит, Хатч? — спросил Гибсон.

— «Завтра ночью мы намерены надраться до потери сознания». — Хатчисон схватил свой сигнальный фонарь и ответил: — «Вы чертовски правы. Самая большая пьянка всех времен». — Сам Хатчисон не пил.

Тэрум сказал:

— Наша скорость относительно земли ровно 203,5 мили в час. Мы будем над целью точно через 1 час 10 минут и 30 секунд. Мы летим почти точно по курсу, вы отклонились всего на 1 градус.

Это была стандартная шутка. Еще не родился пилот, который мог лететь без отклонения вообще.

В оперативном центре штаба 5-й группы в Грантхэме Кохрейн, расхаживая возле Уоллиса, пытался его успокоить. Уоллис походил на беспокойного отца в роддоме, он суетливо дергался. Кохрейн говорил обо всем, кроме бомб, пытаясь отвлечь Уоллиса. Но Уоллис не мог думать ни о чем другом.

— Вспомните, какую великолепную работу вы проделали, создавая «Веллингтон», — говорил вдохновляюще Кохрейн. — Это великолепная машина. Она останется нашим основным бомбардировщиком еще года три.

— О нет, мой дорогой, — отвечал нервничающий ученый. — Каждый раз, когда я его вижу, я удивляюсь, как мог спроектировать такую ужасную вещь.

Черный «Бентли» влетел на засыпанный гравием двор и затормозил у двери. Часовые взяли на караул, и в комнату вбежал Харрис. Он прошел в оперативный центр.

— Как там, Кокки?

— Пока все нормально, сэр, — сказал Кохрейн. — Не о чем сообщать.

Они начали вышагивать взад—вперед по длинной комнате, где на специальном планшете показывалось положение самолетов. Возле другой стены располагались операторы. Там сидели Саттерли, «Гремлин», начальник разведки, и Данн, начальник связи. Они находились возле телефонов, связывающих штаб с радиостанцией. Рация ловила морзянку любого самолета. При полетах на малой высоте микрофон не брал такие большие расстояния.

Харрис и Кохрейн спокойно беседовали. Уоллис немного походил вместе с ними, но не говорил. Он то и дело смотрел на оперативные карты на стене. Линии курсов были нанесены карандашом, и он высчитывал, сколько миль еще должны пролететь самолеты. В 22.35 Кохрейн посмотрел на часы и сообщил:

— Сейчас они должны подлетать к голландскому берегу.

Солнце скрылось, а луна полностью вышла из тумана, на воде заплясала серебряная дорожка. Вне ее вода была еле различима — черная масса с парой крошечных проблесков.

Тэрум сказал:

— Голландский берег через 5 минут.

Все вздрогнули, так как это были первые слова за последние полчаса.

— Хорошо, — сказал Гибсон.

Мартин и Хопгуд повели свои самолеты вперед, пока не поравнялись с Гибсоном. Они разошлись в стороны, чтобы не быть компактной целью для зениток. Рев их моторов высокой нотой вплетался в гул моторов «G Джорджа». При полете на такой малой высоте, прямо над водой, казалось, что самолеты просто скользят по лунной дорожке навстречу ожидающим их зениткам.

Спаффорд произнес:

— Вижу берег.

Темная смутная масса появилась на воде. Внезапно откуда—то слева в небо поднялась цепочка светящихся шаров.

— Корабль ПВО, — коротко сообщил Мартин.

Снаряды летели мимо, и они просто проигнорировали стрельбу. Лунная дорожка резко оборвалась, они пересекли белую линию прибоя и оказались над вражеской территорией.

— Новый курс 105 по магнитному, — сказал Тэрум.

Три самолета плавно повернули влево и начали свою игру в пятнашки с зенитками.

Северная волна вышла к берегу примерно в это же время. Они заметили Влиланд и повернули на юго—восток, чтобы пролететь над Зейдер Зее. Манро повел их через темный провал. Он был таким узким, что уже через 30 секунд появилась вода, и перед ними были еще 70 миль сравнительно безопасного водного пространства. Но без предупреждения внизу замелькали вспышки и полетели раскаленные белые шары. Манро ощутил толчок, когда они попали в самолет, но вскоре самолеты снова оказались над водой. Манро запросил по интеркому всех членов экипажа, чтобы убедиться: целы ли они? Наушники молчали.

Радист Пиджен тронул его за плечо и закричал прямо в ухо:

— Рация накрылась, интерком тоже. Зенитки разбили их. Но я думаю, что с людьми все в порядке.

Манро пролетел еще несколько миль, пытаясь обмануть сам себя, что все нормально. Но это было, конечно же, не так. Без рации он не мог руководить атакой Зорпе, он не мог даже командовать собственным экипажем при бомбардировке. Выругавшись, он повернул домой.

Воды Зейдера были темными и тихими, предательски обманывая относительно высоты полета.

Джефф Райс скользнул немного вниз, до 60 футов, если судить по нижним прожекторам, но они работали неточно и заставили его спуститься еще ниже, прежде чем он начал выравниваться. Казалось, по самолету ударил молот, моторы загрели. Райс оторвал самолет от воды, однако он уже зацепил брюхом за волны и потерял бомбу. В смятый фюзеляж влилась пара тонн воды, она струями брызнула в стороны, а хвостовой стрелок едва не утонул в своей башне. Каким—то чудом он продолжал лететь, хотя сильно отстал. Когда выяснилось, что бомба потеряна, Райс с тяжелым сердцем повернул назад, в Англию.

Оставшаяся пара, Барлоу и Байерс, определились по мысу Ставорен и через 10 минут снова пересекли вражеский берег в Хадервийке. Никто точно не знал, как скоро зенитки сбили их. Но пришло сообщение, что самолет Барлоу падает, бомба оторвалась и упала на землю. Взрыв ее напомнил восход солнца. Примерно в это же время погиб и Байерс со своим экипажем. О них нечего не было известно. Из команды, нацеленной на Зорпе, остался один МакКарти. Он, опоздав еще на земле, летел в 60 милях позади, что, наверное, и спасло его.

Над Голландией Гибсон, Мартин и Хопгуд снизились до 40 футов, играя в смертельную рулетку: врежусь — не врежусь. Бомбардиры истерически вскрикивали, когда впереди возникали деревья и дома. Самолеты перескакивали через них. Они летели быстро, и люди уже начали уставать. Однажды все трое не заметили линии электропередачи, и самолеты снесли провода.

В 4 милях слева они увидели огни аэродрома Гильце —Рьен, где базировались германские ночные истребители. Через несколько миль они прошли вплотную к аэродрому Эйндоховена. Теперь можно было ожидать появления истребителей. Мартин и Хопгуд снова сомкнули строй, чтобы оказывать взаимную

поддержку. Они смогут заметить приближающийся истребитель, так как он будет выше, а сами они на фоне темной земли будут едва видны. В этом их преимущество. Их слабым местом были зенитки, для которых свои самолеты находились выше. Сразу позади Эйндрховена Гибсон плавно повернул на северо—восток, чтобы обойти нашпигованный зенитками Рур.

В нескольких милях позади летели еще двое. Динги Янг определился по каналу Розендаля и повернул, чтобы проскочить между истребительными аэродромами. Но Билл Эстелл не был уверен относительно точки поворота. Он склонился немного дальше к югу, потом повернул назад и пропал, когда мелькнул обрывок огненной трассы. Больше они Эстелла не слышали. Он стал жертвой либо зенитки, либо истребителя.

Теперь их осталось 14.

Головная тройка пересекла границу Германии и нигде не заметила ни света, ни движения. Только темнота, наполненная шумом моторов. Тэрум подумал, что они отклонились к югу от курса. Поэтому они взяли чуть к северу, что было некстати, потому что это был ненужный маневр. Они подходили к Рейну так, чтобы проскочить между зенитными батареями, позиции которых были известны, в районе Хюльса — Рура. Совсем недалеко от реки 12 легких зениток неожиданно открыли огонь. Стрелки бомбардировщиков ответили, но вскоре самолеты выскочили из—под обстрела. Никто серьезных попаданий не получил. Рейн стремительно приближался. С берегов к ним тянулись линии трассеров, но самолеты перескочили реку прежде, чем эти линии нащупали их.

Через 2 минуты открыли огонь новые орудия. На этот раз 3 прожектора поймали самолет Гибсона. Фоксли и Диринг обстреляли их. Один из прожекторов

погас, но 2 других держали самолет, и воздух наполнился разноцветными трассами. Вступили в бой хвостовые стрелки. Прожектора перебросились на Мартина, ослепив его. Гибсон даже различил большую букву Р на борту «Ланкастера». Стреляли все бортовые пулеметы, и самолет трясся, как в лихорадке. Потом пилоты дали полный газ.

Впереди и чуть слева ожил еще один прожектор. Он поймал Гибсона. Фоксли стрелял непрерывно длинными очередями. Наконец ему удалось разбить прожектор. Когда они пролетали над ним, то увидели разбегающихся артиллеристов. Тэмми Симпсон обстрелял их и вел огонь, пока позволяла дистанция. Вы не можете взять пленных к себе в самолет.

Они прорвались мимо зениток и снова построились. Хатчисон крикнул, что видит зенитки, и дал их точную позицию. В Англии, в Грантхэме Данн перехватил этот сигнал, и мощная рация штаба группы передала предупреждение всем самолетам.

Гибсон повернул на север вокруг Хамма, чьи грузовые станции были знамениты долгие годы. Тэрум сказал:

— Новый курс, шкипер, 165 по магнитному.

Затем они легли на последний отрезок курса между Зостом и Верлем. Теперь луна стояла достаточно высоко, чтобы осветить землю, и впереди показались темные холмы, окружающие воду. Они перевалили через хребет, который перекрывал горизонт, и нырнули в долину. Прямо перед ними лежала плоская поверхность озера Мён.

Оно очень походило на модель. Та же самая чаша воды, те же самые тусклые поля и поперек горла озера приземистая стена, поднимающаяся из воды. Она была увенчана башнями. В полумраке дамба походила на линкор, но более несокрушимый. Усиленный бетон толщиной сотни футов.

— Боже, — сказал Боб Хэй, — неужели Мы можем ее пробить?

Внезапно дамба ожила, расцветившись яркими вспышками. Струи злобных красных метеоров брызгали в небо. Они передвигались наугад, пока наводчики обшаривали пространство.

— Достаточно агрессивны, не так ли? — спросил Тревор—Рупер.

Пилоты отвернули самолеты в сторону и начали описывать широкий круг вокруг озера. Они держались вне досягаемости зениток, дожидаясь прибытия остальных самолетов. Как им показалось, дамбу прикрывало около 10 орудий. Часть находилась на земле возле оконечностей дамбы, но большинство — на башнях прямо на самом сооружении.

Гибсон начал вызывать остальные самолеты. Один за другим они откликались, за исключением Эстелла. Он упрямо вызвал Эстелла, но тот был мертв уже больше часа. Наконец Гибсон прекратил это занятие и печально сказал по интеркому:

— Хорошо, мальчики. Я думаю, нам лучше начать катать шары.

Это был конец ожидания и начало боя, когда все остальное забывается. Он включил передатчик и сказал:

— Всем самолетам «Кулер». Я начинаю атаку. Будьте готовы подходить по очереди, когда я вам прикажу. Хэлло, «М Мавэ». Будьте готовы принять командование, если случится что—нибудь.

— О'кей, лидер. Удачи, — голос Хопгуда был монотонным и спокойным.

Гибсон повернул, обогнув холмы на восточном берегу озера. Палфорд дал газ, и моторы взревели. Самолет, содрогаясь, набирал скорость. Его нос описывал круг, пока впереди они не увидели башни и



парапет дамбы. Вода была совершенно спокойной. Спаффорд сказал:

— Отличное зрелище. Просто волшебство. Я вижу все.

Они выскочили из—за холмов и полетели над водой. Скорость достигла 240 миль/час. Гибсон отдал последние приказания:

— Следи за высотой, Терри! Контроль скорости, Пал—форд! Стрелки, товсь! Подходим, Спэм!

Тэрум включил нижние прожектора и, лежа в блистере, начал диктовать:

— Ниже... ниже... ниже... немного выше... точно, точно—о...

Два световых пятна слились. «G Джордж» находился на высоте ровно 60 футов, и зенитчики видели прожектора. Струи светящихся снарядов вились вокруг. Очереди приближались. Сначала они летели вроде бы медленно, как все зенитные снаряды, а потом стремительно бросались прямо в глаза, когда самолет налетал на трассу.

Гибсон твердо держал руль, нацелившись между башнями. Тэрум следил из своего блистера. Палфорд держал сектора газа и следил за указателем скорости. Спаффорд приник к прицелу. Теперь он видел башни до последнего гвоздя. Гибсон крикнул Палфорду:

— Будь готов стащить меня с сиденья, если меня ранят!

Из носовой части долетел резкий треск — Диринг открыл огонь, поливая башни свинцом.

Дамба стремительно приближалась. Темноту раскололи цветные вспышки, в кабине завоняло кордитом. И кто—то холодно заметил:

— Еще минута, и мы все погибнем.

После этого Спаффорд громко отрывисто крикнул:

— Бомба сброшена!

Самолет кометой пролетел между башнями на гребне дамбы. Взлетела красная сигнальная ракета, которую выпустил Хатчисон, чтобы известить остальных. Снова раздался громкий треск — теперь Тревор—Рупер открыл огонь из хвостовой установки по башням.

Все было закончено, и уже никто толком не мог вспомнить, как собственно происходила атака. Мимо мелькали темные склоны долины, на которых НЕ БЫЛО ЗЕНИТОК! Когда они вышли из боя, Гибсон перевалил через холмы, круто повернул и оглянулся. Голос в наушниках произнес:

— Хорошее зрелище, лидер. Отличная работа.

Черная вода между башнями внезапно вздыбилась и развернулась веером. В середине возникла огромная белая струя, которая поднялась в небо. Озеро закипело, когда белая колонна выросла на 1000 футов в высоту. Она стояла в лунном свете, подобно призраку. До самолета долетел тяжелый удар. Они с тревогой оглянулись и увидели потоки воды, перехлестывающие через дамбу. Летчики на мгновение поверили, что она взорвана. Но вода успокоилась, а дамба стояла по—прежнему. Белая колонна медленно опустилась.

Они летали вокруг озера, пока Хатчисон сообщал морзянкой на базу. Через несколько минут Гибсон решил, что озеро достаточно успокоилось и можно сбрасывать следующую бомбу. Он передал по радио:

— Хэлло, «М Мавэ». Вы можете атаковать. Удачи.

— О'кей, лидер. Атакую, — Хопгуд был как всегда лаконичен.

Он пропал в темноте над дальним концом озера, пока остальные ждали. Потом они увидели сверкание нижних прожекторов и 2 желтых пятна, скользящих по воде. Они сблизились и слились в одно. Самолет имел требуемую высоту. Хопгуд лег на боевой курс. Зенитки обнаружили его, и сотни ядовитых пчел устремились к

«Ланкастеру». Расстояние быстро сокращалось, и зенитки накрыли цель. Кто—то произнес:

— Черт, он подбит!

Красное свечение расцвело на внутреннем левом крыльевом баке, а затем длиннейшая полоса пламени протянулась за «М Мавэ». Похоже, бомбардир был ранен, так как бомба перелетела парашет и упала на здание силовой подстанции.

Самолет перескочил через дамбу и задрал нос, набирая высоту, чтобы экипаж мог выпрыгнуть с парашютами. Но затем баки взорвались. Колоссальная оранжевая вспышка проглотила самолет, крылья отлетели, и пылающий фюзеляж врезался в землю, разбрасывая горящие обломки. Бомба взорвалась на земле, как ослепительное маленькое солнце. Все закончилось в несколько секунд.

Кто—то произнес по радио:

— Бедный старый Хоппи.

Гибсон вызвал:

— Хэлло, «Р Попей». Вы готовы?

— О'кей, лидер. Атакую.

— Я пролечу через дамбу и постараюсь отвлечь зенитки, чтобы помочь вам выполнить заход.

— О'кей, лидер. Спасибо.

Мартин вывернул с холмов, а Гибсон полетел поперек озера параллельно дамбе, держась вне досягаемости ее зениток. Когда появились прожектора Мартина и заскользили по воде, Гибсон повернул назад. Дириг и Тревор—Рупер открыли огонь. 6 линий трассеров сошлись на башнях, отвлекая их внимание. Поэтому несколько секунд наводчики не замечали Мартина, несущегося низко над водой. Он выдерживал высоту, а Уиттекер держал скорость. Они летели прямо на центр дамбы между башнями. Наконец зенитчики заметили их и поставили огневую завесу. Она поднималась огненным фонтаном, сквозь который им

предстояло пролететь. Мартин прочно удерживал рукоять управления. По нему стреляли 2 орудия. Их снаряды летели над водой. Маленький зоркий Фоксли заметил, откуда они стреляют, и открыл ответный огонь.

Боб Хэй резко крикнул:

— Бомба сброшена!

Как раз в этот момент 2 снаряда врезались в правое крыло, один из них взорвался во внутреннем бензобаке. А через секунду они уже проскочили завесу. Тэмми Симпсон открыл огонь из хвостовой башни. Чемберс выпустил сигнальную ракету, и они помчались вниз по долине. Уиттекер испуганно уставился на дыру в правом крыле, но пламени там не было. Внезапно он понял, почему, и затряс Мартина, крича ему в ухо:

— Слава Богу, проклятый правый бак был пустым!

Мартин передал:

— Бомба сброшена, лидер.

— О'кей, «Р Попей». Как вы там с зенитками? Хэлло, «А Эплл». Вы готовы?

— О'кей, лидер.

— Хорошо, начинайте. Сообщите, когда выйдете на исходную позицию. Я отвлеку зенитки от вас.

Мартин снова передал:

— «Р Попей» вышел из боя, лидер.

— О'кей. Вы повреждены?

— Да—а. Правое крыло, но мы в порядке. Мы можем лететь.

Озеро внезапно снова вскипело возле дамбы и опять выбросило белую колонну высотой 1000 футов. Новый каскад воды перехлестнул через дамбу, но когда пена спала, стало видно, что дамба держится.

Динги Янг вышел в эфир.

— «А Эплл» ложится на боевой курс.

Гибсон снова полетел через озеро, чтобы его стрелки могли поиграть с немцами. Теперь и Мартин

сделал то же самое. Когда Янг пошел на дамбу, Гибсон и Мартин пристроились к нему чуть выше, поэтому зенитчики не знали, по кому стрелять. Янг перескочил через дамбу и сообщил, что у него все в порядке. Огромный взрыв в третий раз потряс дамбу, бомба попала исключительно метко. Но дамба стояла! Гибсон дождался, пока сникнет фонтан брызг и вода успокоится.

Он вызвал Малтби и приказал ему выходить в атаку. Когда Малтби лег на боевой курс, Гибсон и Мартин сопровождали его, стреляя из всех пулеметов. Они даже включили навигационные огни, чтобы заставить зенитки стрелять по ложным целям. Красная ракета взвилась из кабины самолета Малтби, сигнализируя, что атака была успешной.

Через несколько секунд над стеной дамбы в небо поднялась целая гора воды. Было непонятно, насколько точно попала бомба. Брызги после взрыва разлетелись по всей долине, и никак не удавалось различить, что произошло с дамбой. Гибсон начал вызывать Шэннона, чтобы приказать атаковать. Однако он не успел сказать ни слова, так как в наушниках раздался истерический крик:

— Дьявол, она взорвалась! С ней кончено! Смотрите, ради Христа!

Двигаясь вдоль склона долины, Мартин увидел, как бетонная поверхность внезапно треснула и распалась под напором воды. Гибсон развернулся посмотреть и вздрогнул. Зазубренная пробоина 100 футов длиной и 100 футов шириной зияла в теле дамбы. Озеро рвалось сквозь нее. 134 миллиона тонн воды низвергались в долину струей длиной 200 футов. Вода пенилась на зазубренных краях пробоины и кипела, падая на землю, туда, где еще недавно стояла силовая подстанция.

Гибсон приказал Шэннону не спешить.

Остальные самолеты кружили в небе, и летчики с испугом смотрели на это. В лунном свете они увидели, как стена воды помчалась по долине. Она имела высоту 25 футов и неслась со скоростью 200 фут/сек. Один из стрелков по инерции дал очередь по башне, но тут же прекратил огонь. Испуганную тишину нарушало только бормотание интеркома. Все пришли в необычайное возбуждение. Единственным человеком, который всего этого не видел, был Хатчисон. Он сидел за ключом и отстукивал: «Ниггер».

Скоро шипящий пар и брызги скрыли долину. Гибсон приказал Мартину и Малтби лететь домой. После этого он приказал Янгу, Шэннону, Модсли и Найту лететь следом за ним на восток к дамбе Эдер. Янг должен был руководить налетом, если Гибсона собьют.

## Глава 8. Вздрыбленное озеро

В Грантхэме вслед за предупреждением о зенитках в Хюльсе последовала долгая тишина. Потом резко зазвонил телефон Данна, и в мертвой тишине все услышали попискивание морзянки. Это было достаточно медленно, и Кохрейн, стоявший рядом, смог ее читать.

— «Гонер», — сказал он. — От «G Джорджа».

«Гонер» был кодовым словом, которое означало, что Гибсон взорвал свою бомбу в намеченном месте.

— Я надеюсь, что одной бомбы хватит, — сказал мрачно Уоллис.

— Вероятно, она ослабит дамбу, — утешил его Кохрейн. Харрис выглядел, как на похоронах. Больше от «G Джорджа» сообщений не было, хотя ждали они долго. Долгое молчание. Ничего с того момента, как сел Хопгуд. Зазвонил телефон. «Гонер» от «P Попей». Снова мучительная тишина. «Гонер» от «A Эплл». Уоллис даже сегодня клянется, что между каждым сообщением проходило по полчаса, но по журналу получают всего 5 минут. «Гонер» от «J Джонни». Это был Малтби. Над Уоллисом засияло нечто вроде нимба.

Через минуту телефон снова зазвонил, но теперь морзянка затрещала с такой скоростью, что никто не мог читать ее. Данн распечатывал ее буква за буквой, а потом завопил, не выдержав:

— «Ниггер»! Это «Ниггер». Все кончено!

Уоллис схватился за голову и затанцевал по комнате. Строгое лицо Кохрейна отразило подобие улыбки. Он схватил Уоллиса за руку и поздравил его. Харрис усмехнулся впервые с того дня, как Уоллис познакомился с ним. Харрис пожал ему руку и сказал:

— Уоллис, я не верил ни единому слову из того, что вы говорили об этой проклятой бомбе, но теперь вы

можете продавать мне даже розовых слонов.

Чуть позднее, когда возбуждение слегка улеглось, он добавил:

— Я должен немедленно позвонить Порталу.

Сэр Чарльз Портал, командующий КВВС, в ту ночь находился в Вашингтоне и как раз обедал с Рузвельтом. Харрис схватил ближайший телефон и потребовал:

— Дайте мне Белый Дом.

Маленькая скромница из вспомогательной женской службы ничего не знала о сверхсекретном налете. Даже в Грантхэме Кохрейн обеспечил высшую секретность. Она не понимала важности происходящего и не узнала великого человека, который говорил. Ее застигли врасплох, она автоматически ответила:

— Да, сэр.

И, не размышляя, дала единственный белый дом, который знала — прелестную маленькую придорожную гостиницу в нескольких милях от Грантхэма.

Харрис сначала подумал, что ему попался чудо—оператор, когда Белый Дом ответил немедленно. Последовала пара минут безумной путаницы и неопишуемой комедии, когда Харрис требовал Портала, а заспанный лендлорд, которого вырвали из постели посреди ночи, тщательно подбирая слова, объяснял ему, что в этом месте не остановился никто по фамилии Портал. И вообще здесь никто не останавливался, так как мест нет. А если бы у него и была комната, он не позволит останавливаться в ней всяким, кого люди разыскивают в такое время сутрк. Ни на день.

Харрис побагровел. Последовал обмен резкостями, пока он не швырнул трубку. Кто—то спустился вниз и переговорил с телефонисткой. В ужасе целый час она пыталась вызвать Вашингтон, но безуспешно.

В 3 километрах вниз по долине Мён лежала маленькая сонная деревушка Химмельпфортен, что означает «Врата на небо». Взрыв поднял деревенского



священника отца Беркенкопфа. Он сразу догадался, что случилось, потому что именно этого он опасался последние 3 года. Он побежал к своей маленькой каменной церквушке Porta Coeli (что тоже означало Врата в небо, только на латыни) и начал лихорадочно звонить в колокол, чтобы предупредить жителей деревушки. Неизвестно, сколько из них получили предупреждение вовремя. В темноте звон колокола зловеще летел над долиной, а затем послышался приглушенный грохот, который стремительно надвигался. Беркенкопф должен был его слышать, и он понимал, что это значит. Однако он продолжал звонить в колокол, когда стена воды обрушилась на церковь и деревушку Врата в небо и смела их.

Вода промчалась много миль вниз по долине и снесла еще несколько деревень. В кипящем водовороте мелькали обломки домов, кровати, сковородки, церковный колокол, трупы кошек и коров, свиней и собак, тела отца Беркенкопфа и множества других людей.

Война, как заметил кто—то, великий уравниватель, однако он не подразумевал такой буквальный и ужасный конец.

Дамбу Эдера было гораздо труднее найти из—за густого тумана, залившего долину. Гибсон какое—то время кружил на месте, пока не удостоверился, где он находится. Один за другим и остальные летчики обнаруживали плотину. Вскоре все они кружили против часовой стрелки над озером. Зениток не было. Возможно, немцы полагали, что Эдер в них не нуждается. Дамба лежала глубоко в складках холмов. Гребни вокруг нее достигали высоты 1000 футов, и для тяжелых самолетов просто не было места пикировать ночью.

Гибсон сказал:

— О'кей, Дейв, начинай атаку.

Шэннон описал широкий круг над гребнями, а потом опустил нос самолета. Однако пике не было достаточно крутым, и он проскочил мимо. Сержант Гендерсон дал полный газ, и Шэннон потянул ручку на себя. Они едва не врезались в гору на противоположном склоне долины.

— Извиняюсь, лидер, — сказал Шэннон, переведя дух. — Не обращайтесь внимания. Я попытаюсь еще раз.

Пять раз он пикировал в темную долину, но каждый раз не мог выйти в точку сброса бомб. Он едва не зацепил хвостом «Ланкастера» склон холма. Тогда Шэннон передал по радио:

— Я думаю, мне лучше сделать еще круг, чтобы ознакомиться с местом.

— О'кей, Дэйв. Повертись еще немного, пусть попытается кто—нибудь другой. Хэлло, «Z Зебра», теперь ваша очередь.

Модсли подтвердил приказ и через минуту спикировал вдоль контура холмов. Однако он тоже проскочил точку сброса и был вынужден прыгнуть вверх, как и Шэннон. Модсли попытался снова, но с тем же самым результатом. Он сказал, что намерен попробовать еще раз. Модсли медленно прошел над хребтами, повернул только в последний момент и резко опустил нос самолета в темноту, вынуждая его нырнуть в долину. Остальные пилоты видели, что он стремительно снижается, потом огни прожекторов засверкали на поверхности воды и быстро сошлись вместе. Световое пятно помчалось к дамбе.

Вспыхнула красная сигнальная ракета, когда Фуллер сообщил:

— Бомба сброшена!

Однако им следовало убираться как можно скорее. Бомба попала в парапет дамбы и взорвалась с ужасной вспышкой в момент удара. В этой вспышке все на

мгновение увидели силуэт «Z Зебры». А потом лишь мрак.

Гибсон напряженно произнес, зная, что все это бесполезно:

— Генри, Генри, хэлло. «Z Зебра», как вы?

Ответа не было. Он сделал вызов еще раз, и просто невероятно, но из темноты совершенно спокойный голос произнес:

— Я думаю, все нормально... ждите...

Это слышали все: Гибсон, Шэннон, Найт. Они поразились, как это возможно? После этого Гибсон вызвал Модсли еще раз, но больше ответов не было. Модсли не вернулся.

Гибсон произнес:

— О'кей, Дэвид. Ты атакуешь.

Шэннон сделал еще заход и снова промахнулся. Он описал еще один круг, нырнул в темноту. На сей раз все прошло гладко, самолет вышел из пике над самой водой и устремился к дамбе. Он быстро нашел нужную высоту и правильно сбросил бомбу. Шэннон круто бросил самолет в сторону над горным отрогом. Под парашютом бомба выбросила знакомый фонтан белой пены. Когда он опал, Гибсон, спикировавший к воде, увидел, что дамба стоит. Оставался только Найт. У него имелась последняя бомба. Гибсон приказал ему атаковать.

Найт совершил первый заход и, разумеется, промахнулся. Новый заход. Снова неудача.

— Следуй по лунной дорожке и пикируй до предела, Лес, — сказал Шэннон. Он дал еще несколько советов по радио, которые Найт внимательно выслушал. Это был молодой австралиец, трезвенник, главным его занятием по вечерам было писание писем домой и живопись. Он спикировал еще раз. Теперь все получилось идеально, он сбросил бомбу как надо. Все увидели всплеск. А через секунду озеро вздыбилось. Гибсон нагнулся, чтобы лучше видеть, и увидел... Стена

воды рванулась из отверстия в дамбе и помчалась по долине всесокрушающим потоком.

Найт пришел в неопиcуемый восторг, он испуcтил дикий вопль, который радио послушно донесло до остальных, и только потом догадался отключить передатчик. Реплики экипажа тоже ушли в эфир, и они были крайне выразительны.

Это было еще более фантастично, чем в Мёне. Брешь в дамбе оказалась огромной, и через нее хлынули более 200 миллионов тонн воды. Долина Эдера была круче, и пилоты безмолвно смотрели, как пенящийся вал летит по долине, извиваясь, как змея. Его скорость была не меньше 30 фут/сек. Они видели, как автомобиль пытается удрать от воды. Был замечен лишь свет фар, испуганно дергавшийся в темноте. Но автомобиль проиграл гонку. Пена настигла его, фары на мгновение засветились зеленым, а потом погасли.

Хатчинсон передал морзянкой «Динги». Это был кодовый сигнал, что дамба Эдера уничтожена. Когда он кончил, Гибсон сказал:

— О'кей. Всем самолетам отбой. Полюбовались и хватит. Двинули домой.

Звук их моторов медленно затих между холмов, когда они полетели назад.

МакКартти летел к дамбе Зорпе в одиночку, виляя между холмов к югу от Мёна. Долины были полны тумана, поэтому прошло много времени, прежде чем он сумел определиться с местом. Озеро тускло отсвечивало сквозь дымку, и он узнал его очертания, вспомнив учебную модель.

Он совершил пробный заход и, как остальные над Эдером, обнаружил, что нужно пикировать круче. Потом он нашел точку прицеливания и немного заспешил. МакКартти выполнил 2 захода, но не был удовлетворен. Во время третьего захода он пробил завесу тумана, чтобы не мешал обманчивый лунный свет. Он едва не

врезался в воду и выровнял самолет в последний момент. Джексон нашел точку прицеливания, потянулись секунды.

— Бомба сброшена!

Самолет уже перескочил через стену холмов, когда она взорвалась у стены дамбы. МакКарти спикировал еще раз, и все увидели брешь шириной 50 ярдов. После того, как они взяли курс на Англию, Итон отстучал по радио, что бомбежка завершена успешно.

Радость Уоллиса была полной. Кохрейн радировал «G Джорджу», запрашивая, не осталось ли у него самолетов, чтобы перенацелить их на Зорпе. Хатчинсон ответил, что не осталось. Саттерли, который руководил действиями резервной группы, передал им приказ по радио.

Бэрпи на «S Шугар» был перенацелен на Зорпе, но не ответил. Не ответил он и на повторные вызовы. К этому времени он уже был мертв.

Браун на «F Файрфлай» был послан к Зорпе и прибыл туда уже после того, как улетел МакКарти. Туман стал еще гуще. Хотя он спикировал к самой дамбе, его бомбардир Оансиа не успел прицелиться.

Браун спикировал второй раз, однако и второй раз туман помешал Оансии. Они совершили 8 попыток, после чего Браун на время прекратил это занятие и решил провести небольшое совещание по интеркому. При следующем заходе Оансиа сбросил пачку зажигалок на деревья рядом с дамбой. Они ярко вспыхнули, деревья тоже загорелись, поэтому во время десятого захода Оансиа увидел это зарево издалека. Теперь он точно знал, где находится цель, и метко сбросил свою бомбу.

Они начали с разворотом набирать высоту, а столб воды и грязи вылетел из тумана. Потом он опал, и летчики увидели воздушную ударную волну, похожую на гигантское кольцо дыма вокруг этого столба.

Андерсон на «У Йоркере» тоже был послан к Зорпе, однако он прилетел еще позднее Брауна. Теперь долина была полностью скрыта туманом, поэтому увидеть озеро и дамбу было просто невозможно. Он вернулся назад вместе с бомбой.

Оттли на «С Чарли» получил приказ лететь к дамбе Листер, одной из второстепенных целей. Он подтвердил получение приказа, но больше никто ничего о нем не слышал.

Последним пилотом был Таунсенд на «О Орандже». Его целью была дамба Эннерпе. Он долго искал ее в тумане и сделал 3 захода, прежде чем был удовлетворен и сбросил бомбу. Атака оказалась успешной.

10 самолетов из 19 возвращались домой. Теперь они были легче на 8 тонн за счет сброшенных бомб и сожженного бензина и могли развить максимальную крейсерскую скорость 245 миль/час. Можно было не заботиться о расходе топлива, единственной задачей было долететь до дома. Берег был в часе полета, но до восхода солнца оставалось меньше. Летчики знали, что пилоты вражеских истребителей с нетерпением ожидают, когда порозовеет небо на востоке.

Харрис привез Кохрейна и Уоллиса в Скэмптон, чтобы встретить уцелевших. В оперативном центре он снова взялся за телефон, чтобы дозвониться до Портала. На сей раз он сразу предупредил телефонистку, что будет говорить главный маршал авиации, начальник Бомбардировочного Командования сэр Артур Харрис.

— Да, конечно, — согласилась терпеливая девушка, которая знала, какие шуточки позволяют себе молодые лейтенанты. — Это снова вы, сэр. Теперь пойдите и позвольте вашему штурману уложить вас в постель. Он поможет вам взять правильный курс.

В оперативном центре грохнул взрыв. Необычайно вежливый офицер связи слетел вниз по лестнице и объяснил девушке, какую ужасную вещь она сделала. Кто—то успокаивал взбешенных людей в оперативном центре, пока девушка дозванивалась до Вашингтона. На сей раз линия была свободной, и кое—как успокоенный Харрис имел удовольствие сообщить Порталу:

— Операция «Даунвуд» прошла успешно... да, успешно!

Гибсон увидел впереди черную кляксу Хамма и повернул на восток. Слева он увидел еще один самолет. Гибсон подумал, что тот летит слишком близко к Хамму. и тут же замигали вспышки выстрелов зениток, и что—то взорвалось в небе, где только что находился самолет. Он падал, извергая пламя, подобно метеору. Возможно, это был Бэрпи. Или Оттли.

Таунсенд последним покинул район дамб. Он пролетел над Мёном и сначала не узнал его. Озеро изменило форму. Всюду виднелись илистые отмели, на которых застряли рыбацьи лодки, мосты нелепо торчали, словно на ходулях, над усохшей речкой. Противоторпедная сеть исчезла, а местность ниже дамбы полностью изменилась. Возникло новое озеро, которого раньше не было. Странное озеро, несущееся вниз по долине.

Каким—то чудом большая часть самолетов ушла от зениток на обратном пути. Но любое везение однажды кончается, небо на востоке посветлело, и теперь тяжелые бомбардировщики больше походили на сидящих уток. Тревор—Рупер сообщил Гибсону по интеркому:

— Неопознанный самолет позади.

— О'кей, Трев.

«G Джордж» стремительно пошел вниз, пока не начал буквально скрести брюхом по изгородям на

пастбищах, а перепуганные овцы принялись разбегаться в панике.

— Больше не вижу, — передал Тревор—Рупер, но Гибсон на всякий случай продолжал ползти по земле.

Над Голландией он вызвал Динги Янга, но не услышал ответа. Гибсон начал гадать, что случилось с Динги. (Штаб группы знал! Они получили короткое сообщение от Янга. Он прошел побережье на малой высоте и последний залп зениток попал в самолет. Янгу удалось, теряя высоту, протянуть еще несколько миль, но потом он сел на воду.)

Подойдя к Западному Валу, Гибсон набрал высоту 300 футов. Палфорд толкнул сектора газа вперед и снова спикировал к земле. Они набрали скорость 270 миль/час и промчались над танковыми ловушками и песчаным берегом. Вскоре под ними было хмурое серое море, а зенитки остались позади.

Через 10 минут над Голландией встал рассвет, но Таунсенд все еще не выбрался с материка. Ему повезло, и он проскочил между орудиями.

Малтби прибыл первым. Он сел на рассвете и обнаружил, что весь аэродром дожидается его, несмотря на сумерки. Харрис, Кохрейн и Уоллис встретили его. Малтби рассказал, что видел. Сел Мартин. Мэтт Сандерс выскочил, чтобы встретить его, и нашел Мартина под крылом самолета, огорченно рассматривающим зазубренную дыру в крыле.

— Хэлло, Мэтт, — сказал он. — Ты посмотри, что эти ублюдки сделали с «Попей».

Один за другим садились самолеты, и пилоты шли в оперативный центр, где их внимательно выслушивали Харрис, Кохрейн и Уоллис. Вошел Гибсон. Его волосы, в течение 8 часов пребывавшие под шлемом, наконец улеглись.

— Это было сумасшедшее дело, сэр, — сказал он. — Летели, словно бомбы, но не смогли проскочить мимо



зениток. Я боюсь, что некоторым парням досталось. Не знаю точно, сколько пострадало. Наверняка Хопгуд и Модсли.

Они перекусили яичницей с ветчиной и столпились вокруг бара с пивом, ожидая отставших. Шэннон и Динги Янг сели на воду, и кто—то сказал:

— Неужели старый пьяница еще не дошлепал обратно? Он делает это уже в третий раз. И будет делать это еще слишком часто.

Янг был вынужден заниматься этим СЛИШКОМ часто. На сей раз его не было в спасательной лодке.

Уоллис встревожено спросил:

— Где они? Где остальные? Саммерс ответил:

— Они соберутся, дайте только время. Возможно, они сели в других местах.

Однако вскоре ожидание стало бессмысленным, и Уоллис понял, что все стоящие вокруг него пьют за тех, кто не вернулся. Исключая его самого. Он не пил. Мартин заставил его взять полпинты, однако он просто стоял, пытаясь сморгнуть слезы. Потом Уоллис выдавил:

— О, если бы я только знал. Я никогда не начал бы это!

Матт и Чарльз Уитворт попытались заставить его поскорее забыть об этом.

Сборище помаленьку рассасывалось. Кто—то сказал: — А почему у нас здесь мальчишник?

Тут же австралиец и еще три человека вломились в комнату, где жили женщины. Одна из девушек сидела на кровати и раздевалась.

— Вам нельзя сюда заходить! — завизжала она.

— Да мне можно, — ответил один из летчиков. Он схватил с туалетного столика пару теннисных мячей и засунул себе под мундир. Затем с одобрением осмотрел новоявленный бюст и сказал: — Все девочки в сборе. Выходите и присоединяйтесь к вечеринке.

Девушка сказала, что еще ни разу не бывала на вечеринках перед завтраком. Тогда они схватили кровать и начали подкидывать ее к потолку, пока она не запросила пощады. — Ну хорошо, хорошо, дайте только одеться.

Гибсон быстро ушел с пирушки, но не отправился спать. Он пошел в ангар, чтобы передать Хамфри и Чифи Пауэллу список жертв. Они должны были телеграммами известить родственников. 56 безбородых юнцов из 133 отправившихся в полет пропали. Только трое сумели выпрыгнуть с парашютами на опасно малой высоте и остаток войны провели в малоприятной обстановке лагерей военнопленных. Гибсон ожидал больших потерь над Мёном, где разведчики обнаружили кое—какие оборонительные сооружения, но там был сбит только 1 самолет. (Только после войны обнаружилось, что таинственные черные тени на склонах холмов — всего—навсего декоративные сосенки. В разгар войны немцы не смогли отправить дополнительные орудия, но постарались хотя бы изобразить их.)

На ланч экипажи отправились в дом Уитворта. Уоллис устало спустился по лестнице, потрясенный потерями, через некоторое время он улетел в Уэйбридж вместе с Саммерсом. Мартин дал ему снотворное, когда он уходил, чтобы он смог ночью уснуть. Он уснул. Усталый ученый выронил таблетку где—то в постели и выключился, как лампочка.

Около 14.00 даже выносливые Мартин и Уиттекер решили отправиться поспать, однако в 17.00 они были на ногах и отправились на автобусе в Вудхолл Спа на вечеринку. На обратном пути Дэвид Шэннон и Анна сидели рядом. Шэннон наклонился прямо к уху девушки, чтобы не слышали остальные, и предложил ей выйти за него замуж.

— О, Дэвид... — пробормотала она, — ... только не с такими усами.

Шэннон невольно схватился за них. Это было самое дорогое для него, они делали его совсем взрослым — он выглядел по крайней мере на 22 года. Он откашлялся.

— Это серьезно? Мои усы или ты?

Ответом было молчание.

— Ну хорошо, я сбрею их.

Утром 617-я эскадрилья отправилась в увольнение — 3 дня для наземного персонала и 7 дней для уцелевших летчиков. Остался Гибсон, который 2 дня писал письма матерям погибших. Он отказал Хеверону, хотевшему отпечатать стандартную форму извещения, и написал всем собственноручно, каждый раз по—новому. 56 писем.

В Лондоне и у себя дома летчики обнаружили, что стали знаменитыми. Разведывательный «Москито» вернулся из полета над Германией со снимками, и от них захватывало дух. Озера Мён и Эдер были пусты. 330 миллионов тонн воды, подобно раковой опухоли, расползлись по долинам западного Рура, только скелеты городов и деревень были видны среди пустошей.

На Рур, который раньше подвергался испытанию огнем, теперь обрушилась вода. На 50 миль от Мёна и 50 миль от Эдера угольные шахты были затоплены, заводы разрушены. Фрицлар, один из крупнейших военных аэродромов Гитлера, оказался под водой. Самолеты, летное поле, ангары, казармы, бомбохранилища — все пропало. Исчезли шоссе, железные дороги, мосты. Промышленный пригород Касселя Унтернойштадт, находившийся в 40 милях от Эдера, ушел под воду. Поток промчался еще несколько миль по долине Фульды. Берега каналов были размыты, электростанции снесены, домны Рура оказались без воды и не могли давать сталь. Десятки речных

сооружений были разрушены в Гельзенкирхене, Дортмунде, Хамме и Бохуме. Транспортная система, обеспечивавшая поступление сырья в Рур и вывоз готовой продукции, была уничтожена. Некоторые заводы не были снесены, однако не могли работать, так как лишились электричества или воды.

В маленьком городке Нехайме для ремонта были задействованы 2000 человек, в том числе 1250 солдат. Еще 2000 человек пытались отремонтировать дамбу. Но и много месяцев спустя, во время битвы за Рур, воды не хватало даже для тушения пожаров.

Официальный германский отчет приводит «мрачную картину опустошения». К осени выяснится, насколько пострадало производство, однако по оценке это было равно потере 100000 рабочих на несколько месяцев.

125 заводов и фабрик были либо уничтожены, либо тяжело повреждены. Примерно 3000 гектаров пашни были опустошены. Уничтожено 25 мостов, 21 мост поврежден. Погибло 6500 голов скота.

Таковы были издержки. Но были еще и потери. Утонули 1294 человека, большей частью гражданские. Однако в основном это были пленные и рабы — 749 человек. В долине Эдера располагался лагерь русских военнопленных.

После налета немцы привлекли сотни солдат с зенитными орудиями для охраны остальных дамб в Германии. А пока они трудились, как бобры, чтобы отремонтировать Мён. Они построили 2 высоких пилона в 2000 ярдов от дамбы и натянули между ними трос поперек озера. С него до самой воды свешивались другие тросы с подвешенными гранатами. Это была ловушка для низколетящих самолетов. Возле самой дамбы они растянули 2 прочные противоторпедные сети, еще одна была установлена в 1000 ярдов от дамбы. На сухой стороне дамбы они растянули стальную сеть.

Обербургомистр Дилльгардт был отомщен, но слишком поздно. Дверь конюшни захлопнули, когда лошадь уже пропала.

Гибсон спокойно провел увольнение со своей женой Евой. Она была потрясена, когда на первых страницах газет появились фотографии ее Гая. Все время службы в 617-й эскадрилье он уверял ее, что работает в летной школе.

Микки Мартин был приглашен в штаб австралийских ВВС. Там смуглая симпатичная девушка по имени Венди пустила в ход все свое обаяние, чтобы заставить его рассказать о налете и передать это в Австралию. Однако несокрушимый Мартин сказал только:

— Давайте пообедаем вместе.

Он хранил молчание, пока она не согласилась.

В Скэмптоне Гибсон получил письмо от деревенского vicar. Вскрыв конверт, он нашел копию письма, которое тот отправил в «Таймс».

«Сэр,

В международном движении охраны пернатых бомбежка дамбы Мёна вызвала серьезную обеспокоенность. В течение 3 лет с начала войны пара окольцованных нами лебедей —кликунов гнездилась на этом озере. Это самые редкие из крупных птиц Европы. Существует еще только одна известная нам пара этого арктического подвида. Ее сфотографировала в 1927 году тетка профессора Ольссена, Рейкьявик, в месте их гнездования на озере Тонгваллаватн, Исландия.

Кто—нибудь что—нибудь слышал о судьбе пары с Мёна, возможно, последней пары в Европе? Учитывая редкость этих прекрасных птиц, разве можно было разрешить бомбардировку их места гнездования? Более того, если уж операция была необходима, разве нельзя было ее отложить до тех пор, пока вырастут лебедята (если они были)?

Искренне ваш...»

«Таймс» поняла, что это скверно пахнет, и не стала публиковать письмо, что было вполне разумно. Ведь позднее Гибсон узнал, что оно было написано 2 офицерами разведки из Скэмптона.

Микки Мартин тоже получил письмо. Один австралиец написал, что он коллекционирует сувениры для военного музея и просит прислать что—нибудь от рейда на дамбу. Мартин был совершенно непочтительным там, где речь шла о тылах. Он ответил:

«Сэр,

Мне крайне интересен ваш музей и я посылаю вам в конверте дамбу Мёна

Искренне ваш...»

Ниже подписи он заставил Тоби Фоксли написать красными чернилами: «Просмотрено цензорами и конфисковано Комитетом по водным ресурсам метрополии».

После этого пришли награды — 33 штуки. Гибсон получил крест Виктории, Мартин, МакКарти, Малтби, Шэннон и Найт — Кресты за выдающиеся заслуги. Боб Хэй, Хатчинсон, Легго, Дэнни Уокер получили пряжки к своим Крестам за летные заслуги. 10 человек получили Кресты за летные заслуги, в том числе Тревор—Рупер, Бакли, Дииринг, Спаффорд, Тэрум. Браун и Таунсенд получили Медаль за выдающуюся отвагу, еще 12 человек были награждены Медалями за летные заслуги, среди них Тэмми Симпсон, Самптер, Оансиа и Палфорд.

Узнав новость, Гибсон позвонил сержанту Пауэллу.

— Чифи, — спокойно сказал он, — если я изменюсь, сразу скажи мне.

27 мая король и королева посетили новую знаменитую эскадрилью. Экипажи в парадной форме были выстроены перед самолетами. В этот день Шэннону исполнился 21 год, о чем Гибсон предупредил короля. Поэтому когда монарху представляли Шэннона, он пожал пилоту руку и весело сказал:

— Для своего возраста вы прекрасно сохранились, Шэннон. Вам просто следует пойти на вечеринку.

Гибсон устроил конкурс на лучшую эмблему эскадрильи и представил несколько проектов королю на выбор. Король позвал королеву, и они, не сговариваясь, выбрали рисунок разбитой дамбы. Из пробоины хлещет вода, а в небе сверкают молнии. Под рисунком был девиз: «Après nous les deluge». Это звучало двусмысленно — «После нас хоть потоп». Особенно, если вспомнить, что это сказала королева Мария—Антуанетта.

Ночью, когда королевская чета отбыла, Шэннон устроил пирушку. Ближе к концу в комнате появилось неожиданное видение. Чарльз Уитворт нарядился в охотничью сбрую, красную куртку и белые бриджи и заявил о себе громкими звуками рожка. Он дудел, пока кто—то снизу не заорал: «Какого черта?! Что там творится?!» — распахнулась дверь и появился некий старший офицер в расшитом галунами мундире, с золотыми дубовыми листьями на фуражке и орденской колодкой на груди. Раздались испуганные возгласы, но когда не совсем трезвые глаза разглядели вошедшего, загремел кошачий хор.

— Шэннон!

Шэннон незаметно удрал и стащил мундир и фуражку Уитворта. Он вошел, отобрал дудку у Уитворта и пробормотал:

— Кто эти несчастные в маскарадных костюмах?

Уитворт сунул ему клубнику в охотничий рожок.

— В карцер! — завопил Шэннон. — В кандалы его! Он повернулся к своему радисту, тощему Конкейву Гудолу и заревел:

— Стоять смирно, когда смотришь на меня!

— А ты вообще не стоишь, — холодно ответил Гудол. Бакли вышел вперед, невозмутимо осмотрел своего командира экипажа и сказал:

— Сдерем с него штаны?

Все уже двинулось было, но Гибсон остановил:

— Нет. Будем милосердны. Сегодня его 21 день рождения.

Кто—то слишком безжалостный вставил:

— Шэннон, да ты пьян в стельку.

На что Шэннон надменно ответил:

— Да, но по королевскому повелению.



## Глава 9. Самый черный час

Прошло несколько безмятежных недель. Гибсон отправил письмо в Геральдическую Палату с просьбой утвердить выбранный герб. Эскадрилья получила новые самолеты и проводила тренировочные полеты на большой и малой высотах. Кроме того, неприятным новшеством для летчиков оказалась введенная Гибсоном обязательная физзарядка. Когда на второе утро Гибсон поймал 3 человек, не явившихся на зарядку, он заставил их проделать кросс вокруг аэродрома — 4,5 мили. А чтобы удостовериться, что они не будут сачковать, отправил с ними разозленного Чифи Пауэлла. Пауэлл совсем этого не желал, но тоже стал участником забега. Через несколько дней еще пара летчиков решила понежиться в постели. Гибсон прописал им полчаса физических упражнений в противогазных масках. После этого уже никто не пытался увильнуть.

Все награжденные были приглашены в Букингемский дворец на 22 июня. 21 июня они отправились в Лондон в 2 специальных вагонах. В одном ехали положительные герои с женами, а во втором негодяи с бутылками в карманах весело проводили время за покером.

Через час, когда Хамфри непринужденно болтал с женами летчиков и офицерами вспомогательной женской службы в респектабельном вагоне, в дверях появился радист в полной форме, но без брюк. Длинные полы рубашки живописно торчали из—под мундира.

— Пт—рял маи шшаны, — пробормотал он. — Очно нехорошо. Не могу видеть короля без шшанов.

Хамфри вскочил и прикрыл его от покрасневших девушек. После этого он затолкал радиста в туалет и

помчался в купе, где Тревор—Рупер и Малтби шумно играли в карты. Он испробовал свой обычный прием.

— А ну, признавайтесь, кто из ваших приятелей спер штаны Бриана?

Веселые возгласы.

— Как, адъютант, разве он их потерял?

— Ты знаешь, что потерял, — зашипел Хамфри. — Это совсем не смешно. Он только что вломился в купе, где сидели дамы.

Громкие возгласы радости. Они начали ржать.

— Здорово он это придумал, не так ли? — вставил Джек Форт, и все просто покатились со смеху.

Тревор—Рупер начал зловеще разглядывать брюки Хамфри, но тот сразу вернул его на землю.

— Я думаю, ты не веселился бы так, если бы там была твоя подруга.

— Да, пожалуй, — согласился Малтби. Он достал пару сложенных брюк из—под сиденья и протянул их Хамфри.

— Хлопни шотландского перед уходом, — предложил Тревор—Рупер.

Он сорвал пробку с бутылки и налил полный стакан. Хамфри оказался перед трудным выбором. Или надраться, или потерять брюки. Он решил рискнуть. Одним глотком он осушил стакан и схватил брюки, чувствуя, как голова начинает кружиться

— Я горжусь тобой, адъютант, — сказал Тревор—Рупер — Давай повторим.

Но Хамфри уже исчез с брюками.

Они благополучно прибыли в Лондон, благодаря неутомимой и тактичной опеке Хамфри. Но вечером он попал в дурную компанию в номере «Савоя». Он отправился туда с двумя гигантами — бруклинцем Джо МакКарти и Тоби Фоксли. Он не помнил, что происходило в ту ночь, однако рано утром он

обнаружил себя опять в «Савое». Вошел Тревор—Рупер и сказал:

— Пойдем, выпьем. Вечеринка еще не начиналась.

Утром, едва открыв глаза, Хамфри решил, что на него сейчас упадет потолок. Однако прием был назначен на 10.15, и он ДОЛЖЕН был подняться. Остальные чувствовали себя не лучше. Все были бледными с воспаленными глазами.

617-я эскадрилья первой получила массовое награждение, таким образом оказавшись впереди остальных. Это больше не повторилось. Когда оркестр заиграл гимн, в зал вошел не король, а королева. Впервые с викторианской эпохи награды вручала королева.

Гибсон получил Крест Виктории, остальные получили свои ордена. Королева взяла огромную лапу МакКarti и долго беседовала с ним, расспрашивая об Америке, пока огромный уроженец Бруклина не побагровел и начал запинаться в словах.

Этой же ночью был устроен торжественный обед. Единственная ошибка, которая веселила их всю ночь, была опечатка в заголовке меню. Там красовалось «Damn Busters» (Чертовы сокрушители) вместо «Dam Busters» (Сокрушители дамб).

Пролетели несколько недель тренировок, и экипажи, которые были цветом Бомбардировочного Командования, начали ворчать. Летчики других эскадрилий прозвали их «Эскадрильей на один вылет». Один из бомбардиров 617-й эскадрильи Джимми Уотсон, веселый маленький йоркширец, сочинил песенку на мотив «Приходи и присоединяйся к нам». Первый куплет звучал так:

*На Мёне и Эдере в Руре дамба вроде бы стояла,  
Но эскадрилья прилетела и все там раскатала.  
Однако с тех пор 6-1-7 мирно храпит,  
И слава «разовой эскадрильи» перед нами бежит.*

Кохрейн сказал Гибсону, что тот сделал уже достаточно, и больше он не позволит Гибсону летать. Принять командование должен был майор авиации Джордж Холден, но Гибсон задержался еще на несколько дней. Холден был симпатичным, моложавым человеком с красивыми волнистыми волосами, но несколько грубоватыми манерами. До войны он носил котелок и всегда ходил с зонтиком, но был очень крепким юношей. Даже если он чувствовал себя совершенно больным, все равно вылетал на задание. Через неделю он едва не свалился, совершив посадку после ночного вылета, и отправился к доктору. После осмотра тот немного удивленно сказал:

— Я думал, что у вас плеврит, а вы почти здоровы.

617-я эскадрилья снова отправилась на войну 15 июля. В этот день она участвовала в налетах на электростанции в Сан—Паоло д'Энца возле Болоньи и Аквата Скривиа возле Генуи. Режим Муссолини шатался, битва за Сицилию была в разгаре, и снабжение из Германии доставлялось в Италию электропоездами. Англичане надеялись остановить перевозки, лишив противника электроэнергии. Полет был долгим. Самолеты прибывали к цели с баками на 2/3 пустыми и у них не было шансов вернуться в Англию. Вопли радости раздались, когда пилоты узнали, что должны садиться на аэродром Блида в Северной Африке возле Алжира. Единственным недовольным был Гибсон, которому категорически запретили лететь. Холден должен был вести 6 самолетов в Аквата Скривиа, а Малтби еще 6 в Сан—Паоло д'Энца. Гибсон печально помахал им рукой, стоя у конца полосы.

Это была просто туристическая поездка. Никакого противодействия. Однако они нашли цели закрытыми туманом и бомбили наугад. Несколько самолетов были повреждены зенитками, Олсбрук потерял один мотор,

но все благополучно сели в Блиде. После рапорта о полете МакКарти раздраженно швырнул свой парашют наземь и сказал:

— Если бы у нас имелись осветительные ракеты, мы бы видели, что делаем.

Тогда на эту фразу никто не обратил внимания, но потом о ней вспомнили...

Северная Африка казалась новой целых 2 дня. Аэродром находился в прокаленной солнцем пустыне. Летчики жили в деревянных бараках, попивали красное вино и загорали. Погода ухудшилась, и они застряли там на 10 дней. И в результате их едва не загрызла скука.

По пути домой они наведались в Ливорно и сбросили несколько бомб на тамошнюю верфь. Но опять над целью стоял туман, и летчикам оставалось только гадать — попали они или нет.

Мартин летел назад над Альпами на высоте 19000 футов, к великому разочарованию своего хвостового стрелка Тэмми Симпсона, который надеялся, что они полетят через Францию. Он надел легкий тропический комбинезон, и когда самолет сел в Скэмптоне, его едва удалось отогреть с помощью рома.

Едва самолеты сели, эскадрилья радостно приветствовала вернувшихся, когда те начали вытаскивать из кабин бутылки ликера и вина, корзины апельсинов и фиников. Мартин появился в щегольской феске.

Гибсон их не встречал. Он отлетался. Харрис и Кохрейн были полны решимости не позволить ему этого, и они уговорили Уинстона Черчилля взять Гибсона с собой в Америку «показать флаг». У Гибсона не было выбора. Он даже не сумел попрощаться со своими пилотами.

29 июля эскадрилья сбросила листовки над Миланом, чтобы убедить колеблющихся итальянцев в

бессмысленности продолжения войны. Занятие было довольно глупым, и МакКартти подвел итог, проворчав:

— С таким же успехом можно было послать чертovy газеты.

Единственным светлым моментом была новая посадка в Блиде и пополнение запасов ликера и вина. Один самолет был арендован для доставки полковнику авиации ящика вина. Летчики благополучно доставили ящик, однако он пропал из самолета после посадки. В ту ночь в казармах техников было много веселого смеха. Зато полковник просто взбесился. Он приказал Чифи Пауэллу поймать воришек, но через 3 дня старшина доложил, что никого найти не удалось. Пауэлл чувствовал себя немного неловко, так как не нашел силы воли отказаться от пары стаканчиков.

В августе они снова начали изнывать от безделья. Никаких операций, только ежедневные учения.

Примерно в это время из Германии начали приходить тревожные сообщения о создании таинственного нового орудия. Очевидно, это было знаменитое «секретное оружие» Гитлера. Агенты не могли сказать, что это такое, но чувствовали, что нечто особенное. Пара бежавших пленных прибыла в Англию с информацией, которая связывала это с ракетами и районом северо—восточнее Любека. В Па—де—Кале тысячи рабочих копошились на строительстве новых чудовищных бетонных бункеров. Разведывательные самолеты вернулись со снимками странного завода в Пенемюнде, северо—восточнее Любека. На земле лежали странные предметы, похожие на карандаши, которые поставили в тупик службу расшифровки фотографий. Но мало—помалу, учитывая упорно повторяющиеся сообщения о ракетах, начали считать, что эти предметы и есть ракеты. А бетонные бункера, судя по всему, должны были противостоять ударам бомбардировщиков КВВС. Уже были почти готовы

тонкостенные бомбы по 12000 фн, но это были обычные фугасные бомбы, которые должны были рваться на поверхности и разрушать здания. Они даже не поцарапали бы бетонные глыбы, утопленные в грунт.

И шпионы были правы. В 60 милях от Лондона, как раз позади Кале, Гитлер строил бункера для своего секретного оружия. Эти фантастические сооружения должны были непрерывно обстреливать Лондон и порты подготовки вторжения. Это был железобетон толщиной 16 футов на стенах и 20 футов на крыше! Ни одна существующая бомба не могла разрушить такой бункер. Организация Тодта обещала это Гитлеру.

В Ваттане, Визернесе и Сиракуре в бункерах должны были разместиться хранилища и пусковые установки для ракет и самолетов—снарядов. 12000 рабов работали на этих объектах. Глубоко под бетоном, в известняке и скалах, выкапывались сводчатые тоннели и камеры, где предполагалось поселить солдат. Оттуда они без помех смогли бы выпускать ракеты.

Но самым ужасным кошмаром был целый подземный город, схороненный под железобетонной плитой 20-футовой толщины возле Мимойека. Там Гитлер готовил свои V-3. Об этом оружии мало что известно. Это было самое секретное и необычное артиллерийское орудие с длиной ствола 500 футов!

Стволы не должны были возвышаться над землей. Весь ствол был утоплен в шахте, идущей под углом 50 градусов на 500 футов вглубь земли. Гитлер планировал создать в Мимойеке 15 таких орудий — 3 шахты по 5 орудий в каждой. Они имели гладкий ствол и заряд из особого медленно горящего пороха. Орудие выпускало 10» снаряд с постоянным ускорением, так что ствол не нагревался и в нем не возникало больших напряжений. В этом случае износ ствола был бы совсем небольшим, в отличие от ствола Большой Берты, знаменитого орудия

Первой Мировой войны. Эти орудия во всех отношениях превосходили Большую Бертю. Они выпускали более тяжелый снаряд, могли стрелять дальше, и что самое важное — имели более высокую скорострельность. Толстые броневые двери откатывались перед началом стрельбы, и кошмарные орудия начинали выпускать по 6 снарядов в минуту по Лондону, 600 тонн взрывчатки в день. Они должны были стрелять день за днем, поэтому на Лондон за 2 недели обрушилось бы гораздо больше взрывчатки, чем на Берлин за всю войну. Но это еще только предстояло.

Хотя Военный Кабинет этого не подозревал, он **ДЕЙСТВИТЕЛЬНО** знал достаточно много, чтобы испытывать беспокойство. Было проведено секретное совещание (которое совпало с новым приступом интереса Кохрейна к «бомбе—землетрясению» Уоллиса — он хотел использовать ее против шлюзов Ротензее). Вскоре первый заместитель министра авиационной промышленности главный маршал авиации сэр Уилфред Фримен вызвал Барнса Уоллиса, который теперь пользовался уважением и вызывал определенный страх. Фримен сказал:

— Уоллис, вы помните свою сумасшедшую идею 1940 года насчет бомбы?

— Тогда у меня было много сумасшедших идей, — кисло ответил Уоллис.

— Я говорю о **БОЛЬШОЙ** бомбе. 10-тонной и 6-тонной. Ваша записка о них. Они должны проникать глубоко в землю и там взрываться.

— Ах, да, — вспомнил Уоллис, его глаза сверкнули.

— Как скоро мы получим первую?

Это было так неожиданно, что Уоллис поднял брови. Он немного подумал.

— Примерно 4 или 5 месяцев, — быстро ответил он. — Это в том случае, если я получу все необходимое. Вы знаете, что предстоит много работы.



— Правильно. Вы сможете прямо сейчас повидаться с Крейвенем? Я позвоню ему и скажу, что вы придете.

Сэр Чарльз Крейвен был главой фирмы Виккерс и по совместительству контролером министерства авиационной промышленности. Уоллис появился в его офисе возле Уайтхолла через 10 минут. Прежде чем он открыл рот, Крейвен обрушился на него:

— Скажите, для чего вам понадобились 20000 человек на заводах Шеффилда?!

Очевидно, Фримен уже позвонил. Уоллис объяснил, для чего, и получил заверения в полной поддержке. В следующие несколько недель у него было очень мало свободного времени. Сначала он встретился с Роем Чедвиком, главным конструктором фирмы Авро.

— Рой, — спросил он, — может твой «Ланкастер» нести 17000 фунтов на расстояние 250 миль?

— Да, конечно, — ответил Чедвик. — Запросто.

— А может он нести 19000 фунтов?

— А... э... Я думаю, да.

— Отлично, Рой, — сказал Уоллис. — А как насчет полных 10 тонн?

— Великий Боже, я просто не думал об этом.

— Пришло время подумать... Если ты поставишь более мощные моторы и усилишь шасси.

— Хорошо... Ну, я полагаю, что он СМОЖЕТ сделать это.

— Спасибо, — сказал Уоллис и отправился в Шеффилд.

Перед ним стояло огромное множество проблем. Бомбу следовало делать из совершенно специфической стали. Только 2 завода делали ее, но оба были загружены до предела другими важнейшими заказами.

Следовало применить новые методы литья, новые методы закалки, чтобы бомба могла глубоко проникать в твердый грунт со сверхзвуковой скоростью и при этом не разрушиться. Взрыватель должен выдержать

страшный удар. Не так уж много фирм могли сделать бомбу целиком. Вряд ли в Англии можно было найти фирму, которая смогла бы выпускать по 1 бомбе ежемесячно. Не было специальных устройств для заполнения их взрывчаткой, не было методов испытаний. «Ланкастерам» предстояла серьезная модернизация, чтобы они смогли нести такие бомбы. Требовалось спроектировать специальные грузовики и тележки, чтобы работать с ними, специальные лебедки, чтобы поднимать на самолеты.

30 августа 617-я эскадрилья перелетела в Конингсби, другой аэродром бомбардировочной авиации в Линкольншире. Скэмптон был грунтовым аэродромом, а Конингсби имел длинные асфальтированные полосы, более подходящие для самолетов с большой нагрузкой. Проводились упорные тренировки в полетах на большой и малой высотах. На первый взгляд они казались бессмысленными. Внезапно все внимание было сосредоточено на малых высотах. Кохрейн сказал Холдену, что они должны пилотировать так же хорошо, как во время налета на дамбы, и нужно обучить несколько новых экипажей.

Кохрейн и Саттерли имели длинное совещание с Холденом и полковником авиации Сэмом Пэтчем, начальником аэродрома Конингсби. В воздухе начало попахивать грозой, от эскадрильи чего—то ждали. По ночам самолеты летали на малой высоте над равнинами, и тяжелые грузовики заезжали в бомбохранилища. Их груз был укрыт брезентом. Но это мало походило на атаку дамб, ведь на вооружении эскадрильи оставались обычные «Ланкастеры». В Конингсби прибыло звено ночных истребителей «Москито» и осталось там. Очевидно, они должны были прикрывать бомбардировщики.

14 сентября Холден отдал приказ на операцию. Это был ночной налет силами 8 экипажей: Холден, Малтби,

Найт, Шэннон, Уилсон, Олсбрук, Райс и Диваль. Целью был канал Дортмунд — Эмс, который связывал Рур с центральной и восточной Германией и далее с Северным морем. По нему ежегодно проходило 33 миллиона тонн грузов, причем лишь малую их часть можно было перевезти по железной дороге. Возле Ландбергена равнина опускается значительно ниже уровня канала. Там его берега образованы земляными насыпями. Если бомба разрушит такую насыпь, вода просто уйдет из канала на равнину. Рур лишится угля, и оттуда нельзя будет вывозить готовую продукцию. Например, в Руре изготавливались секции подводных лодок, которые можно было перебросить на верфи только по каналу.

Это была еще одна атака с предельно малой высоты. Отчасти, чтобы повысить точность бомбометания, отчасти потому, что зенитки внизу для 8 самолетов казались менее опасными, чем истребители наверху. Кохрейн считал, что это был один из наиболее тщательно спланированных налетов за всю войну. Как и при налете на дамбы, курс был проложен между известными позициями зенитных батарей. Возле канала следовало сбросить специально спроектированный маяк, чтобы указать место цели. Ночные истребители должны были подавить зенитки, которые прикрывали наиболее уязвимые точки канала. Для атаки была выбрана точка в 2 милях от ближайшей зенитной батареи. Самолет—метеоразведчик должен был проверить видимость в районе канала перед прибытием «Ланкастеров». Самым важным было то, что бомбардировщики впервые получили новые 12000-фн тонкостенные бомбы. (Не спроектированные Уоллисом «бомбы—землетрясения».)

Они взлетели на закате, не питая лишних иллюзий. Воспоминания о потерях при налете на дамбы были

свежи в памяти. И летчики тосковали по безмятежным и совсем не вдохновляющим дням путешествий в Италию.

Они находились в полете уже целый час, и летели низко над Северным морем. «Москито» метеорологической разведки обнаружил, что цель закрыта туманом, и сообщил об этом. Командование группы отозвало «Ланкастеры». Огромные самолеты начали разворачиваться, притягиваемые к земле б тоннами бомб. Похоже, что Дэвид Малтби попал в чью—то вихревую струю. Самолет клюнул носом, и прежде чем Малтби успел восстановить управление, врезался в воду. «Ланкастер» покатился кувыркком, погрузился носом и исчез в фонтане брызг. Шэннон вывалился из строя и начал кружить над местом происшествия, посылая по радио сигналы. Он оставался на месте, пока не прибыла летающая лодка спасательной службы. Они ждали на аэродроме в Кониингсби, пока лодка не радировала, что не нашла ничего, кроме масляного пятна.

Жена Малтби жила возле аэродрома. Утром Холден отправился к ней, чтобы сообщить печальную новость, совершенную убийственную, потому что это была идеальная пара. Малтби исполнился всего 21 год. Женщина встретила его у дверей и сразу обо всем догадалась по выражению его лица.

— Это произошло быстро, — сказал Холден, который еще не подозревал, что это его последний день. — Он даже не успел ничего понять.

Слишком потрясенная, чтобы плакать, женщина сказала:

— Мы оба ждали этого. В прошлую ночь он проснулся с криком, что бомба не выходит.

Холден ушел совершенно измотанный и подготовил новый боевой приказ на следующий вылет. Если погода позволит, налет будет повторен. Мартин уже вернулся из отпуска и потребовал поставить его на место

Малтби. Тэмми Симпсон, который летал с Мартином уже 2 года, написал в дневнике: «Мик оказался проклятым идиотом—добровольцем. Это становится опасно». Шэннон надеялся, что на сей раз погода окажется лучше. Безусый юнец, он через неделю должен был жениться на Анне, и в то утро собирался отправиться в Лондон на собственную свадьбу. Анна уже сняла квартиру в Данхолм Лодже вблизи Конингсби.

В сумерках МакКарти с контрольной башни следил, как тяжелые самолеты отрываются от земли и исчезают на востоке. Он также услышал, как томная девушка из вспомогательной службы промолвила:

— Боже, я могу только надеяться, что они пропадут сегодня ночью! Хлопоты командира тогда кончатся...

МакКарти повернулся к ней и рявкнул:

— Провались ты вместе со своим командиром! Ведь в каждой машине по 7 человек!

Он так хрястнул дверью, что вся башня затряслась.

Над Северным морем «Ланкастеры» шли плотным строем, двумя «коробочками» по 4 самолета. Пилотам казалось, что они снова летят к дамбам. Самолеты шли на высоте 50 футов, чтобы избежать обнаружения радарными, и сохраняли строгое радиомолчание. Более скоростные «Москито» должны были стартовать только сейчас, чтобы заняться зенитками как раз, когда придут бомбардировщики. Пролетавший над самим каналом метеоразведчик «Москито» передал, что видимость превосходная.

Бомбардировщики пересекли голландский берег, но зенитки никак себя не проявили. Холдену казалось, что курс выбран идеально, так как поднялась полная луна, которая залила поля мягким светом, когда они прибыли к Ландбергену в Германии.

Впереди вздымались колокольни небольшого городка. Мартин дожидался, пока Холден отвернет в сторону, но Холден выбрал прямой подход и начал

набор высоты, чтобы обойти городские шпили, так как сейчас он имел высоту всего 300 футов. Питавший пристрастие к полетам на сверхмалых высотах Мартин наоборот бросил свой самолет прямо к городским крышам. Найт и Уилсон сделали то же самое, так как с земли они были почти не видны на темном горизонте. Зато самолет Холдена четко обрисовался в лунном свете.

В Ноордхорне имелась только одна легкая зенитка, но ее расчет был извещен о приближении самолетов. Холден летел над центром города, когда к его самолету устремилась цепочка светящихся красных шаров. Тут же навстречу ей метнулась другая — Тоби Фоксли открыл ответный огонь. В самолет успели попасть 5 снарядов, прежде чем Фоксли заставил зенитку умолкнуть.

Один из 5 снарядов попал во внутренний правый крыльевой бак. Струя пламени протянулась до самого хвоста самолета. Черный силуэт самолета на мгновение обрисовался на фоне свечения, а потом было видно, как он валится вниз. Отвалилось левое крыло, потом носовая часть. Самолет начал падать еще быстрее, заваливаясь влево. Он находился прямо под Уилсоном и Найтом с 12000 фунтами бомб на борту! Мартин успел крикнуть в микрофон:

— Отваливайте!

Уилсон как раз поворачивал, когда самолет Холдена взорвался на окраине города прямо под ним. На земле словно солнце вспыхнуло.

Мартин с опаской вызвал их снова. Найт ответил сразу и сообщил, что у него все в порядке. Уилсон откликнулся только через 20 секунд. Он, немного запинаясь, сказал, что его сильно встряхнуло взрывом, однако он думает, что ничего серьезного не произошло. Чуть позднее они построились. Возглавил бомбардировщики Мартин. Теперь они находились над

территорией Германии. На самолете Холдена находился экипаж Гибсона. Спаффорд, Тэрум, Палфорд, Хатчисон погибли.

Один за другим они определялись, и до канала оставалось 5 минут лёта, когда впереди внезапно опустилось покрывало туч. Они оказались в тумане. Это было невероятно. Только что небо было чистым, и сияла луна, а теперь земля казалась грязным пятном, хотя они шли на высоте всего 100 футов. Туман надвинулся с востока стремительно, что было просто невозможно. Некоторые специалисты потом говорили, что Олсбрук, заместитель командира, должен был отменить атаку и приказать самолетам возвращаться. Но это спорный вопрос. Так или иначе, они атаковали.

Вдоль канала располагалась цепь шлюзов, каждый был прикрыт зенитками. Главная опасность сейчас заключалась в том, что «Ланкастеры» не видели канала, хотя он находился прямо под самолетами. Или замечали слишком поздно, чтобы сбрасывать бомбы. Бомбометание следовало производить с высоты не более 150 футов, — если они поднимутся выше, то просто не смогут различить канал, — но тогда оставалось только молиться, чтобы зенитки промахнулись. На такой высоте иного способа уйти от их огня не было.

Все они пролетели поперек канала, чтобы засечь его. Пилоты надеялись успеть круто развернуться вдоль русла, но это оказалось невозможно. Строй рассыпался, самолеты сослепу налетали на огонь зениток. Пилоты отвернули и совершили новую попытку, отказываясь бомбить, пока они не окажутся наверняка в нужном месте. Прибыли «Москито». Имея меньшие размеры и большую скорость, они шастали взад—вперед, пытаясь подавить орудия. Однако в тумане и они ничего не могли различить.

Считается, что Олсбрук в итоге сбросил бомбу, но куда она упала — не известно. Также не были найдены обломки его самолета. От Уилсона пришли несколько слов по радио, он собирался выходить в атаку. Бомба еще оставалась на борту, когда его самолет врезался в землю в 200 ярдах от берега канала. Образовавшийся кратер имел диаметр 200 футов. Диваль тоже передал несколько слов по радио, после чего пропал.

Ласковый маленький Лес Найт крикнул по интеркому, что видит воду. Затем на них обрушились зенитки, и они резко отвернули. Бомбардир Джонсон крикнул, что видит деревья впереди и ВЫШЕ. Найт так круто рванул ручку, что самолет затрещал, но все—таки пропахал вершины деревьев. Радиаторы были забиты ветками, оба левых мотора встали, хвост был поврежден.

Так как 2 правых мотора еще работали, «Ланкастер» кое—как держался в воздухе. Шансов отбомбиться в таком состоянии у Найта не было никаких. Он вызвал Мартина:

— Два левых мотора сдохли. Могу я получить разрешение избавиться от бомбы, сэр?

Мартин не сразу понял, что «сэр», это он. Маленький спокойный Найт пунктуально исполнял предписания устава и запросил разрешение сделать единственное, что давало ему какую—то надежду долететь до дома.

Мартин ответил:

— Ради Бога, Лес. Конечно.

Так как бомба не имела взрывателя, Найт приказал Джонсону сбросить ее. Облегченный самолет начал очень медленно набирать высоту.

После того, как стрелки выкинули за борт все пулеметы и вообще все, что смогли снять, Найт набрал высоту 1400 футов и направился в сторону Англии. Самолет еле полз со скоростью 110 миль/час. Управлять им становилось все труднее. Хотя Найт вывернул руль и



элероны вправо до отказа, самолет все равно упрямо тащило влево. Стало ясно, что до дома им не долететь. Найт приказал экипажу выпрыгивать с парашютами и удерживал самолет, пока они это делали. Когда выпрыгнул последний человек, Найт попытался сделать то же самое. Он превосходно знал, что начнется, как только он встанет с пилотского кресла. У него был весьма призрачный шанс успеть выскочить из самолета. Как только он отпустит ручку, рули самолета направят его в землю. Найт не успел добраться до люка вовремя.

Джефф Райс в течение часа пытался отыскать канал, получил множество пробоин от огня зениток и наконец увел свой изрешеченный самолет прочь, выкинул бомбу и полетел домой. Шэннон потратил 70 минут, прежде чем мельком увидел берега канала и повернул «Ланкастер» вдоль русла. Самтпер крикнул:

— Бомба сброшена!

Взрыватель имел задержку 11 секунд, поэтому они еле различили вспышку взрыва. Бомба попала в буксирную лебедку. Если бы она легла на несколько футов в сторону, в воду, взрыв разрушил бы насыпь канала.

Мартин провел полтора часа, странствуя в тумане на высоте 150 футов вокруг канала, чтобы дать Бобу Хэю возможность найти то место, где земляная насыпь выше и потому особенно уязвима. Несколько раз он замечал блеск воды, но это были либо места, где берега канала были низкими и прочными, либо огонь зениток был особенно смертоносным и не оставлял им ни одного шанса. Каждый раз, когда они пролетали над зенитками, те открывали бешеный огонь, и Мартину приходилось круто отворачивать, чтобы укрыться в тумане. Дважды самолет вздрагивал, когда в него попадали снаряды. Однажды трассирующий снаряд прошел прямо под кабиной, заставив Мартина подпрыгнуть на сиденье. Одной ногой он надавил на

педаль руля, и огромный «Ланкастер» шарахнулся вниз с такой скоростью, что все подумали: «Вот он, конец».

Стрелки палили по всему, что только замечали, и Тэмми Сэмпсон сообщил, что у него кончаются патроны. Мартин посоветовал ему забыть о зенитках и побережь остатки на случай встречи с истребителями. Один или два раза он пересекал канал по диагонали, поэтому можно было легко развернуться вдоль русла. Но каждый раз пилот замечал блеск воды слишком поздно, или зенитки оказывались чересчур близко, поэтому ему приходилось отворачивать.

На тринадцатом заходе Хэй увидел воду в клубах тумана и закричал:

— Вот он!

Мартин медленно описал полный круг, открыл створки бомболюков и просчитал момент, когда он снова должен пройти над водой, чтобы легче выправить самолет. Это был прекрасно рассчитанный поворот. Они шли низко над водой, зениток не было. У Хэя оказалось достаточно времени, чтобы произнести:

— Левее, левее... Теперь чуточку правее... Бомба сброшена!

После этого Уиттекер резко двинул вперед сектора газа, Мартин дал прощальный круг и увернулся от начавших стрелять зениток.

Чуть позднее они пролетели над каналом и увидели кипящую воду там, где взорвалась бомба, всего в нескольких футах от берега. Но все—таки это было на пару футов дальше, чем можно, так как насыпь осталась цела.

Они все еще находились над Германией, когда выскочили из тумана. Занимался рассвет. На полном газу «Р Попей» мчался со скоростью 267 миль/час, быстрее, чем у земли. Когда они огибали Сильт, 2 орудия послали им прощальный привет, и самолет оказался над морем.

Они сели на 2 часа позже срока. Чешир все еще ждал на аэродроме. Он услышал о потерях от Шэннона, который вернулся первым, и его лицо было более хмурым и зловещим, чем обычно. Мартин вернулся третьим из улетевшей восьмерки. Кохрейн знал, что больше никого не будет. Он спросил:

— Как там?

— Я страшно извиняюсь, сэр, — ответил Мартин, — однако он цел. Нам помешали туман и зенитки.

Он рассказал, что произошло. Кохрейн внимательно выслушал его и вздрогнул, когда Мартин под конец сказал:

— Я очень разочарован, сэр, но если завтра погода улучшится — а я думаю, ночью это произойдет — я думаю, что мы сможем покончить с ним. Если вы дадите нам вторую попытку.

— И сколько самолетов у вас осталось?

Мартин немного подумал и ответил:

— Есть 3 самолета моего звена и 3 самолета звена Шэннона. Этого будет достаточно, сэр.

— Шесть! — рявкнул Кохрейн. — Из первоначального состава 21 самолет!

— Этого будет вполне достаточно, сэр. Я очень жалею о происшедшем этой ночью.

Кохрейн мягко сказал:

— Я не думаю, что вам нужно извиняться за что—то, Мартин. Я расскажу о происшедшем позднее, а пока вам лучше пойти и немного поспать.

Он взял Сэма Пэтча под руку и отвел его в угол. Впервые Пэтч почувствовал, что Кохрейн позволил упасть своей маске сдержанности. Он сам не заметил, как изменилось выражение его глаз, его голос.

— Пэтч, я намерен произвести Мартина в подполковники и сделать его командиром эскадрильи. Вы знаете парня лучше меня. Вы согласны?

Пэтч немного подумал перед тем, как ответить, а потом дал ответ, который никогда не мог себе простить:

— Это будет прыжок через две ступеньки, я не уверен, что он готов к этому. У него нет опыта административной работы.

— Хорошо, но я все равно сделаю его майором и дам командование хотя бы временно.

Кохрейн поймал Мартина, когда тот кончил снимать летную амуницию, и огорошил, как обычно делал:

— Теперь вы майор авиации, Мартин. И вы назначены временным командиром эскадрильи.

Мартин ошеломленно уставился на Кохрейна и невольно произнес:

— Иисусе!

Минуту назад он не был еще даже капитаном. Пэтч добавил:

— Принимайте дела, Мик. А пока прогуляйтесь и немного успокойтесь.

Мартин был слишком возбужден, чтобы уснуть. Они медленно прошли по аэродрому до бомбохранилища, которое стояло вдалеке от остальных построек.

— Я не думаю, что мы в чем-то ошиблись, — сказал Пэтч. — Мне кажется, план был безупречным.

— Да, мы должны были его разбомбить, — ответил Мартин возмущенно. — Но этот проклятый туман. Мы ничего не видели.

Потом было долгое молчание. Воздух был прохладным, трава мягко шелестела под ногами. Мартин, который провел в воздухе 8 часов, совсем не хотел спать. Он был слишком возбужден. Даже когда вы вымотались до предела, может появиться второе дыхание. Он бодрствовал уже целые сутки. Внезапно он сказал:

— Ну хорошо, сэр. Проведены 2 боевые операции, и остались 6 экипажей. Может, это конец? Нас сделают

обычной эскадрильей... или вообще расформируют.

— Это МОЖЕТ быть конец, если этой ночью вы попытаетесь снова бомбить канал, — сухо уточнил Пэтч. — Не будьте идиотом. Вы не бессмертны.

— Нет, сэр.

— Вы рассчитываете вернуться из нового налета этой ночью?

— Хуже не будет.

— Я полагаю, что зенитки будут ждать вас с нетерпением.

— Мартин мрачно согласился:

— Я тоже так думаю.

— Забудьте об этом на время, Мик, — сказал Пэтч. — Мне кажется, командир группы не позволит вам совершить новую попытку. Он не любит терять людей, а этой ночью вы потеряли 5 экипажей из 8. Даже 6, если считать Малтби, погибшего накануне. На следующую ночь вы потеряете остальных. Мы найдем более умный путь сделать это.

Ответом было молчание. Пэтч осторожно сказал:

— Что вы думаете о небольшом отдыхе для 617-й эскадрильи? Вы получили болезненный удар, поэтому вас нужно пополнить новыми экипажами и обучить их. Как вы полагаете?

Мартин сказал:

— Нет. Давайте совершим еще одну попытку прямо сейчас, и забудем об этом. В противном случае нам всегда придется со страхом вспоминать, что туда придется вернуться.

— В любом случае это будет решать командир группы, — ответил Пэтч. — Может, вам придется выполнять специальное задание.

Они зашли в канцелярию, чтобы составить рапорт о потерях. Но Чифи Пауэлл и Хеверон уже занимались этим. Пэтч повел Мартина в столовую, чтобы позавтракать, сел рядом с ним и говорил. Пэтч сам не

спал уже 30 часов, однако он никогда не изменял привычкам после окончания рейда. Он всегда дожидался, пока сядет последний самолет, и шел в столовую вместе с экипажем. Он болтал с людьми, пока его терпели. И он никогда не ложился спать, прежде чем ложился последний из летчиков. Это был круглолицый, плотный моложавый мужчина, прямой и честный. Если вы делали работу хорошо, Пэтч шел абсолютно на все, чтобы вы об этом узнали. Если вы сработали плохо, он объяснял, как и почему, чтобы в следующий раз вы могли сделать лучше. Если вы вообще проваливали задание, он мог резко отругать вас. Но позднее в столовой он был таким же ровным и дружелюбным.

Когда Мартин кончил завтракать, вошли МакКарти и лаконичный Манро. Они щелкнули каблуками и отдали честь.

— Доброе утро, СЭР, — произнесли они хором. Мартин побагровел. Они поздравили его, вспомнили погибших. И Мартин отдал первый приказ:

— Не займетесь ли вы проверкой самолетов, чтобы выяснить, сколько машин у нас будет готово к ночи? Я думаю, мы полетим снова. Сообщите мне, когда будет определена цель. — И добавил, как бы размышляя: — Может быть, цель будет та же самая.

— Хорошо, — сказал МакКарти. — Отправляйся в постель и постарайся уснуть.

Шэннон сам лег всего полтора часа назад. Он написал небольшое письмо Анне, извиняясь, что не смог приехать в Лондон. Анна получила его в Денхолм Лодж после обеда. Совсем короткая записка. «Извини, дорогая. Не мог приехать. Заняты 2 ночи. Потеряли 6 из 9. Пожалуйста, прости. Я смертельно устал». В первый раз она видела такие прыгающие буквы.

Мартин проспал почти 5 часов. МакКарти, извиняясь, поднял его в 14.00, тряхнув за плечо. Он

сказал:

— Получили цель, Мик.

Заспанный парень потряс головой и спросил:

— Где?

— Где—то на юге Франции. Мост или что—то в этом роде.

Мартин кое—как оделся и увидел Пэтча в штабной комнате. Пэтч сказал:

— Вы не полетите к каналу. Вместе с 619-й эскадрильей вы атакуете виадук Антеор. Это на Ривьере, вблизи итальянской границы. Там идет единственная железная дорога из Франции в Италию. Если вы разобьете его, то фрицы не смогут получать подкрепления в Сицилии.

Мартин сказал:

— Мне жаль, что это не канал.

Они без проблем обнаружили виадук, находящийся в 15 милях на запад от Канн. В лунном свете обрисовались огромные 90-футовые каменные арки, изогнувшиеся вдоль берега в ущелье. По плану нужно было спикировать до 300 футов и сбросить 12000-фн бомбы с замедленными взрывателями. Нужно было попасть точно в яблочко. Попал — приз твой. Промазал на пару дюймов — и прощай денежки. Они промазали. Бомбы пролетели сквозь арки виадука и взорвались на земле. Виадук был только поцарапан осколками. Единственным реальным результатом налета стало предупреждение немцам, что их железнодорожные пути под угрозой. Вскоре после этого там были установлены зенитные батареи.

Шэннон получил увольнение на несколько дней, отправился в Лондон и женился на Анне. Они провели свою медовую ночь в отеле. Вечером они сидели в баре, и Анна услышала, как кто—то сказал:

— Боже мой, этот мальчик выглядит слишком молодо, чтобы служить в авиации.

Шэннон обернулся. И говоривший увидел Орден за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги у него на груди. Он едва не проглотил язык.

Геральдическая Палата ответила на письмо Гибсона относительно герба и девиза эскадрильи. Подлинными словами Марии—Антуанетты были: «Après nous les deluge», однако они стали символом безответственности. Мартин обсудил это с Пэтчем, и Пэтч сказал:

— Хорошо, давай немного изменим их. «Après MOI les deluge». Это привлечет внимание.

Мартин так и написал.

Через день или два Кохрейн прислал за ним.

— Я думаю, мы сможем использовать «дамбовые» бомбы Уоллиса против «Тирпица», — сказал командир группы. «Тирпиц» тогда скрывался в Альтен—фиорде. — Вы должны долететь до фиорда и прикончить его. Это крайне опасно, однако он пришвартован всего в полумиле от берега, а берега там крутые. Вы должны подобраться скрытно, перескочить хребет, спикировать и сбросить бомбы, прежде чем они проснутся.

Он добавил, что возле Бангора стоит холм, имеющий такую же высоту и крутизну. Мартину следует побывать там и проверить, реально ли задуманное.

Мартин полетел на «Р Попей» через северный Уэльс и всю вторую половину дня провел, пикируя над берегом. Потом он снова набирал высоту и опять пикировал. Требовалась исключительно точная оценка. Но к вечеру он выяснил, что пикирование возможно при закрылках, установленных на 40 градусов вниз. При этом приходилось на 60 миль/час превысить разрешенную скорость пикирования при такой установке закрылков, что вполне реально могло привести к их поломке. Если это случится на малой высоте, самолет немедленно сорвется в штопор. Он



сообщил Кохрейну, что хочет попытаться. Мартин знал, что ПВО «Тирпица» достаточно сильна, но полагал налет возможным.

— Нам не потребуется слишком много самолетов, сэр. Я сам, МакКарти и Шэннон. Я не могу представить, что нам дадут выполнить второй заход, но мы хорошо знакомы с таким методом атаки. Мы можем потренироваться над холмами Бангора, поэтому все получится с первого раза.

Он предложил выполнить атаку при луне, либо в сумерках или на рассвете, когда освещение достаточно слабое, чтобы скрыть самолеты, но достаточно сильное, чтобы различить корабль. Совершенно бесстрастно он добавил:

— Вы должны быть готовы потерять эти 3 самолета, сэр. Но мы должны лететь и, возможно, мы покончим с ним.

Кохрейн, который раньше не встречал таких людей, как Мартин, некоторое время смотрел на него и наконец сказал:

— Хорошо. Когда—нибудь я вам это разрешу. А пока начинайте комплектовать эскадрилью новыми экипажами. Я пришлю вам отобранных.

(В действительности после этого Кохрейн не послал их против «Тирпица». Это была всего лишь попытка замаскировать настоящий план. Он планировал уничтожить большую дамбу в Модане. Мартин узнал об этом только через 7 лет.)

Мартин беседовал с новыми пилотами и их экипажами всю следующую неделю. Это было нелегко. Слава 617-й эскадрильи — хорошая и дурная — прогремела широко. Она была известна как эскадрилья самоубийц. Некоторые достаточно смелые летчики были отправлены туда, но прямо говорили Мартину, что не хотят оставаться. Мартин не спорил. Они хотели летать в составе своих прежних эскадрилий, где только один

экипаж из десяти завершал цикл. Им казалось, что в составе 617-й эскадрильи у них не будет и этого шанса. Он не давил ни на кого, кто не хотел. Такие люди ему не подходили. Мартин просто отправлял их обратно в собственные эскадрильи. Через неделю оказалось, что всего 4 экипажа хотят присоединиться к нему: О'Шонесси, Уилшер, Уидон и Булл. Он сомневался, брать ли Уилшера, так как тот выглядел еще моложе Шэннона. Ему было всего 19. Тощий прелестный мальчик, всего год назад окончивший школу.

У Уилшера возникли проблемы с подбором экипажа, пока краснолицый лондонец с перебитым носом по имени Джерри Уитерик не согласился быть его хвостовым стрелком. Уитерик был неубиваем. Он совершил почти сто вылетов и не получил ни царапины. Это был жесткий человек с мягким сердцем и мятежным умом.

Мартин получил письмо из Геральдической Палаты с указанием, что «Apres MOI les deluge» тоже звучит сомнительно. Старый грек использовал его, чтобы показать эгоизм.

— Почему мы позволяем проклятым грекам управлять нашим языком? — возмущенно сказал Мартин Сэму Пэтчу. — И что нам теперь делать?

— Напиши им повежливей и сообщи, что герб уже выбран королем, — посоветовал Пэтч. — И скажи, что тебе будет очень жаль, если придется изменять предложенное королем.

## Глава 10. Эскадрилья снайперов

Судьба 617-й эскадрильи была решена на самом высоком уровне.

— Пусть это будет эскадрилья для специальных операций, — предложил сэр Артур Харрис. — Не будем привлекать их к обычным налетам. Однако если армии или флоту понадобится уничтожить дамбу, корабль или еще нечто такое же, мы отдадим приказ 617-й эскадрилье. Их для этого сформировали, так пусть армия и флот проглотят и заткнутся. И мы сплавим всех старых каторжников в 617-ю. Это работа как раз для них. Пусть это будет эскадрилья старых каторжников.

«Старыми каторжниками» резкий на язык Харрис называл закаленные в боях экипажи, которые только и желали новых вылетов. И сейчас, и позднее будут экипажи, которые, завершив свой цикл, будут упрямо отбиваться от 6 месяцев отдыха при обучении новичков. Они будут требовать оставить их в первой линии. И такие люди были самыми дорогими для Харриса, возможно, потому, что имели такой же вулканический темперамент, как и он сам.

Харрис сказал, что 617-я эскадрилья останется в составе 5-й группы под командованием Кохрейна, и Кохрейн вознамерился превратить ее в снайперскую эскадрилью, чтобы сверхточно сбрасывать 10-тонные чудища Уоллиса. Он знал, что обычная бомбардировка приведет к пустому расходу большей части огромных бомб, которыми не стоило расшвыриваться попусту. Он отлично знал (а сейчас это вообще не секрет), что временами бомбежка просто безобразно неточна.

Они начали бомбардировки при лунном свете, но так как германские ночные истребители стремительно множились, им пришлось использовать темные ночи,

чтобы избежать потерь. Теперь они даже предпочитали «сырые» ночи, когда плотные тучи укрывали их от истребителей (но и скрывали цель).

Британский народ, который пережил воздушный блиц, с удовлетворением читал в газетах о налетах бомбардировщиков КВВС на Кёльн, Гамбург, Эссен. Они не знали, что эти налеты приносят очень мало вреда (пропаганда об этом предпочитала помалкивать). Некоторые налеты были вообще безрезультатными, но люди не подозревали об этом. Харрис, командиры вроде Кохрейна, «Следопыт» Беннетт и штабисты отчаянно пытались найти способ поражать цели при плохой видимости. И как раз в это время их усилия начали приносить результаты.

До этого не более 1 налета из 3 были результативными. Немцы строили ложные цели рядом с городами, растягивали маскировочные сети над реками и озерами в городах и вообще пытались любым способом обмануть бомбардировщики. Они даже зажигали костры в поле, чтобы пилоты думали, что поразили цель. Часто экипажи наносили удары по чистому полю. Однажды пилот, возвратившийся от Мангейма, заявил, что он один сумел найти город. Над ним смеялись, пока не были проявлены фотографии точек прицеливания. И тогда оказалось, что он прав! Другие самолеты сбросили бомбы на поля возле города. К 1943 году было проведено более ста налетов на Эссен силами от 18 до 1000 самолетов. На заводы Круппа было сброшено огромное количество бомб, однако они падали куда угодно, и действительный ущерб оказался более чем скромным.

Именно поэтому были созданы специальные подразделения самолетов наведения. Когда они начали принимать участие в налетах, бомбардировки стали более точными. Самолеты наведения обнаруживали и отмечали цели специальными цветными

фальшфейерами. Главные силы наносили бомбовые удары по этим маркерам. Это не давало бомбить «чисто поле», однако по—прежнему применялись безжалостные ковровые бомбежки. Что самое скверное, они казались необходимы.

Росли и потери. В данный момент они составляли около 4 %, то есть не возвращался 1 бомбардировщик из 25. Можно на это посмотреть и по—другому. Эскадрилья из 10 самолетов за 25 вылетов будет полностью уничтожена. Оперативный цикл составлял 30 вылетов. Если вы оставались в живых, вы получали отпуск на 6 месяцев, после чего возвращались для нового цикла. С точки зрения потерь в людях и технике, с учетом наносимых разрушений, Харрис считал бомбардировки неэффективными.

В 1941 году в Фарнборо человек по имени Ричарде изобрел сложный механизм, который он назвал стабилизированным автоматическим бомбовым прицелом (SABS). В него входил гироскоп. При нормальных условиях он наводил бомбу со сверхъестественной точностью. Однако Харрис счел его слишком сложным для адских условий настоящих налетов. При использовании этого прицела бомбардировщик должен был лететь по идеальной прямой, строго выдерживая скорость и высоту на расстоянии 10 миль. Это превращало ЕГО в идеальную цель для зениток, прожекторов и истребителей. Харрис сказал, что это обречет на смерть слишком много парней, у которых и так оставалось не слишком много шансов. И вообще, Бомбардировочное Командование не может позволить себе более высокие потери.

Представители другой школы заявляли, что SABS МОЖНО использовать в маленьких соединениях. К ней принадлежал Кохрейн. Он утверждал, что с большой высоты SABS может обеспечить попадание в отмеченную маркером цель, поэтому нет

необходимости посылать в то же место целые эскадрильи раз за разом. В условиях затяжной войны это приведет к сокращению потерь. Он решил, что 617-я эскадрилья должна обучиться использованию SABS. Это позволит ей класть 10-тонные бомбы Уоллиса, когда они появятся, прямо в яблочко.

Они долго спорили, но в конце концов Харрис согласился.

Пэтч вызвал Мартина к себе в кабинет.

— «Тирпицем» мы пока заниматься не будем, — сообщил он, и Мартин вздохнул с облегчением. — Командование KBVC нашло для вас кое—что новое. С этого момента задача вашей эскадрильи меняется. Вы должны научиться сверхточному бомбометанию с большой высоты. Вы будете тренироваться, пока глаза не лопнут. Вы должны добиться среднего кругового отклонения меньше 100 ярдов с высоты 20000 футов. — У Мартина действительно едва не выскочили глаза. — Причина в том, что скоро мы получим новую бомбу, — продолжил Пэтч. — Очень большую. Только вы можете нести их, а они слишком дороги, чтобы швыряться ими направо и налево.

Он добавил, что новые прицелы будут доставлены немедленно.

Через день высокий худой человек с живыми глазами вошел в кабинет Мартина, неся большой тук, завернутый в брезент. Он представился как майор авиации Ричардсон, присланный помочь 617-й эскадрилье оснастить самолеты SABS.

— Вот они, — сообщил Ричардсон, аккуратно разворачивая сверток. — Это самая прелестная вещь в мире.

SABS выглядел как обычный бомбовый прицел, исключая неуклюжий гироскоп, присобаченный к нему. Ричардсон обращался с ним умело и любовно, и через несколько дней эскадрилья поняла, почему. Он не был

энтузиастом бомбовых прицелов. Он был фанатиком, который начинал рассуждать о бомбовых прицелах за завтраком и завершал, только улегшись в постель. Если он и разговаривал во сне, можно не сомневаться, о чем. Он читал лекции экипажам, летал вместе с ними, экспериментировал вместе с ними и не успокоился, пока летчики не узнали о SABS решительно все. Боб Хэй, тоже любивший свою профессию, прозвал его «Говорящей бомбой». «Говорящая бомба» внес огромный вклад в успехи 617-й эскадрильи. Он был пилотом в годы Первой Мировой войны и сумел совершить 15 рейдов вместе с 617-й эскадрилей, чтобы посмотреть на свои любимые бомбовые прицелы в бою.

617-я эскадрилья несколько недель не участвовала в боях, однако днем и ночью самолеты кружили на высоте 20000 футов над полигоном Уэйнфлит, сбрасывая учебные бомбы на белые пятна в песке с помощью SABS. Здесь требовалось нечто большее, чем орлиный глаз бомбардира. Нужна была согласованная командная работа. Стрелкам приходилось помогать штурману точно определять направление и силу ветра, штурман и бомбардир вычисляли сложные поправки. Ошибка в пару футов на высоте 20000 футов заставляла бомбу падать слишком далеко от цели. Альтиметры работали, измеряя атмосферное давление, однако оно постоянно менялось. Поэтому приходилось использовать сложную систему сравнения давления на земле в районе цели и на высоте, внося в нее температурные поправки. Маленькая ошибка в определении скорости уводила бомбу в сторону. Датчики скорости вращались в зависимости от высоты полета и положения самолета в воздухе. Приходилось вычислять и эти поправки. Потом все данные заводились в SABS, и пилоту приходилось держать точнейшие курс и высоту на отрезке в несколько миль,

инженер манипулировал секторами газа, чтобы удержать скорость. Вот так, сильно преуменьшая, можно изобразить одну десятую трудностей. Когда бомбардир клал перекрестие прицела на цель, он щелкал переключателем, и SABS дальше сам удерживал точку прицеливания с помощью своего гироскопа, передавая пилоту поправки морганием индикаторов в кабине. Бомбардиру даже не нужно было нажимать на кнопку сброса. Это делал сам SABS, он даже сообщал об этом пилоту, включая красную лампочку в кабине.

Первые результаты были всего лишь неплохими. Среднее круговое отклонение составило 180 ярдов, однако очень скоро экипажи решили, что это много. «Говорящая бомба» летал с ними, это был единственный способ проверить действия экипажей. Хороший бомбардир мог иметь плохие результаты из-за неаккуратности пилота, поэтому «Говорящая бомба» поправлял и тех, и других, подтягивал самых слабых. Для ошибок возможностей было более чем достаточно. На высоте 20000 футов бомба покидает самолет за 2 мили до цели и летит 45 секунд, прежде чем упасть. Только маленькое облачко пыли отмечало место падения болванки на песчаном полигоне. Результаты передавались по телефону в Конингсби, и экипажи узнавали их, как только совершали посадку, поэтому они сразу могли определить, что сделано неправильно.

Сам «Говорящая бомба» работал с SABS отлично, лишь спустя много времени пара экипажей сумела добиться такого же результата. Первым был Мартин. Через 3 недели Хэй добился средней ошибки 64 ярда. Однако некоторые из остальных так и не смогли перешагнуть рубеж 100 ярдов. Кохрейн прибыл посмотреть, как идут дела. «Говорящая бомба» прочел ему краткую лекцию о работе SABS и взял в качестве бомбардира на «Р Попей», чтобы испытать прицел в деле. На земле кое-кто плотоядно потирал ладони.



Мартин летел спокойно. Наконец Кохрейн произнес:  
— Бомбы сброшены!

Пилот повернул назад. «Говорящая бомба» встретил их крайне уважительно. Кохрейн добился исключительного результата. Среднее отклонение составило всего 38 ярдов. На мгновение лицо командира группы расплылось в довольной улыбке, но потом снова застыло, и он резко заметил:

— Если этого добился я, мои люди просто обязаны сделать то же.

Кто—то позади проворчал:

— Если бы мы все были командирами...

На сей раз Кохрейн рассмеялся.

После того, как он отбыл, Хэй мрачно сказал другим бомбардирам:

— Ну, теперь вам остается только молиться. — И, повернувшись к Мартину, добавил: — Почему ты не дернул ручку, когда он собирался сбросить бомбы?

Мартин получил письмо, изящно описывающее герб эскадрильи. Он не сообразил, что это сделано по повелению короля и не следует вмешиваться в монаршие повеления. Таким образом герб был утвержден с девизом «Après MOI les deluge» (После МЕНЯ хоть потоп). В конверте лежал лист со скучным прозаическим описанием герба:

«На щите кирпичная стена, пронзенная тремя вспышками молний с исподней стороны; струи воды, истекающие из бреши.»

Этой же ночью в столовой была устроена пирушка, чтобы отпраздновать такое событие. Конкейв Гудол был заядлым курильщиком, поэтому ему пришлось целый час откашливаться, сидя на стуле, чтобы получить возможность ясно говорить.

— Бедный старый Конкейв, он почти мертв. Он уже одной ногой в могиле, — заметил Айвен Уиттекер. — О, он УЖЕ умер. Давайте похороним его.

Он вместе с Мартином притащил простыню с чьей—то кровати, но Конкейв увидел их и удрал в туалет. Но там была дверь с другой стороны, и Уиттекер поймал Конкейва на выходе, набросив ему простыню на голову. Вместе они быстро спеленали Гудола, как мумию, и притащили назад, положив на кухонный стол. Кто—то привел священника, бодрого седого человека с характерным ирландским акцентом. Он удивленно посмотрел на жертву и спросил:

— В чем дело?

— Гудол закашлялся до смерти, — печально сообщил Уиттекер. — Мы собираемся похоронить его.

Конкейв поднял голову и болезненно скривился. Восемь добровольцев подняли стол на плечи и торжественно понесли прочь под похоронный марш, исполняемый на жестянках. В передней они поставили стол. Конкейв лежал перед камином, остальные выстроились вокруг него. Священник посмеялся, но отказался читать погребальную молитву. Тогда кто—то схватил романчик в веселенькой обложке, и началась импровизированная служба.

Под возглас «Прах ты есть, в прах и отыдеши» пожилой офицер территориальных войск посыпал Конкейва пеплом из камина и возгласил:

— Трави канат!

Он подшиб ножку стола, тот упал одним концом на пол, и Конкейв скатился с него. Он приземлился полусидя на копчик. Конкейв испустил вздох, его голова со стуком упала на пол, глаза закатились. Он лежал неподвижно, все салютовали ему. Потом приятели сдернули простыню и сказали:

— О'кей, Конкейв. Ты уже в аду. Но Гудол не двигался, и смех стал неуверенным, а потом стих. Кто—то предположил:

— А не кончился ли он по—настоящему?

Конкейва унесли и положили на кровать. Прибыл доктор и нашел большую, как яйцо, шишку.

Офицер—территориал быстро притащил свое самое дорогое сокровище, бутылку очень старого бренди, вытащил пробку и поднес бутылку к губам Конкейва. Тот поперхнулся и закашлялся, бренди потек по подбородку. Конкейв открыл глаза и зачмокал, на лице появилась слабая улыбка. Он снова закрыл глаза, открыл рот, и территориал влил еще порцию бренди.

— С ним все в порядке, — сказал доктор. Он остался вместе с жертвой, помогая ей принимать лекарство, а потом тихо удалился. Все были счастливы (особенно Конкейв), кроме офицера—территориала, который не мог найти свою бутылку.

Кое—кто может неодобрительно заметить, что летчики в военное время пили больше, чем следует. Не слишком тактичный Артур Харрис называл худшим из грехов «елейную праведность». Возможно, эти пуритане были бы немного снисходительнее, если бы проследовали за молодыми пилотами на аэродром и увидели их лица, когда техники убирают колодки из—под колес. А еще лучше последовать за ними в воздух, привязанным к креслу, под оглушающий рев моторов, с тревогой следить за ненадежными моторами и запасом топлива. Попасть под огонь зениток и истребителей. Испытать на себе туман и обледенение. Совершить вместе с ними 60 вылетов, которые им отпустила беспощадная статистика перед страшной смертью.

Они играли рискованно, так как им было отпущено мало времени. И слишком часто они выходили за пределы человеческих возможностей.

Высшие сферы удовлетворились, узнав, что сердцем разработок секретного оружия, ракет и всего прочего в Германии является Пенемюнде. Харрис отправил туда 600 тяжелых бомбардировщиков. Самолеты наведения сбросили свои маркеры прямо в центре района. В

первый раз главные силы Бомбардировочного Командования использовали методику «управляемого бомбометания», которую Гибсон опробовал на дамбе Мёна. «Церемониймейстер» кружил на малой высоте, направляя бомбардировщики с помощью радиотелефона к ближайшим маркерам. Ракетный центр Пенемюнде был практически стерт с лица земли, что дало Англии отсрочку на 6 месяцев. Не сумев организовать защиту Пенемюнде, Ганс Иешонек, командующий силами ночных истребителей, покончил с собой. Немцам пришлось вспомнить о рассредоточении.

Меткость 617-й эскадрильи медленно росла. Прибыли еще 3 экипажа: Билл Саггитт, канадский майор авиации, принял звено А — Клейтона и Тэда Юсмена. Случались и обычные инциденты. 2 самолета врезались в деревья во время полетов на малой высоте и были списаны. К счастью, при этом никто не погиб. У Мартина в воздухе загорелся мотор, но огнетушители справились с пожаром. У Шэннона над Северным морем лопнули тросы элеронов. Он совершил вынужденную посадку, используя триммеры, чтобы держать высоту, и разворачиваясь «тарелочкой» с помощью одного руля направления. Потом он сказал, что это лучше, чем обычная посадка. Ведь после них, как оскорбительно заметил Самптер, больше нечему было разбиваться.

По инициативе Кохрейна Сэм Пэтч и Мартин попытались найти способ сократить опасный 10-мильный боевой курс при использовании SABS. «Говорящая бомба» был настоящим источником идей.

— Вот что вам следует сделать. Вы летаете вокруг цели широкими кругами, подобно краснокожим. Видите? После того, как отдана команда, вы одновременно поворачиваете внутрь, как спицы в колесе. Фрицы просто не будут знать, по кому стрелять.

— Это так, «Бомба», — согласился Мартин. — Но что произойдет, когда мы все встретимся в центре колеса?

— Ерунда. Заходите на разных высотах.  
— И тогда бомбы попадут в нижние самолеты.  
— Должен же быть выход, — пробормотал «Говорящая бомба».

Они приняли нечто подобное, используя тщательный отсчет времени и умелое пилотирование. Самолеты кружили на разных высотах вокруг цели вне досягаемости зениток. Когда будут сброшены маркеры и командир удостоверится в правильности целеуказания, он отдаст приказ на бомбежку. Самолеты заходят на цель с небольшим сдвигом по времени. Если внизу стоят 20 орудий, и заход совершает только 1 самолет, все 20 орудий будут стрелять по нему. Но когда одновременно на цель заходят 20 самолетов с разных сторон, что мешает поставить огневую завесу, на каждый самолет придется только по 1 орудью. Шансы уцелеть повышаются в 20 раз.

Возникли новые проблемы с SABS. Например, термометры, необходимые для измерения забортной температуры и определения поправок к альтиметру, начали врать на 5 градусов. Этого хватало, чтобы отправить бомбу на сотню футов в сторону. Фарнборо поставил новую модель термометра, но требовались еще 2 поправки. Воздушный поток вокруг колбы вызывал трение и нагрев. Это можно было исправить, введя табличную коррекцию по скорости. Затем нагрев кабины влиял на часть термометра, которая находилась внутри самолета. Это тоже следовало сосчитать и исправить. Но к началу ноября эскадрилья добилась среднего кругового отклонения около 90 ярдов.

Кохрейн решил, что это достаточно хорошо. 12 ноября в сумерках Мартин повел эскадрилью, чтобы опробовать SABS в бою. Целью снова был виадук Антенор. На этой цели можно было спокойно опробовать новые прицелы. В бомболюках находились 12000-фн тонкостенные «фугасные» бомбы.

Они нашли виадук освещенным луной... а также 4 прожектора и пяток орудий вокруг него. При заходе виадук было очень трудно поймать на прицел в свете прожекторов. Следующая маленькая бухточка выглядела точно так же, и несколько экипажей отбомбились в неправильном месте. Некоторые летчики нашли нужную бухту, но не смогли различить виадук. Райс, О'Шонесси и еще один экипаж добились близких разрывов, примерно в 60 ярдах, но ударная волна не смогла повредить виадук.

Разочарованные, они вернулись в Блиду. После этого Мартин вспомнил, что говорил МакКартти о ракетах после налета на Сан Поло. Все согласились, что если бы у них были ракеты, чтобы осветить виадук, они бы добились попаданий. Через 2 дня они улетели в Англию, но Юсмен туда так и не прибыл. Никто не знает, что случилось с ним и его экипажем. Скорее всего, его перехватили над морем германские истребители.

Мартин сообщил Кохрейну, что требуется наладить целеуказание. Кохрейн отправил его и Пэтча в штаб «следопытов», чтобы переговорить с экспертами. Они получили согласие отправить самолеты наведения для сброса маркеров на следующую цель. А Мартин продолжал тренировки с прицелами SABS.

Мартин был только временным командиром эскадрильи, и его срок подошел к концу. Кохрейн не заменил его обычным командиром эскадрильи (никто из них и не рвался возглавить эскадрилью самоубийц). Он нашел человека, который отвечал его требованиям. Это был Леонард Чешир, самый молодой полковник авиации в КВВС (ему было всего 25 лет). Он не только хотел снова вернуться к полетам, но даже просил Кохрейна разжаловать его в подполковники, чтобы он мог командовать эскадрильей. С виду он совсем не подходил для этой должности, в отличие от Гибсона. В

том имелось некое обаяние, а Чешир был больше похож на студента—теолога, шутки ради нарядившегося старшим офицером. Однако он совершил уже 2 цикла, получил Орден за выдающиеся заслуги и пряжку к нему, Крест за летные заслуги. Он был высоким, худым и смуглым — странная смесь сияния (временами лихорадочного), застенчивости, уверенности и обаяния. Очень чувствительный и аналитичный, Чешир был начисто лишен предчувствий, которые заставляют подобных людей трястись от страха перед полетом. Однажды он отправился из Оксфорда в Париж без единого пенни в кармане, чтобы выиграть на пари полпинты пива. Во время отпуска Чешир любил проводить время в «Ритце» и охотно заглядывал в «Мейфэр» на коктейль. Он изучал право в Оксфорде, где его отец был профессором, и учился отлично. В 24 года, проводя веселый отпуск в Нью—Йорке, Чешир познакомился и женился на Констанс Бинни, американской кинозвезде, преемнице Мэри Пикфорд. Невесте был 41 год.

Он охотно выслушивал советы, проявляя при этом незаурядное чувство юмора, но в воздухе был спокоен, холоден и расчетлив. В этом плане он напоминал Барнса Уоллиса, который был готов принять идею, ужаснувшую других людей. И при этом оказывался прав. Чешир летал на нескольких типах тяжелых бомбардировщиков, которые тогда несли необъяснимо большие потери. На них установили множество дополнительного оборудования, поэтому при полной нагрузке они летели на небольшой высоте и медленно. Управлялись самолеты плохо, имели склонность к рысканью и часто срывались в штопор. Потом были добавлены специальные патрубки, чтобы укрыть раскаленный выхлоп от глаз пилотов ночных истребителей. Для Чешира это стало последней соломинкой. Чешир решил, что самолет стал просто

опасен, и запросил разрешение снять патрубки у своей эскадрильи.

Все сразу отказали, кроме его собственного командующего, вице—маршала авиации Карра, который разрешил Чеширу сделать это. В результате потери сократились. Это был первый шаг по облегчению самолетов. Потом была снята носовая башня, средняя башня и бронирование. Улучшились обводы, самолет стал легче, и в результате улучшились его летные характеристики. Моторы больше не были перегружены. Потери сократились еще больше.

Через 2 дня после прибытия Чешира в 617-ю эскадрилью маленькая Дорис Лиман, его водитель из женских вспомогательных частей, сидела на стульчике рядом с кабинетом Чешира, ничего не делая. Она смотрела, как Чешир носится туда — сюда, и ее терпение лопнуло. Дорис подошла к Чифи Пауэллу.

— Разве он не ЗНАЕТ, что я его жду?

Гнев женщины, которую заставили ждать, выглядел ужасно.

— Скажите это ему сами, — ответил Пауэлл.

Она пинком открыла дверь и что—то сообщила Чеширу. Дорис была поражена, когда выяснилось, что Чешир и не подозревал о выделенном ему автомобиле. Это было характерно для него: не брать то, что ему дают, хотя другие это требовали бы.

Уничтожение Пенемюнде отбросило германскую ракетную программу назад на 6 месяцев. Немцы прекратили работы над чудовищными ракетными бункерами и начали строить, широко разбросав, направляющие для крылатых ракет. Разведывательные самолеты возвращались в Англию со снимками, показывающими какую—то непонятную деятельность в тех же районах. На лесных просеках было построено множество низких сараев. Рядом с ними виднелись короткие отрезки рельсов, которые никуда не вели.



Разведка окрестила их «лыжами», потому что длинные строения напоминали лыжи. Они совершенно определенно были связаны с секретным оружием Гитлера.

Было ясно, что подобные пусковые установки можно строить очень быстро, и они обладали известной мобильностью. Они полностью находились на поверхности земли, и их можно было уничтожить обычными бомбами. Но после Пенемюнде немцы, похоже, в качестве меры защиты выбрали рассредоточение — количество, камуфляж, мобильность. Больше они не полагались на три — четыре центра.

В Уайтхолле Черчилль, совет по делам авиации, Харрис, сэр Стаффорд Криппс (теперь министр авиационной промышленности) и сэр Уилфред Фриман обсудили ситуацию. После этого Фриман послал за Уоллисом.

— Мы остановили работы над 10-тонной бомбой, — сказал он. — Большие цели, против которых их можно применять, сейчас не так важны. Сэр Стаффорд думает, что 10-тонные не оправдают затраченных усилий.

Уоллис не стал оспаривать эту логику. Самые большие бомбардировщики с 10-тонными бомбами имели небольшой радиус действия — они едва могли перелететь Ла Манш. А в этом районе для них просто не было целей. Конечно, в Германии целей хватало, но «Ланкастеры» не могли доставить туда эти бомбы.

Уоллис попросил у Фримана разрешение продолжать работы над 12000-фн уменьшенным вариантом 10-тонной бомбы, которая тоже должна была проникать в грунт и вызывать в нем мини—землетрясение. «Ланкастеры» могли доставлять их вглубь Германии на те цели, о которых речь шла с самого начала. Фриман долго думал и наконец согласился. Он принял это смелое решение

самостоятельно. Он знал, что ни совет по делам авиации, ни министерство снабжения не одобряют ни 10-тонных бомб, ни уменьшенных вариантов, так как их следовало сбрасывать с высоты 40000 футов для большего углубления. «Ланкастеры» не могли поднять их выше 20000 футов, поэтому и совет, и министерство полагали, что бомбы не смогут уходить в грунт достаточно глубоко, чтобы вызвать эффект землетрясения.

Фриман принял решение в одиночку, поэтому на бомбы не был выдан заказ. Это означало, что КВВС не примут бомбы и не оплатят их. Он дал уменьшенной бомбе кодовое название «толлбой», и Уоллис надеялся представить первый экземпляр к испытаниям в марте.

Кохрейн с самого начала рассматривал мобильные пусковые установки как потенциальные мишени 617-й эскадрильи. Однако он оставил их на время в покое, пока Чешир со своими летчиками отрабатывал использование прицелов SABS. До 10 декабря эскадрилья не совершала боевых вылетов. В этот день Чешир получил просьбу из Темплсфорда отправить туда 4 экипажа. Темплсфорд был сверхсекретным аэродромом, откуда взлетали самолеты с агентами—парашютистами и оружием для движения Сопrotивления. Чешир выбрал МакКарти, Клейтона, Булла и Уидона. они полетели в Темплсфорд.

МакКарти прилетел обратно в Кониингсби через 2 дня, пришел в кабинет Хамфри и кинул на пол два рюкзака.

— Вещи Булла и Уидона, — сказал он. — Их больше нет.

— О Боже! Когда?

— Прошлой ночью. Мы совершали специальный полет на малой высоте, сбрасывая оружие и боеприпасы. У них возникли проблемы. — И он добавил раздраженно: — Я даже не нашел район цели.

В тот же день он улетел в Темплсфорд. Вместе с Клейтоном ночью они совершили новый вылет, на сей раз успешно.

Тем временем в голову Чеширу пришла одна из его наиболее безумных идей. Недавно его брат был сбит и попал в плен. Чешир много думал о военнопленных. Он послал за Мартином, и Мартин нашел его в штабной комнате, склонившимся над расстеленной на столе картой. Чешир встретил его приятной улыбкой.

— Мик, — сказал он, — мы должны сбросить рождественские подарки пленным в день Рождества.

— Ох, — только и выдавил Мартин. — Звучит интересно, сэр. Где?

— Шталаг Люфт III. Здесь.

Чешир ткнул карандашом в точку на карте. Мартин наклонился и увидел маленький городок Заган между Берлином и Бреслау, возле польской границы. Они никогда не залетали так далеко, и Мартин осторожно сказал:

— Это очень далеко.

— Дальности хватит.

— Как мы найдем такую маленькую цель да еще ночью?

— Не беспокойся, старик. Полетим днем. Рождественским утром.

— Днем!

— Да.

— ДНЕМ?!

— Не волнуйся. Мы можем сделать это. Полетим над Балтикой на малой высоте и захватим их врасплох. А потом оторвемся.

— Сколько самолетов?

— Трех, я думаю, хватит.

— Кто? — Мартин почувствовал, как у него заложило уши.

— Я, ты и либо Шэннон, либо Манро.

— Ох! — Мартин потрясение уставился на карту. — Какую еду захватим, сэр?

— Я думаю, что—нибудь вроде цыплят, изюма и шоколада. Это должно немного приободрить их.

Мартин сказал, пытаясь заставить голос не дрожать: — А вы не думаете, что следует сбросить и посылки самим себе? Мы там будем на святках. Либо на земле, либо под ней.

— Ну, мне кажется, все не так скверно, Мик. Мы покрасим самолеты в белый цвет с красными крестами и снимем пулеметы.

— А! Без пулеметов!

— Мы должны долететь до цели ночью, — сказал Чешир. — Прибудем на рассвете, поэтому мы не будем иметь проблем с обнаружением цели. Сбросим подарки с высоты 100 футов, чтобы они не разлетелись на молекулы, и уползем через Балтику. Это самый короткий путь. Я попрошу Пикара встретить нас на своих «Мосси» и проводить домой.

Мартин заметил:

— Если будут тучи, мы можем укрыться в них. Улетим в облаках, если улетим вообще.

— О'кей, — весело сказал Чешир. — Это звучит разумно.

Он вызвал остальных в комнату предполетного инструктажа и рассказал им все. Они слушали в мертвой тишине. Однако приняли план с полной верой в своего командира, и Чешир обнаружил, что летчики немедленно принялись собирать деньги на покупку цыплят и ветчины, и добровольно сдавали конфеты и сигареты из своих рационов. Они обошли соседние фермы, закупая цыплят, сыр, бекон. Чешир, Мартин и Шэннон практиковались в полетах на малой высоте. Чешир попросил хранить все в тайне, так как Кохрейн, узнав об этом, позаботится не о цыплятах для пленных, а о хлебе и воде для Чешира.

## Глава 11. Прямое попадание

Харрис ежедневно посылал бомбардировщики, чтобы уничтожить таинственные «лыжи» возле Па де Кале, но их прикрывало слишком много германских истребителей. Перед ним стояла тяжелая проблема... Цели были слишком малы и слишком хорошо укрыты, чтобы эскадрильи могли нанести точный бомбовый удар ночью. Это хорошо в обширных промышленных районах, но не в данном случае. Кохрейн запросил разрешение 617-й эскадрилье испробовать свое точечное бомбометание, причем самолеты наведения должны были указать цели с помощью зажигательных бомб. Харрис согласился.

Практически каждую ночь 617-я эскадрилья готовилась к вылету, но цель закрывали низкие тучи. Наконец 16 декабря Чешир повел 9 «Ланкастеров» на взлет. Самолет наведения «Москито» летел вместе с ними, чтобы обозначить цель. Он имел новую систему радарного целеуказания «гобой». 2 передатчика из Англии посылали лучи, перекрещивающиеся на цели, чтобы пилот мог определить, где она. Этой ночью «Москито» сбросил серию зажигалок, которые подожгли лес, укрывавший таинственные «лыжи». С высоты 10000 футов 617-я эскадрилья различила их между деревьями, как крошечные светящиеся червячки, выполнила отработанный разворот и рассредоточилась, так что огонь зениток оказался неэффективен. Через пару минут вниз полетели 12000-фн бомбы. Все деревья были охвачены пламенем.

Вернувшись в Кониингсби, пилоты занялись проявкой контрольных снимков. И тут поднялся крик. Маркеры упали в 350 футах от цели, бомбы легли вокруг маркеров со средним отклонением 94 ярда, но это

означало, что бомбардировка оказалась слишком точной — «лыжи» остались целы. Это была самая точная ночная бомбардировка за всю войну, и тем более горьким оказалось разочарование.

Этот инцидент подтвердил подозрения Чешира и Кохрейна... «Следопыты» были хороши для указания протяженных целей, но не точечных. Мартин предложил сбросить над целью осветительные ракеты на парашютах, после чего пара самолетов спустится к земле и сбросит зажигалки—маркеры прямо «на крышу» цели. Чешир согласился, но Кохрейн, для которого воспоминания о налете на Дортмунд и Эмс все еще горчили, и слышать не желал о новых налетах на малой высоте.

Чешир и Мартин спокойно вышли и решили испытать целеуказание с малой высоты, чтобы попытаться переубедить Кохрейна. Они сбрасывали практические бомбы с высоты 200 футов, используя прицел для малых высот, и были не слишком удовлетворены результатами. Они обнаружили, что могут положить бомбы точно, но траектория была такова, что бомба стремилась от ricochet и взрывалась в 200 ярдах от цели. А ночью они обнаружили, что «Ланкастер» слишком быстро проскакивает над целью.

20 декабря они снова испытали целеуказатель «гобой» на оружейном заводе возле Льежа, но город был плотно укрыт низкой облачностью. По пути назад (с бомбами на борту) Мартин увидел один горящий «Ланкастер», который падал на землю. Его стрелок еще вел огонь по истребителю. Сев на поле в Кониингсби, они с тревогой начали ждать, не теряя надежды. Однако Джефф Райс, один из 5 пилотов первоначального состава эскадрильи, так и не вернулся.

Они еще раз попытались использовать «Москито» с системой наведения «гобой» на ракетных «лыжах»,

однако снова тучи помешали им.

Чешир вызвал из Лондона офицера разведки, чтобы обсудить с ним последние детали плана бомбардировки цыплятами лагерей военнопленных. Разведчик пришел в ужас, выслушав предложение.

— Боже мой, вы не сможете сделать это! Если вы сбросите это в контейнерах, немцы подумают, что вы сбрасываете оружие. Когда пленные бросятся подбирать их, охрана просто перестреляет всех.

Чешир возразил:

— Я так не думаю.

Он отправился назад и печально сказал Мартину и Шэннону, что им придется отменить полет, но не следует расстраиваться.

Погода оставалась скверной до ночи 20 декабря. В тот день они полетели еще с одним самолетом системы «гобой» к другим «лыжам». 3 бомбы легли прямыми попаданиями на маркер «гобая», но сами маркеры опять оказались в 200 ярдах от цели, и «лыжи» опять остались невредимы.

Чешир запросил у Кохрейна разрешение самому сбросить маркеры с малой высоты. Он считал, что «следопыты» должны сбросить осветительные ракеты, чтобы осветить район, а он сам и Мартин полетят достаточно низко, чтобы положить маркер прямо в яблочко.

Кохрейн ответил твердым «нет». И добавил:

— Попробуйте найти иной способ. Попробуйте сбрасывать маркеры с высоты 5000 футов, используя SABS. Если вы сможете осветить район ракетами достаточно ярко, чтобы видеть цель, вы сможете сбросить маркеры точно.

Чешир предложил, чтобы в этом случае 617-я эскадрилья несла собственные осветительные ракеты и обошлась без «следопытов». Кохрейн согласился. 4 января они вылетели к Па—де—Кале без самолетов

системы «гобой». С высоты 12000 футов эскадрилья сбросила осветительные бомбы на парашютах, но тучи помешали Чеширу и Мартину на высоте 5000 футов. Поэтому оба спикировали до 400 футов, что было согласовано заранее, хотя не афишировалось, и проскочили над просекой с разных направлений. Маркеры упали на просеку, но срикошетировали и отскочили на 100 ярдов в рощу. Просека оказалась между ними.

Эскадрилья сумела положить большую часть бомб между маркерами, сильно повредив «лыжи». Чешир подумал, что это достаточно успешно, но в восторг не пришел. Сброс маркеров рикошетом был занятием достаточно проблематичным. Следующие несколько дней он, Мартин и «Говорящая бомба» экспериментировали, пытаясь найти подходящий способ постановки маркеров.

На высотах от 3000 до 6000 футов днем при хорошей видимости они могли положить маркер в 40 ярдах от цели. Это было достаточно точно для Кохрейна. Однако в дымке или тумане это становилось невозможно. И слишком малы становились шансы накрыть цель ночью. Лунный свет и осветительные ракеты помогали, но следовало ожидать, что любая мало—мальски важная цель будет замаскирована.

На этой неделе эскадрилья перелетела в Вудхолл Спа, примерно в 10 милях от Конингсби. Вудхолл был аэродромом для одной эскадрильи, и для этого были причины. Кохрейн хотел, чтобы специальная эскадрилья, выполняющая новые и секретные задания, действовала в условиях строгой изоляции.

Начались метели, и взлетные полосы покрыл снег толщиной 6 дюймов. Вся эскадрилья, включая офицеров, вооружилась лопатами и начала чистить летное поле, чтобы самолеты могли взлетать. Они работали с рассвета до заката в течение 2 дней. Люди



двигались цепью, отбрасывая снег в сторону. Девушки из вспомогательных служб приносили им кофе и сэндвичи, а по окончании работы ночью вознаграждали их стаканчиком рома.

Примерно в это время высшие круги решили, что следует разрушить большую дамбу к северу от Рима. Это затопило бы германские коммуникации в Италии и помогло бы прорваться войскам, зажатым на плацдарме в Анцио. Было вполне логично поручить эту работу 617-й эскадрилье, и Кохрейн — немного неохотно — начал новый цикл тренировок... полеты на малых высотах. Снова должны были использоваться бомбы Уоллиса, сброшенные с высоты 60 футов. Однако итальянская дамба находилась на озере, окруженном высокими холмами. Это было еще хуже, чем на Эдере. Для выхода в атаку пришлось бы скользить над холмами, снижаясь на 1800 футов на отрезке 3000 ярдов, чтобы оказаться в 60 футах над водой в точке сброса бомбы. Это было слишком крутое пике для тяжелого самолета ночью. Чтобы выполнить его, требовалось быть настоящим мастером. Они отмерили 3000 ярдов на своем аэродроме, поставив яркие указатели на концах отрезка. Мартин стоял на одной из меток с теодолитом и измерял высоту. Пилоты подходили ко второй отметке на высоте 1900 футов и пытались пересечь первую на высоте 60 футов. Пилоты, которые не могли сделать это после двух пробных заходов имели удовольствие ознакомиться с богатствами нецензурного словаря Мартина. Поэтому в следующий раз они старались выполнить заход как можно точнее.

Еще одной сложностью был вынужденный старт из Северной Африки. Расстояние из Англии было слишком велико. Если бы немцы пронюхали, что эскадрилья «Сокрушители дамб» прибыла в Африку, они сумели бы сложить 2 и 2. После этого на дамбе появились бы

аэростаты и зенитки, что привело бы к гибели большинства экипажей.

Кохрейн и Чешир нашли решение. Кохрейн прислал на грузовиках арктическую одежду и оборудование на целую эскадрилью, а Чешир поместил это под охраной в запертом ангаре. Затем был распушен слух, что они летят в Северную Африку. С этого момента вся эскадрилья поверила, что они полетят в Россию. И чем больше их убеждали, что лететь придется в Африку, тем больше они уверялись, что полетят в Россию.

Пилоты постоянно практиковались на малых высотах над Линкольнширом и Норфолком. 20 января О'Шонесси отрабатывал пикирование над морем в районе Уоша. Он, выравнившись на высоте 60 футов, но при этом все внимание сосредоточил на альтиметре, не видя, что летит прямо в берег. «Ланкастер» брюхом ударился о склон прибрежного холма, подскочил и врезался в следующий склон, превратившись в огненный шар. Погиб весь экипаж, кроме радиста Артура Уорда, которого выбросило из самолета со сломанной ногой. Именно в этот день высшие власти решили, что разрушение дамбы приведет к гибели большого числа гражданских лиц и может затруднить наступление союзников. Операция была отменена. Такова война.

В промежутках между полетами на малой высоте Чешир и Мартин продолжали экспериментировать, чтобы найти способ сбрасывать маркеры. Однажды, возвращаясь с полигона, Мартин заметил на воде гирлянду водорослей. Она возбудила его любопытство. Желая хоть немного скрасить рутину тренировок, он заложил свой эффектный разворот, круто спикировал и сбросил бомбу. Прямое попадание в водоросли.

Когда Мартин сел, то пулей вылетел из своего «Р Попей», заикаясь от возбуждения.

— Это то, что надо, сэр, — сказал он весело Чеширу. — Мы нашли! Я не использовал бомбовый прицел, когда сбрасывал бомбу на водоросли. Они были, как на блюдечке. Если мы будем сбрасывать маркеры с пикирования в упор, мы положим прямо в яблочко без бомбового прицела, и они не будут рикошетить. Что гораздо важнее, мы сможем видеть цель гораздо лучше сверху, чем при заходе на малой высоте.

Чешир немедленно взлетел, чтобы опробовать этот метод. Все сработало отлично с первого же раза.

На следующую ночь они вернулись к Па де Кале. Манро выпустил осветительные ракеты. Мартин, плюнув на все и всяческие приказы, круто спикировал, целясь самолетом в «лыжи». Он нашел ночное пикирование на четырехмоторном бомбардировщике немного волнительным занятием, но маркеры сбросил и вышел из пике на высоте 400 футов. Они использовали новый тип маркера красного и зеленого огня, известный как «горшок с углями». Выровнявшись, Мартин с удовлетворением увидел красный и зеленый огни, мигающие посреди просеки. Ночь была ясной. С высоты 12000 футов маркеры были отчетливо видны. Поэтому эскадрилья без труда стерла пусковую установку в порошок.

Через пару ночей они полетели к новой пусковой установке. Снова Мартин выполнил глубокое пикирование и положил свои зажигалки совершенно точно. Через несколько минут цели превратилась в группу дымящихся кратеров.

Чешир отправился к Кохрейну и сообщил ему о новом методе. (Конечно, он рассказал о водорослях и испытаниях на полигоне, а не о подвигах Мартина.) Помня, что Кохрейн во всем согласен с постановкой маркеров с малой высоты, если только это не будет рискованно, Чешир заверил его, что атака с крутого

пикирования, когда самолет выравнивается у самой земли, достаточно безопасна. Он убедительно добавил:

— Сэр, если мы намерены сбрасывать маркеры точно, мы ДОЛЖНЫ лететь достаточно низко, чтобы точно видеть, что именно делаем. Я уверен, что Мартин прав, когда говорит, что на малой высоте действительно безопаснее. Я не могу найти никакого способа точно сбрасывать маркеры со средних высот. Не позволите ли вы испытать новый способ на слабо защищенных целях?

Кохрейн немного подумал, посмотрел вверх, а потом сказал:

— Хорошо. Мы проведем испытания.

В качестве цели был выбран завод авиационных моторов Гном—Рон в Лиможе, в 200 милях на юго—запад от Парижа. Немцы пользовались им, но в радиусе нескольких миль там не было ни единой зенитки.

И немедленно начались трудности. Военный кабинет запретил бомбить эту цель, так как немцы использовали на ночных работах 300 французских девушек, а по соседству стояли дома французов. Черчилль не хотел убивать французов, если этого можно было избежать, особенно при бомбардировках не слишком важных целей.

Чешир ответил, что безопасность домов он гарантирует, так как положит бомбы точно на цель. Чтобы защитить девушек на заводе, было предложено совершить на завод несколько ложных налетов, чтобы дать им возможность убраться подальше. Кохрейн поддержал предложение, и после долгого молчания Уайтхолл разрешил налет, дав понять, что если погибнет хоть один француз, больше это не повторится. Кохрейн сказал Чеширу:

— Наше будущее зависит от этого. Если что—то сорвется, вы не получите нового шанса. Ни во Франции,

ни в Бельгии. Я даже думаю, что и над Германией у вас возникнут проблемы.

Чешир на инструктаже сказал то же самое экипажам. Кохрейн и он планировали рейд с тщательностью фанатиков.

12 самолетов взлетели в ярком лунном свете и прибыли к Лиможу незадолго до полуночи. Город не ожидал бомбардировки, так что затемнение было плохим. Огни выдавали все, на самом заводе горело освещение во всех цехах. Было ясно, что работа кипит. Пат Келли, приятель Чешира, смешливый маленький штурман, посмотрел вниз на освещенные улицы и тоскливо заметил, что видит быстро и французских девушек.

Чешир спикировал вниз и начал кружить над заводом на высоте 100 футов. Когда он снова набрал высоту, все огни погасли. Он снова спикировал, и Эстбери, его бомбардир, смог увидеть людей, разбегающихся в разные стороны. В третий раз он спикировал с целью предупреждения, а на четвертом заходе прошелся на высоте всего 50 футов, практически царапая брюхом крыши зданий. Эстбери крикнул:

— Бомбы сброшены!

Кучка ярко сверкающих зажигалок вспыхнула прямо между цехами. Кинокамера «Ланкастера» засняла это.

Мартин спикировал следом, и 2 красных маркера присоединились к зажигалкам. Чешир сообщил:

— Маркеры прямо по центру. Приказываю бомбить.

В «Зеро + 1» (то есть в 00.01) Шэннон сбросил первую бомбу весом 12000 фн с высоты 10000 футов. Она взорвалась посреди зажигалок и разбила их вдребезги, однако также вызвала большой пожар. В течение следующих 8 минут 9 бомб упали прямо на фабрику, одна упала за забором на берегу реки. Последнему пилоту, Никки Россу, не повезло. Он не

смог сбросить бомбу, и ему пришлось выполнять новый заход. В «Зеро + 18» его бомба рухнула прямо в кратер бомбы Шэннона.

Чешир покружил над заводом, но ничего не мог различить, кроме огня и дыма. Тогда он повернул домой. Кроме 2 пулеметов никто не пытался помешать налету. Ни один «Ланкастер» не получил пробоин, даже самолет Чешира.

Утром разведывательный самолет принес фотографии, показывающие, что из 48 строений завода половина превратилась в груды щебня, а остальные — в обычные пустые коробки. Цель перестала существовать. Чешир знал, что по крайней мере в отношении незащищенных целей он оказался прав. Кохрейн был восхищен.

(Вскоре в Англию пришло сообщение из Лиможа. Девушки с завода Гном—Рон хотели поблагодарить Королевские ВВС за своевременное предупреждение и были бы рады встретиться с летчиками после войны.)

Боб Хэй также заслужил благодарность за бомбардировку Лиможа. Он и «Говорящая бомба» так хорошо натренировали бомбардиров в работе с прицелом SABS, что НОЧЬЮ с высоты 15000 футов гарантировали 2 прямых попадания в любую цель, 15 % бомб в круге радиусом 25 ярдов и 75 % бомб в круге радиусом 80 ярдов. Это было замечательное достижение, которое полностью убрало необходимость в услугах «следопытов», так как они никогда не клали маркеры с точностью больше 150 ярдов.

## Глава 12. Славная неудача

В Италии союзники готовились вырваться с плацдарма Анцио, а немцы собирались остановить их. Поезда перебрасывали по 15000 тонн грузов в день. Они проходили по виадуку Антеор, и в третий раз 617-й эскадрилье приказали его уничтожить.

Кохрейн думал, что взрыв 12000-фн «блокбастера» в 10 ярдах от виадука может обрушить пролет, однако он предупредил Чешира, что не следует пытаться подобраться к цели «ползком», если только это не будет крайне необходимо. Вокруг виадука установлены 12 тяжелых орудий и множество мелких, плюс несколько прожекторов.

Для бомбардировщика с тяжелой бомбой расстояние от Вудхолл Спа было опасно большим, поэтому они заправлялись в Форде на юге. Чешир повел самолет МакКарти «Q Куини», так как его собственная машина ремонтировалась, а МакКарти был в отпуске.

Они нашли бухту в полночь, однако стояла такая темнота, что с высоты более 3000 футов различить виадук оказалось невозможно. Как только Чешир и Мартин снизились, зенитки открыли яростный огонь. По этим 2 самолетам стреляли почти 20 орудий. Чешир сделал заход, чтобы сбросить маркеры, но прожектора поймали его задолго до выхода к точке сброса, и снаряды начали рваться рядом с самолетом. Поэтому Чешир отвернул. Мартин сделал пробный заход, но произошло то же самое. Чешир начал новый заход, рядом с ним летел Мартин. Он держался чуть выше в миле от Чешира, чтобы отвлечь зенитки на себя. Отчасти это удалось, но не полностью. Самолет Чешира вздрагивал от близких разрывов, осколки снарядов рвали крылья и фюзеляж. Чешир скользнул в сторону

моря и развернулся, чтобы попытаться еще раз. Но тут спокойный голос Мартина прозвучал в наушниках:

— Подожди минутку, лидер. Я думаю, что вышел в исходную позицию для захода на цель. Я все вижу.

Он спикировал над холмами прочь от моря, прижимаясь к хребтам. Зенитки не могли различить его на темном фоне. Он развернулся вдоль длинного ущелья, через которое был переброшен виадук. Когда они изучали карты на предполетном инструктаже, то решили, что самолет не сможет там пролететь. Однако Мартин, который мог посадить «Ланкастер» буквально на пяточок, направил нос самолета в ущелье и смог различить виадук прямо впереди. Он вырисовывался на фоне фосфоресцирующего прибора.

Чешир ответил:

— О'кей, Мик. Действуй.

— Попытайся отвлекать на себя зенитки как можно дольше, — передал Мартин.

Он был уже глубоко в ущелье. Виадук находился в миле впереди и примерно на 1500 футов ниже. Мартин двинул сектора газа назад, чтобы приглушить звук моторов и не привлекать внимание зениток. На скорости 230 миль/час он открыл створки бомболюка. Мартин знал, что выполняет свой лучший заход на бомбежку. Орудия у подножия виадука открыли огонь, но их целью был Чешир, который подходил с другой стороны на высоте 4000 футов.

В носовой кабине «Р Попей» Боб Хэй сказал по интеркому:

— Маркеры цели на боевом взводе.

— Отлично, — сказал Мартин. — Я выровняюсь в последний момент.

— Хорошо.

Бомбовым прицелом нельзя было пользоваться во время пикирования, но Хэй полностью полагался на Мартина.



Хребты ущелья высились с обеих сторон, а виадук стремительно приближался. Он был огромен. Однако орудие на востоке внезапно выплонуло струю светящихся снарядов прямо в них. Хэй спросил:

— Сейчас?

— Рано! Рано! — закричал Мартин.

Он задрал нос самолета вверх. Секунды казались вечностью. И пилот крикнул:

— Сейчас!

Как раз в это мгновение снаряд попал в носовую часть самолета и взорвался под носовой башней среди пулеметных лент. Самолет зазвенел. Осколки снаряда и пули от взорванных патронов полетели по фюзеляжу к хвосту. Они калечили людей, секли шланги пневмо— и гидросистем, рвали электрические провода и тросы управления, взрывали боеприпасы.

Хэй должен был нажать кнопку сброса бомб. Они перескочили буквально в паре футов над виадуком и свалились к воде. Тут же на самолет обрушился еще десяток орудий. Фоксли был еще жив. Впервые за несколько месяцев он находился в средней башне, а не в носовой. Сейчас он с руганью открыл ответный огонь, как и Симпсон из хвостовой. Мартин задрал нос самолета вверх, а Уиттекер дал газ. Но моторы не отреагировали.

«Р Попей» купался в предательском свете прожекторов, однако Симпсон и Фоксли сумели длинными очередями разбить 3 прожектора. Они теперь практически ползли по воде, и в свете последнего прожектора Симпсон видел искрящие брызги, которые вздымала воздушная волна от пропеллеров. Потом он увидел и дым от горящего мотора. Самолет вышел из—под обстрела, и Мартин поднял «Р Попей» на несколько футов над водой, благодаря Бога, что они еще сохранили полетную скорость.

Уиттекер повертел головой и сообщил:

— У левого внутреннего и правого внешнего отказала регулировка газа, у двух остальных моторов не регулируется шаг винта.

Это означало, что 2 мотора останутся на малом газу, как было в момент спуска в ущелье, а 2 других с установленным предельным шагом будут надрываться, чтобы удержать самолет в воздухе.

Мартин услышал встревоженный голос Чешира:

— С вами все в порядке, «Р Попей»? Все в порядке? Вы слышите меня?

Почти в миле выше он увидел «Ланкастер» над виадуктом, освещенный прожектором. Все орудия палили по нему.

Мартин ответил:

— Еще летим, лидер. Я думаю, мы тяжело повреждены. Два мотора готовы, пострадал экипаж.

Он почувствовал укол в левую ногу, когда в носу самолета взорвался снаряд, и понял, что ранен. Уиттекеру тоже попало по ногам.

Снова послышался голос Чешира:

— Ты можешь долететь до дома, Мик?

— Никакой надежды, сэр. Мы попытаемся добраться до ближайшего своего берега.

— Отлично, парни. Удачи.

Мартин опросил по интеркому экипаж. Маленький стойкий Фоксли был в порядке. Боб Хэй не ответил. Уиттекер ответил кривой гримасой и выругался, указав на свои ноги. Остальные были в порядке. Мартин вызвал Хэя еще 2 раза, но ответом было молчание. Тогда он сказал:

— Тоби, посмотри, как там Боб. Мне кажется, у него отказал интерком.

Фоксли выбрался из своей башни и пополз вперед к носу. Затем он крикнул Мартину:

— Он лежит на полу и не двигается.

Над виадуком Чешир попытался сбросить маркеры, но опять был встречен прожекторами и получил попадания от огня зениток. Поэтому он был вынужден положить «Ланкастер» на крыло и уйти в сторону моря в безопасный мрак. Это означало еще несколько миль при новом заходе. Чешир набрал высоту 3000 футов, но снова был встречен огнем зениток и отвернул. Он поднялся на 5000 футов, но зенитки достали его и там, поэтому теперь перед ним встала иная проблема. В море эскадрилья кружила уже 30 минут, ожидая сообщения, что маркеры сброшены. Чешир знал, что у них кончается бензин. Метеорологи сообщили, что в Англии стоит туман, и только 2 аэродрома открыты для посадки. Им понадобится много бензина для поисков и посадки в тумане... Возникла опасность потерять всю эскадрилью.

На шестом заходе он прорвался сквозь огонь зениток и сбросил осветительные ракеты, которые обозначили виадук. Чешир повернул на новый заход, и теперь прожектора не поймали его. Орудия поставили огневую завесу, сквозь которую он проскочил, и вскоре его маркеры загорелись. В свете ракет Чешир увидел, что маркеры легли на берегу в 100 ярдах от виадука.

Он повернул в очередной раз, чтобы сбросить последние 2 маркера, но за 4 секунды до сброса 2 снаряда попали в «Q Куини». Самолет едва не перевернуло при взрыве. Эстбери просто отшвырнуло от прицела, но Чешир восстановил управление. С удивлением он обнаружил, что все—таки летит, и по нему не стреляют.

Подошла эскадрилья. С высоты 10000 футов они не видели виадука в свете ракет, но попытались учесть ошибку маркеров. Оценить поправку в темноте было предельно трудно. Одна 12000-фн бомба взорвалась в 15 ярдах от виадука, но это было на 5 ярдов дальше, чем следовало. Виадук встряхнуло, однако он был лишь

поцарапан осколками. Еще 6 бомб взорвались чуть дальше, слегка покачнув массивные пилоны. Это была меткая бомбежка, но недостаточно меткая. Много позже, чем они собирались, самолеты повернули домой.

Уиттекер бинтом перетянул себе бедро, как турникетом. В его ногах сидело около дюжины осколков снаряда, однако теперь боль утихла. Он схватился за один из лонжеронов над головой, подтянулся и обнаружил, что может стоять. Фоксли просунул голову в пилотскую кабину и сообщил:

— Боб без сознания. Дайте мне аптечку.

Уиттекер вытащил маленькую парусиновую сумку и сам протиснулся в носовую башню. Хэй лежал на боку.

— Дай мне морфий! — крикнул Фоксли.

Уиттекер достал из сумки шприц с морфием. Уиттекер расстегнул меховую куртку Хэя и засучил рукав комбинезона. Рука стрелка была вялой и бледной. Однако пульс еще чувствовался, и Уиттекер вколол полный шприц морфия.

— Переверни его и посмотри, где рана, — крикнул он.

Вместе они кое—как сумели перевернуть Хэя в тесной кабинке на спину, Уиттекер осторожно повернул ему голову. Он увидел большую рану на виске, и на мгновение почувствовал себя дурно. У него вырвалось:

— Боже мой!

У него затряслись руки, и он посмотрел на Фоксли. Но Фоксли смотрел вниз. Он отнял руку от груди Хэя, и пальцы его были в крови.

— Он ранен в грудь, — сказал Фоксли.

Уиттекер добавил:

— Да, бедняга получил свое.

Он вполз обратно в кабину на свое кресло рядом с Мартином, вздохнул и сказал:

— Боб мертв.

Мартин на мгновение глянул на него, потом снова повернул голову и только чуть кивнул.

Уиттекер заметил Кении Стотта, нового штурмана, возле кресла Мартина.

— Куда мы летим? — спросил Уиттекер.

Мартин кисло усмехнулся.

— Куда—то к своим. Во всяком случае я надеюсь, — ответил он. — Только что говорили об этом с Кении. Есть предложения?

— Куда—нибудь поближе. Как насчет Скалы? Или Сицилии? Или Северной Африки?

Стотт спросил:

— А Сардиния или Корсика? Они ведь ближе.

— Разве Корсика наша? — спросил Мартин.

Уиттекер ответил, не чувствуя невольного юмора своих слов:

— Да. Я видел в прошлое воскресенье во «Всемирных новостях», что мы захватили Корсику.

— О'кей. Достаточно. Кенни, давай курс на северную Корсику.

Стотт отправился обратно к своим картам, а Уиттекер сказал, что попытается уточнить повреждения. Мартин обнаружил, что «Попей» в состоянии набрать еще немного высоты, хотя и очень медленно. Он немного задрал нос самолета, и «Ланкастер», еле удерживаясь от срыва, пополз вверх. В темноте он грохотал и дребезжал. Два уцелевших мотора жалобно визжали, разрывая барабанные перепонки, так как потеряли синхронизацию.

Он почувствовал, что правая нога в летном башмаке промокла, и вспомнил, что получил рану в икру. Мартин сообразил, что не следует пытаться осматривать ногу, так как штанина и высокий ботинок почти остановили кровотечение. Существовала опасность лишиться сознания, если он потеряет слишком много крови. Тогда все они погибнут, потому что никто не сможет

пилотировать «Попей», особенно в таком состоянии. Одной рукой он вытащил бинт и обмотал его вокруг икры, там, где ее разворотила шрапнель. Он туго затянул повязку, чтобы прижать штанину к ране.

Вернулся Уиттекер.

— Не слишком хорошо, — сказал он. — Весь пол залит маслом. Течет гидравлика. И давление воздуха тоже падает.

— Я знаю, — ответил Мартин. — Я не мог открыть створки бомболюка.

— Зато баллоны с углекислым газом в порядке, — сообщил Уиттекер. — Похоже, ты сможешь выпустить шасси и закрылки, но тормоза не сработают.

— Иисусе!

— Самое приятное я приберег напоследок, — нервно добавил Уиттекер. — Держатели бомб отказали, и мы тащим их с собой.

— Я так и думал. Именно поэтому мы летим, как сраный кирпич.

Стотт пришел и дал курс на северную Корсику. Мартин повернул. Они летели на высоте 2000 футов.

— Мы должны что-то сделать с бомбами, — сказал Стотт. — Цепь постановки на боевой взвод тоже разорвана, и они вполне могут быть готовы к взрыву. Мы не можем разрядить их. Если ты сможешь набрать нужную высоту, я, может быть, сумею шкворнем сквозь пол разжать зажимы и сбросить бомбы.

Мартин попытался набрать еще немного высоты на разбитом самолете. Он тащил 1 бомбу в 4000 фн и несколько 1000-фн бомб внутри фюзеляжа. Минимальная высота сброса 4000-фунтовки была 4000 футов.

Кэртисс передал «Мэйдей» (сигнал бедствия) и взволнованно сообщил, что связался с Аячо на северной Корсике. Передовое подразделение

истребителей уже прибыло туда, аэродром и посадочные огни были в нормальном состоянии.

Пришел Фоксли и немного озадаченно сказал:

— Боб все еще теплый. Его тело теплое. Я думаю, он может выжить.

Уиттекер отправился проверить и вернулся, немного возбужденный.

— Он **ДЕЙСТВИТЕЛЬНО** теплый. Он может остаться в живых.

Мартин приказал Кэртиссу предупредить Аяччо, чтобы их встречали медики. Кэртисс связался с аэродромом по радио и вернулся в кабину.

— Они говорят, что у них нет ни доктора, ни госпиталя, чтобы вылечить тяжелую рану в голову. Они говорят, что, если мы сумеем, то нам лучше лететь в Кальяри. Это южная Сардиния. Там находится база американских бомбардировщиков Элмас Филд. У них есть все, но это еще 150 миль.

Мартин сказал с чувством:

{0} — Боже, ну и полет! Давай новый курс, Кенни.

Самолет грохотал по—прежнему. Сквозь пробоину в носу бил воздушный поток, два мотора визжали на высоких нотах. Уиттекер с тревогой следил за своими приборами, ожидая, что моторы от напряжения откажут.

Они летели на высоте 2700 футов, когда показались звезды. Самолет попал в сильный ливень, после этого налетел шторм. Вода хлестала в пробоины, а потом вокруг них сомкнулась темнота, когда самолет попал в тучу. Это была ледяная туча. Мартин видел, как капли переохлажденной воды налипают на передних кромках крыльев, образуя опасную корочку льда. Это меняло аэродинамическую форму крыла, и оно теряло подъемную силу. У него не было запаса скорости, чтобы подняться выше. Пропеллер одного из двух работающих моторов развернул лопасти на флюгирование. Обороты

упали до 1800. Мотор работал, но пропеллер не действовал. Мартин почувствовал, как потяжелела ручка управления. Он парировал болтанку резкими рывками ручки, пытался удержать машину лаской, потому что Стотт просунул шкворень сквозь пол и пытался разжать держатели бомб в бомбовом отсеке. Он сбросил 1000-фн бомбу, и потом самолет начал терять скорость. Мартин не мог удержать самолет. Нос опустился, правое крыло пошло вниз, и самолет начал падать, вращаясь. Мартин дал руля влево, самолет откликнулся и прекратил вращение. Теперь он пикировал, набирая скорость. Мартин сумел выровнять бомбардировщик, но теперь высота полета была 1800 футов. Здесь не было туч, ледяная корка отвалилась, и самолет снова начал подниматься. Им все еще требовались 4000 футов, чтобы сбросить тяжелую бомбу.

Это заняло много времени. На высоте 2500 футов они снова попали в ледяное облако. Но Стотт сумел сбросить еще две 1000-фн бомбы, прежде чем лед заставил «Попей» потяжелеть. На этот раз Мартин удержал самолет под облаком, не дав сорваться в штопор. Он снова начал набирать высоту и обнаружил, что самые плотные тучи остались позади. Здесь они были выше и тоньше. Только тоненькая корочка теперь сверкала на кромке крыла «Попей», Самолет медленно наскребал высоту. Он уже миновал 3000 футов, но это происходило ужасно медленно. Когда они достигли 3200 футов, самолет наотрез отказался подниматься выше.

— Он только раскачивается, — сообщил Мартин. — Не могу набрать безопасную высоту, Кенни. Есть у нас шансы, если мы сбросим ее здесь?

— Больше, чем при приземлении с ней на борту, — ответил Стотт. — Давай попробуем.



Он пошел к люкам лебедки и что—то сделал. Мартин ощутил, как самолет вздрогнул, как раз в тот момент, когда Стотт крикнул:

— Она пошла!

Мартин попытался отвернуть, но знал, что не сможет уйти слишком далеко. Бомбе требовалось 14 секунд, чтобы упасть, однако они растянулись на 14 минут. В море под самолетом распустился малиновый цветок, и почти в то же мгновение ударная волна встряхнула машину. Самолет подпрыгнул, как пришпоренная лошадь, крылья затряслись, но Мартин сумел удержать ручку, и все обошлось.

Через пару минут появился Кэртисс.

— Элмас Филд передает, что лучше лететь через горы в центре острова.

— Какая у них высота? — спросил Мартин.

Стотт сказал, что около 8000 футов, и Мартин только сардонически ухмыльнулся.

Они увидели Сардинию примерно в 15.30 и повернули вдоль береговой черты, чтобы выйти к южной оконечности острова. Наконец Мартин пробил жидкое облачко и с высоты 1000 футов увидел огни посадочной полосы.

— Благодарю Бога за это, — еле выдохнул он.

Но через минуту ему пришлось изменить свое мнение. Элмас был узким мысом. Он имел только одну полосу, слишком короткую для аварийных посадок. Мартин прошелся над ним и невольно вздрогнул. Какому—то умнику пришла в голову блестящая идея построить полосы ПОПЕРЕК мыса. Поэтому она начиналась прямо на берегу и кончалась вблизи от воды. Мартин хотел определить, насколько он может промазать при посадке, а выяснил, что это нельзя в принципе.

На борту еще оставались две бомбы по 1000 фн, до которых Стотт не мог дотянуться. Почти наверняка они

стояли на боевом взводе, поэтому не следовало и думать о посадке на брюхо. С помощью аварийного баллона с углекислым газом можно было выпустить шасси. Однако стойки могли и не выйти. Шины могли уцелеть, а могли быть разодраны в клочья. Поэтому при посадке они могли перевернуться. Могли подломиться стойки, и самолет хлопнулся бы прямо на снаряженные бомбы. Если первый заход не будет абсолютно точным, самолет без тормозов наверняка слетит с обрыва на другом конце полосы. А на второй заход его просто не вытянуть — не хватит мощности. Уиттекер потянул вниз рукоять баллона с углекислым газом, шасси вышли и встали на замки. Однако летчики не смогли рассмотреть шины. Сохранившееся давление позволило им выпустить часть закрылков. Мартин начал длинный пологий заход. Экипаж пристегнулся аварийными ремнями. Мартин зашел на полосу опасно низко, в последний момент он выключил все моторы и отвернул нос от дюн. Скорость упала до 85 миль/час, самолет коснулся полосы в 30 ярдах от ее начала, даже не подпрыгнув. Шасси выдержали. Самолет загрохотал по полосе, и Мартин начал работать хвостовыми рулями. Дальний обрыв помчался навстречу, он резко дал влево. «Попей» развернулся, пропахав траву, и сильно замедлил бег. Самолет начал поворачивать и остановился всего в 50 ярдах от обрыва.

Фоксли сказал:

— Отлично, старые ублюдки. Я больше никогда не буду беспокоиться о ваших посадках.

Примчались пожарная машина и скорая помощь. Молодой доктор прыгнул в фюзеляж, и летчики направили его в нос. Через минуту он вышел и сказал:

— Мне очень жаль, но ваш приятель мертв. Он был мертв, как только это случилось.

Он склонился над Уиттекером, лежащим на траве, и отрезал штанины брюк. Его ноги представляли собой

кровавую мешанину обрывков кожи. Там, где крови не было, кожа имела отчетливый синюшный оттенок. Доктор проработал с ним четверть часа, очищая раны и перевязывая их. Мартин, морщась, сам снял брюки, чтобы осмотреть собственные раны. Доктор кончил перевязывать Уиттекера, погрузил его в скорую помощь и сказал:

— Очень вовремя, парни. Он едва не потерял ногу. — Затем он повернулся к Мартину. — А теперь посмотрим вас. Но Мартин сказал как можно уверенней:

— Не беспокойтесь обо мне, доктор. Со мной все в порядке.

Когда он обнажил ногу, то увидел крохотную капельку крови и крохотную ранку, куда попал крохотный осколочек зенитного снаряда. Попал буквально на излете, едва сумев пробить кожу. Просто он ужалил очень вовремя, а остальное доделало воображение. Сырость, которую Мартин чувствовал в башмаке, была не кровью. Это была испарина!

Примерно в это же время остальная часть эскадрильи садилась в Форде в густом тумане. Томми Ллойд, разведывательный офицер из Вудхолла, прилетел в Форд, чтобы опросить летчиков. Погода ухудшилась, и было похоже, что можно прождать долго. Саггитт подумал, что в Вудхолл Спа будет лучше, и предложил Ллойд сесть к нему в самолет. Ллойд был заслуженным ветераном Первой Мировой войны. Он принял предложение, но решил перед взлетом побриться. Чуть позднее, благоухая одеколоном и сверкая моноклем, он поднялся на борт «J Джага». А через 5 минут самолет врезался в холм. Погибли все, кто находился на борту, кроме Саггитта, который сумел протянуть 2 дня, но тоже умер. Остальные вернулись позднее. Техники Чешира насчитали 150 пробоин в «Q Куини». Левое крыло пришлось снять. МакКарти, вернувшийся из отпуска,

пришел в бешенство, увидев раздраженным свой любимый самолет. Он громко и многозначительно произнес (Чешир стоял рядом):

— Это не просто совпадение. Командир эскадрильи летал 3 месяца на своем самолете и не получил ни царапины. А тут отправил меня в отпуск, взял мой самолет и вывалил на него все, что накопил.

Мартин и его экипаж похоронили Боба Хэя на Сардинии. Уиттекер остался в госпитале, а остальные кое—как подлатали самолет и перелетели в Блиду. Там техники провели капитальный ремонт. Летчики натолкали в самолет ликера, вина, фруктов и яиц и улетели в Вудхолл Спа. Чешир встретил их неприятной новостью — Кохрейн запретил им дальнейшие полеты.

— Не стоит спорить, Мик, — сказал Чешир. — Он решил твердо. Он сказал, что вы просто угробите себя, если он позволит вам летать дальше.

Мартин все—таки заспорил, но Кохрейн отправил его в штаб 100-й группы, где он немедленно записался в эскадрилью ночных истребителей «Москито», чтобы вылетать на охоту в Германию.

У меня сохранилось письмо, которое Чешир написал своему другу через 4 года, вспоминая былые дни. Он говорит: «Становым хребтом эскадрильи были Мартин, Манро, МакКарти и Шэннон. Но самым великим из них был Мартин. Он не был человеком, который беспокоится об административной стороне дела (хотя я думаю, что сейчас он переменялся), но как пилота я ставлю его выше Гибсона. Он был лучшим в наших воздушных силах. Я видел, как он делает вещи, о которых я не смел и мечтать.

Это совсем неплохой отзыв от человека, которого самого считают одним из лучших пилотов—бомбардировщиков мира. У меня сохранились воспоминания Чешира: «Все, что я знал о полетах на малой высоте, я узнал от Мика. Он показал мне, что

можно делать на малых высотах, и я не помню у него ни единой ошибки».

Сам Чешир был несомненно одним из наиболее выдающихся пилотов 617-й эскадрильи. Хотя если кто—то сказал бы это, он с мягкой и извиняющейся улыбкой постарался бы откреститься. Он всегда стремился держаться в тени, что было совсем необычно для столь решительного и отважного человека. Трудно найти кого—либо, кто превосходил бы его по отваге. Он излучал странное обаяние лидера, умного, решительного человека, человека идеи и идеала (временами странного, но всегда независимого). Все это он понимал и уравновешивал критичным самоанализом. Он никогда не освободился от мысли, что потерял самообладание над Антеором. Чешир полагал, что должен был лететь так же низко, как и Мартин, и не находил себе оправдания. Хотя он сам и его экипаж почти наверняка погибли бы, даже не успев сбросить маркеры, что означало полный провал всей операции.

Так или иначе, но успех остался всего в 5 ярдах от них. Это было очень болезненно для 617-й эскадрильи. Антеор стал для них заколдованным местом.

## Глава 13. Нужны ли «Москито»?

Чешир сообщил Кохрейну, что налет на Антеор убедил его в 3 вещах:

1. Чтобы добиться точного бомбометания по точечным целям, требуется точное целеуказание.

2. Точно сбросить маркеры можно только с малой высоты.

3. Сброс маркеров с малой высоты ОЧЕНЬ опасен для такого большого самолета, как «Ланкастер», если цель хорошо защищена.

Кохрейн все еще не был убежден, что можно сбрасывать маркеры с малой высоты, однако он сказал Чеширу, что тот может попробовать, если хочет, на слабо защищенной цели. Поэтому эксперименты начались. Чешир хотел отработать систему к тому времени, когда будут готовы «толлбои» Уоллиса. Первая бомба была уже почти готова к испытаниям, а спустя некоторое время будет создан и запас таких бомб. Тем временем эскадрилье потребовалась небольшая реорганизация. После ухода Мартина и Саггитта не осталось командиров звеньев.

Это была идея Кохрейна — разделить эскадрилью на звенья, чтобы ею было легче управлять. Идея оказалась очень удачной, так как Чешир получил возможность повысить в звании Шэннона, МакКарти и Манро, которые только и остались от первого состава эскадрильи. Это были надежные, испытанные в боях ветераны, идеально подходившие для выполнения специфических задач 617-й эскадрильи. Шэннон теперь превратился в молодого старика, временами ядовитого на язык, сильно взвинченного на земле (хотя совсем не склонного к истерикам), но спокойного и холодного, как айсберг, в воздухе. МакКарти, сильный, как бык, и с

таким же темпераментом, не выносил насмешек — его расправа с нахальным юнцом, забывавшим об этом, всегда была быстрой и страшной. Манро, немногословный, скромный новозеландец, такой заслуженный и суровый, что получил прозвище «Счастливец», делал большую часть скучной рутинной работы в эскадрилье и никогда не заподозрил, что все женщины вспомогательных служб восхищаются им, как сильным, молчаливым мужчиной. Австралиец, американец, новозеландец, каждый со своим специфическим национальным характером, которых возглавлял хитрый и отважный англичанин, были прекрасным коллективом лидеров для эскадрильи, которая всех их уважала.

В эскадрилье появились несколько новых пилотов, включая еще одного американца Никки Нилана, забавного парня из Мэдисона, Висконсин, который совершенно не имел нервов. Именно этого хотел Кохрейн от пилотов 617-й эскадрильи. Нилан уже совершил около 20 вылетов в составе 619-й эскадрильи, и каждый раз его обстреливали истребители. Несколько раз по пути к цели ему расстреливали моторы, снаряды вырывали целые куски из его самолета, но каждый раз он доводил дело до конца и сбрасывал бомбы. Орден за выдающиеся заслуги был подтверждением этой его похвальной привычки. Однажды германский ночной истребитель надвое разрезал его хвостового стрелка. Когда самолет сел, разыгралась ужасная сцена. Шофер скорой помощи ударился в истерику и не смог ничего сделать. Только бесчувственный Нилан вынес останки из башни.

Нилан поступил в Королевские Канадские ВВС еще до того, как Америка вступила в войну, и лишь недавно был переведен в собственные ВВС. Хотя он теперь был лейтенантом американских ВВС, он хотел завершить цикл в составе КВВС. (В оригинале использован

прелестный каламбур, который невозможно передать на русском.

Lieutenant — lootenant. Первое переводится как «лейтенант», второе можно перевести как «гробмастер». А. Б.) Он перешел в новую эскадрилью вместе со своим экипажем, не говоря им, куда именно они попадут. Его товарищи заявили, что это эскадрилья самоубийц, на что Нилан возразил, что и в 619-й мало кто завершал цикл благополучно, а потому не один ли черт. Экипаж еще больше погрузился, когда Нилан внезапно превратился в исключительно скверного пилота. Перейдя в 617-ю эскадрилью, он получил новый самолет «R Роджер» и никак не мог совершить своей обычной посадки на три точки. Даже взлеты превратились в сплошную нервотрепку, так как «R Роджер» совсем не стремился покидать землю. Даже взлетев, он набирал высоту не лучше кирпича.

— Отыграй назад, Никки, — сказал один из его стрелков. — Тебе везло с зенитками, но ты разучился летать.

— К чертям собачьим, — ответил взбешенный американец. — Это проклятый самолет. Он просто не хочет летать, сын потаскухи.

Следующие несколько недель 617-я эскадрилья была занята тренировкой новых экипажей и знакомством с новыми командирами звеньев. Чешир и «Говорящая бомба» летали на высоте 5000 футов, пробуя сброс маркеров со средних высот. Однако они так и не смогли точно класть их на плохо видимую цель. Кохрейн приказал им продолжать эксперименты.

Первая пара прототипов «толлбоя» была изготовлена. На полигоне Эшли Уок начался сложный процесс их испытаний. Они выглядели очень зловеще. Сверкающая иссиня—черная сталь, стройный обтекаемый корпус длиной 21 фут. Бомба весила 12030 фунтов. «Ланкастер» сбросил ее с высоты 20000 футов.



Она полетела, словно пуля. С такой скоростью не падала еще ни одна бомба. Задолго до встречи с землей она превысила скорость звука. Вокруг бомбы при переходе звукового барьера образовалась ударная волна сжатого воздуха. Бомба начала раскачиваться и едва не опрокинулась. Она совсем немного ушла от точного курса, но этого было достаточно, чтобы нарушить неслыханную точность, которой требовал Уоллис.

Ему удалось исправить это, предложив блестящее решение. Хвостовое оперение бомбы было развернуто. Поэтому бомба, набирая скорость, начинала вращаться. Чем быстрее она падала, тем быстрее вращалась. Когда бомба достигала скорости звука, она уже походила на артиллерийский снаряд, и гироскопический эффект удерживал ее от рысканья в момент перехода звукового барьера. В Шоберинессе слепой коммодор авиации Хаскинсон провел климатические испытания бомб. Были проведены испытания на плохое обращение. Бомбы таскали по кочкам и рытвинам, бросали на бетонный пол. Потом одну бомбу наполнили RDX, поставили на нос и взорвали. Приборы, расставленные в круге радиусом 100 футов, зарегистрировали эффекты взрыва, а сверхскоростная камера в бетонном блоке засняла процесс взрыва. Было ясно, что невозможно поместить камеры рядом с бомбой. Поэтому камера была установлена за стеной и снимала отражение взрыва в зеркале. Были получены уникальные кадры. Стальная легированная оболочка бомбы внутренним давлением раздувалась, как воздушный шарик, пока не выросла в объеме в 2 раза. После этого она лопнула. Результаты испытаний удовлетворили всех.

В Эшли Уок «толлбой» с холостым зарядом был сброшен с высоты 20000 футов и ушел в землю почти на 90 футов. Это было почти достаточно для создания эффекта камуфлета, который Уоллис планировал для

бомб, сброшенных с высоты 40000 футов. И этого почти наверняка хватило бы для возникновения приличного землетрясения.

Пришел день, когда сбросили первую «живую» бомбу. На полигоне в землю была закопана камера, которая все это снимала. Возникли некоторые споры, куда именно следует ее поместить. Победила логичная, но немного циничная точка зрения, что самым безопасным местом будет центр мишени.

Результат стал хорошим уроком тем, кто сомневался в гениальности Уоллиса. Бомба попала прямо в центр мишени, прямо в кинокамеру! Там, где ее оставили, возникла дымящаяся воронка диаметром 100 футов и глубиной 80 футов.

Кохрейн вызвал Чешира в штаб группы и сказал ему, что «бомба—землетрясение» с честью прошла испытания, и теперь создаются запасы для «больших операций» весной и летом. 617-я эскадрилья пока оставалась единственной, которая могла работать с прицелами SABS, однако они еще не улучшили свою методику постановки маркеров.

2 марта Чешир повел 15 «Ланкастеров» на авиазавод в Альбере, Франция. Над ним немцы растянули колоссальные маскировочные сети, на которых были нарисованы 'фальшивые дороги и здания. Чешир сумел обнаружить завод, спикировал к земле сквозь огонь зениток, но его бомбовый прицел вышел из строя. Затем спикировал Манро и сбросил зажигалки и 2 специальных красных маркера. Через несколько минут вниз посыпались «блокбастеры». Больше в Альбере не производились самолеты для Германии.

На следующую ночь объектом атаки стал завод игольчатых подшипников Ла Рикамери в Сент—Этьене возле Лиона. Это была небольшая и сложная цель. Завод лежал в узкой долине, которую окружали холмы высотой 4000 футов. Сама цель, находившаяся внутри

застроенной зоны, имела размеры всего 40 ярдов на 70 ярдов. Кохрейн предупредил Чешира, что не должен пострадать ни единый француз.

Метеорологи предсказали хорошую погоду, однако эскадрилья встретила плотный покров туч, который совершенно закрыл цель. Поэтому она привезла бомбы обратно. Однако эта неудачная попытка памятна двумя происшествиями, которые продемонстрировали замечательный дух эскадрильи.

У Леса Манро на взлете отказал мотор. Он сумел подняться в воздух и вместо того, чтобы вернуться, полетел к цели на 3 моторах, отстав от остальных всего на 1 минуту.

Второй эпизод был связан с уоррент—офицером Раштоном, стрелком экипажа Даффи, буйной канадской команды. В ту ночь Даффи был болен и не мог лететь, поэтому Раштон убедил Чешира взять его с собой. Никаких особенных причин, просто он не хотел пропускать боевой вылет. Такого рода вещи в 617-й эскадрилье случались часто. Один штурман во время футбольного матча сломал ключицу, однако удрал из лазарета, чтобы ночью лететь со своим экипажем.

Экипаж Даффи прославился, как только прибыл в эскадрилью. Когда они отправились спать, то не нашли туалета. Канадцы были людьми решительными и находчивыми, выросли они в лесной глуши, и потому они облегчились прямо в окно. Утром их вызвали к полковнику, который холодно осмотрел молодцов и сказал:

— Если вы парни, будете выполнять свою работу как следует, вам позволят делать почти все, что угодно. Однако одно вам НЕ ПОЗВОЛЯТ — ссать из окна на полковников.

Он как раз проходил внизу в самый неподходящий момент... Вся эскадрилья радовалась, что нашлись парни, способные проделать это с начальством.

Погода улучшилась, и они полетели к Ла Рикамери опять. На сей раз долину укрывали рваные облака. Чешир спикировал вниз между холмами. Он выполнил 6 рискованных заходов, однако обнаружил, что начинает видеть завод в самый последний момент. На шестом заходе он прикинул дистанцию, наклонил нос самолета и сбросил зажигалки. Они приземлились на заводские здания. Но летели бомбы по такой пологой траектории, что просто отскочили на сотню ярдов в сторону. Манро спикировал и тоже промазал. Спикировал Шэннон. Его маркеры ударились о крышу цеха и отскочили. Наконец Артур Келл прошел буквально на высоте крыш, и его зажигалки остались в центре завода. (Он был австралийцем, чемпионом по боксу среди любителей. В этот налет он отправился на самолете Мартина «Р Попей».)

Чешир приказал бомбардирам наводить по последнему маркеру. Вскоре темноту разорвали вспышки взрывов и огонь пожаров. Утром обнаружилось, что уцелела только заводская ограда. Решительно все внутри нее было уничтожено, а соседние дома не пострадали.

Еще несколько ночей они ждали погоды. Постоянно шел снег, и летчикам приходилось лопатами чистить взлетные полосы и скалывать лед с крыльев. Однако как только они завершали работу, снегопад начинался снова. Однажды они даже взлетели, чтобы атаковать завод авиационных моторов в Вуаппи возле Меца. Однако весь путь эскадрилья проделала в сплошной облачности, а над целью тучи были еще плотнее. Надежды отбомбиться не было никакой.

На обратном пути на самолет Даффи набросились два Ju-88 и один FW-190. Первая же очередь ранила в руку хвостового стрелка МакЛина. Однако МакЛин, крепко выругавшись, обнаружил, что рука действует,

Более того, он сумел сбить оба Ju-88, а возможно, и FW-190.

В хвостовых башнях было так холодно, что у Джерри Уитерика кислородная маска примерзла к лицу. Он не подозревал об этом, пока вместе с маской не снял пару дюймов собственной кожи. Медики утешили его доброй порцией рома.

На следующую ночь целью стала фабрика резиновых изделий Мишлен в Клермон—Ферране. Она уже была частично разрушена, но немцы все еще получали от нее до 24000 шин в месяц. Это был потрясающий рейд. Фабрика состояла из 4 больших зданий — трех цехов и казармы рабочих, которая находилась сразу за ними. Военный кабинет все еще опасался убивать французов. Поэтому с самого верха поступило указание уничтожить цеха, но не задевать казарму. Это был такой прекрасный пропагандистский жест! (А также, по мнению авиационного командования, «поганое сумасшествие».) Чтобы еще больше осложнить задачу, ночь выдалась темной и безлунной.

Кохрейн составил исключительно детальный план. Он также послал 6 «Ланкастеров» 106-й эскадрильи, имевших новейшее радионавигационное оборудование, чтобы сбрасывать осветительные ракеты. МакЛин, хотя его рука все еще покоилась на повязке, захотел как обычно лететь с Даффи, но Кохрейн строго запретил это.

Ракеты ярко осветили фабрику, и Чешир сделал 3 захода на малой высоте, чтобы предупредить рабочих. При третьем заходе его маркеры легли недолетом. Он приказал Манро, Шэннону и МакКарти ставить маркеры. Они спикировали и положили свои маркеры между цехами.

Через 7 минут прибыли бомбардировщики, и фабрика пропала в дыму и пламени. Чешир передал по радио: «Комплекс Мишлен немного покраснел».

На следующее утро «Москито» принес снимки дымящихся руин. 6 «Ланкастеров» 617-й эскадрильи несли 12000-фн «блокбастеры». Все бомбы легли прямыми попаданиями в цеха, которые больше не действовали. Стоящая рядом казарма осталась невредима. Кохрейн отправил эти снимки военному кабинету.

Чешир начал разрабатывать новые идеи постановки маркеров. Вспомнив опыт Мартина над Антеором, свои собственные трудности на заводе подшипников, который находился в узкой долине, он пришел к выводу, что «Ланкастер» слишком большой и неуклюжий самолет, чтобы сбрасывать маркеры. Он представляет собой слишком крупную мишень для зениток и слишком неуклюж, чтобы маневрировать над пересеченной местностью и точечной целью. Чешир отправился к Кохрейну и предложил использовать для этой цели «Москито». Кохрейну это понравилось. Двухмоторный «Москито» был гораздо меньше и быстрее. Можно было употребить приданные группе «Москито». Кохрейн впервые начал чувствовать себя легче, отдавая приказы сбрасывать маркеры с малой высоты.

Кроме того, у него в голове зрела новая идея: использовать вместо «следопытов» 617-ю эскадрилью в качестве самолетов целеуказания для всей своей 5-й группы, которая насчитывала около 12 эскадрилий. Он не считал «следопытов» достаточно меткими для своих целей, и между командованием 5-й группы и Соединением «следопытов» шла холодная война. Масла в огонь подливала 617-я эскадрилья, которая считала себя «следопытами для следопытов». Кохрейн уже говорил Харрису о своей новой идее, и Харрис отнесся к ней одобрительно. Кохрейн сказал, что если им удастся доказать, что ставить маркеры на малой высоте с «Москито» будет достаточно безопасно,

Харрис может дать 5-й группе возможность попробовать. Он сказал Чеширу:

— Хорошо. Если я достану для вас пару «Москито», мы посмотрим. Сначала я хочу опробовать их на легких целях. Если все окажется нормально, перейдем к более сложным.

Между этими двумя людьми возникли определенные узы. Кохрейн в общении был достаточно тяжелым человеком. Лишь немногие из сотен людей, с которыми он общался и сумел запугать, сообразили, что под маской резкости он прятал свою робость. Кохрейн полностью контролировал свои эмоции. Он постоянно думал об оперативной эффективности. Кохрейн тщательно следил за своими людьми и постоянно навещал их. Он никогда не отклонял приглашение на вечеринку в эскадрилье. Это давало ему возможность лучше оценить людей, а им — присмотреться к своему командиру. Чешир был бриллиантом совсем иного рода. Непреклонная логика Кохрейна была тормозом на заскоках. Вместе они были идеальным сочетанием. Чешир был очень приятным человеком, вежливым и ненавязчивым. Однако он был полон спокойной уверенности, под его обаяние подпадали все, кто с ним встречался. Чешир всех людей, вне зависимости от их положения и чина, оценивал по личным достоинствам, и как людей, а не служебные единицы.

Кохрейну было нелегко заполучить «Москито» для 617-й эскадрильи. Этих самолетов не хватало, а требовались они многим. «Следопыты» и другие эскадрильи имели более высокий приоритет. В результате просьба выделить самолеты эскадрилье тяжелых бомбардировщиков для проведения непонятных экспериментов вызвала серьезные протесты. Пока Кохрейн пытался уговорить начальство, 617-я эскадрилья оттачивала дальше свое умение на маленьких целях во Франции. 18 марта они посетили

завод по производству взрывчатки в Бержерাকে. У них был строжайший приказ НЕ летать на малой высоте. Кохрейн не желал рисковать отборными экипажами до прибытия «Москито».

На сей раз при свете ракет бомбардир Чешира Эстбери все прекрасно увидел с высоты 5000 футов и положил маркеры прямо на заводские строения. То же самое сделал Манро. Шэннон и МакКарти подожгли склады взрывчатки, находившиеся поблизости, а Банни Клейтон всадил 12000-фн прямо в центр складов. Через 15 секунд внизу словно вспыхнуло солнце. На земле полыхнула колоссальная оранжевая вспышка, которую Чешир назвал «фантастической», Она осветила небо на много миль вокруг. Чешир ясно увидел 10 самолетов своей эскадрильи, которые собирались начать бомбежку. Через 5 минут завод и склады превратились в море огня. Чешир радировал: «Пороховой завод доказал свою полезность». Ни одна бомба не упала за пределы завода.

Немцы имели еще один завод по производству взрывчатки во Франции вблизи города Ангулем. Чешир повел туда 14 самолетов на следующую ночь. Он положил маркеры прямо в центр, и через 14 минут смог радировать: «Все в наших традициях». Завод прекратил существование. Снова никаких разрушений вокруг.

Удовлетворенный Кохрейн на следующий день позвонил Чеширу.

— Упакуйте свой ночной чемодан, — сказал он. — Вы поедете со мной к главному маршалу авиации Харрису для разговора о паре «Москито».

Этой ночью они обедали вместе с Харрисом в его доме вблизи Хай Уайкомба. Чеширу при всей его учтивости было нелегко в компании двоих самых ужасных командиров КВВС. Он напрасно беспокоился. Маршалы предавались ностальгическим воспоминаниям



о днях юности в Ираке. Оба тогда были зелеными лейтенантами и совсем не мечтали оказаться в штабах.

А за портвейном Харрис внезапно спросил:

— Чешир, что вас заставляет думать, что вы сможете сбрасывать маркеры с бреющего полета на «Москито» и при этом улизнуть?

— Вопрос, сумеем ли мы точно сбрасывать маркеры, не стоит. Единственное, что не ясно — имеется ли у нас разумный шанс уцелеть в случае сильной ПВО. Вице—маршал авиации Кохрейн думает, что «Ланкастер» для этого слишком велик и тихоходен. Я склоняюсь к тому мнению, что он прав. Но я верю, что он согласится со мной, если я скажу, что у «Москито» шансы гораздо выше. Я уверен, что на «Москито» мы сумеем выполнить заход со стороны солнца на любую цель и сбросить маркеры со средним отклонением 20 ярдов.

— Мы всегда хотели подвергнуть Мюнхен сильной бомбардировке, но нам это никак не удавалось, — заметил Харрис. — Там стоят четыре сотни орудий. Вы думаете, что и в этом случае сумеете сбросить маркеры и удрать?

— Да, сэ.р. Думаю, что да.

Вмешался Кохрейн, сказав, что сначала они попрактикуются на «Москито» на менее опасных целях, чтобы узнать точно, на что они способны.

— Хорошо, — согласился Харрис. — Я посмотрю, сумею ли вам дать 2 «Москито»... взаймы на пару месяцев. Если за это время вы сможете точно сбросить маркеры на Мюнхен, я оставлю их вам.

Сразу позади Кале немцы начали работы по сооружению новых бетонированных ракетных пусковых установок и позиций для дальнобойных орудий. Тысячи рабов копошились на массивных блокгаузах. Было очевидно, что работы над секретным оружием близятся к завершению. Уайтхолл теперь знал, что новое оружие нанесет удар по Лондону и портам сил вторжения, но

держал это в секрете. (Англичане еще ничего не знали о дальнобойных орудиях, 500-футовые стволы которых как раз в это время везли через Бельгию.) Если секретное оружие пойдет в ход до начала вторжения, а КВВС не смогут уничтожить бункера, Лондон будет уничтожен. Более того, вполне вероятно, что сорвется и высадка в Европу.

Черчилль настаивал, чтобы разведка докладывала ему 2 раза в день. Некоторые донесения указывали, что боеголовки нового оружия имеют вес 10 тонн. Предполагалось, что немцы могут выпускать до 1000 таких снарядов в неделю. Черчилль приказал подготовить планы эвакуации Лондона и сказал сэру Артуру Харрису, что бункера следует уничтожить до того, как оружие будет готово к бою.

«Толлбой» Уоллиса был единственным оружием, которое могло их уничтожить. Харрис это знал. Однако какое—то время их нельзя было пустить в ход. Эти бомбы следовало сбрасывать с высоты по крайней мере 18000 футов, чтобы они успели набрать нужную скорость. Однако только одна эскадрилья могла сбрасывать их достаточно точно. Но пусковые установки будут хорошо замаскированы, и бомбардир вряд ли увидит их в прицел с высоты 18000 футов даже днем. Хотя установки были хорошо защищены зенитками, маркеры следовало сбрасывать наверняка и с такой точностью, чтобы не расходовать попусту драгоценные «толлбои». Это было сложной задачей, и Харрис вызвал командира Соединения «следопытов» Беннетта, Кохрейна и Чешира на совещание к себе в штаб.

Беннетт сразу заявил, что его самолеты не смогут сбрасывать маркеры с такой точностью. Кохрейн сообщил, что 617-я эскадрилья сумеет и сбросить маркеры, и уничтожить цель.

Чешир заявил:

— Я сомневаюсь, что мы сможем сбрасывать маркеры достаточно точно со средней высоты. Придется выдерживать прямой курс и высоту. А в таких условиях прожектора ослепят пилота, и он просто не увидит цель. И уж в любом случае зенитки собьют его. Я думаю, сэр, мы должны сбрасывать маркеры с пикирования на малой высоте. Кохрейн предупреждающе вставил:

— Но не с «Ланкастера».

— Нет, сэр. С «Москито», как мы и говорили раньше. Он имеет большую скорость и проскочит над целью, прежде чем зенитки успеют его подбить.

Беннетт сказал:

— Я не думаю, что скорость «Москито» позволит ему проскочить ПВО... У вас будут чудовищные потери. Но Чешир упрямо отстаивал свою точку зрения.

— В любом случае, сэр, я не вижу иной возможности. Совещание зашло в тупик. Наконец Харрис сказал, ухмыляясь:

— Хорошо. Работу следует выполнить в любом случае. Если Соединение «следопытов» не может этого сделать, как насчет ваших парней, Кохрейн?

Кохрейн принял вызов.

— Мы сделаем это, сэр, — пообещал он.

Через день Кохрейн позвонил Чеширу:

— Я достал для вас 2 «Москито». Они в Колби Грейндж.

Отправляйтесь и научитесь летать на них как можно быстрее. Сообщите мне, когда вы будете готовы использовать их.

Чешир пришел в восторг после знакомства с «Москито». Через пару дней он чувствовал себя на этом самолете, как дома. Единственным возможным недостатком был небольшой радиус действия при полной нагрузке. В этом случае самолет мог не долететь до некоторых отдаленных целей. Например,

Мюнхен находился на самом пределе дальности. Поэтому он попросил командование группы как можно быстрее доставить ему несколько подвесных баков.

А вскоре 617-я эскадрилья получила подтверждение, что слава о ее подвигах разлетелась довольно широко. В Вудхолл прилетели 2 американских генерала авиации, Спаатс и Дулитл, чтобы ознакомиться с деятельностью эскадрильи и изучить новую методику использования маркеров. Чешир с гордостью рассказывал и показывал все. Спаатс захотел узнать, есть ли у них еще нерешенные проблемы.

— Конечно, — с серьезным видом ответил Чешир. — У нас осталась еще одна проблема. Мы никак не можем найти способ расстроить бомбовые прицелы, потому что проклятые бомбардиры сажают все бомбы в одну точку.

— О, даже так? — сказал Спаатс, ослабившись. — Хорошо. А что если нам устроить небольшое состязание? Мы покажем вам, как класть бомбу в бочку с солеными огурцами.

Чешир охотно принял вызов. Однако состязания так и не состоялись, так как хватало более серьезных занятий. А жаль, потому что тогда отпали бы все сомнения. 617-я эскадрилья была уверена в исходе соревнований и вполне законно. С помощью SABS, руководства Кохрейна и умения Чешира и Мартина, они показали, что бомбежка — даже ночная — может быть локализована в пределах военного объекта и не затронуть гражданское население. 617-я эскадрилья была полна гордости за свои дела. Дух поднялся неизмеримо по сравнению с днями «эскадрильи самоубийц». За прошлый месяц они совершили 142 вылета и сбросили 472 тонны бомб, не ранив ни одного гражданского.

Высокие вершины редко видны в дыму сражений. Только по прошествию времени становятся видны их подлинные размеры. Никто из летчиков 617-й

эскадрильи в то время не понимал, что их соединение стало кузницей традиций. Все еще очень молодая эскадрилья имела самый высокий дух во всей авиации. Их достижения уже были совершенно очевидны. Но это только часть причины. Более важными были другие.

Первое. Все летчики были добровольцами. Они служили там, где хотели. Никаких квадратных пробок в круглой дырке. Любой мог покинуть эскадрилью, как только захочет, но желающих не было. Они гордились своим особым умением и задачами.

Второе. Стиль работы Кохрейна. Его маленький личный помощник Кэрл Дюрран освободил его от всей текучки, позволив сосредоточиться на решении основных задач. Кохрейн тщательно подбирал своих командиров эскадрилий. Он направлял их и руководил ими, но подбор команды и работу с ней оставлял подчиненным.

Чешир сразу признал особенный характер деятельности бомбардировочной эскадрильи. ВВС единственный вид вооруженных сил, где в одном подразделении часть личного состава выполняет самые опасные обязанности, а другая — самые безопасные. Ожидание смерти гораздо выше, чем в армии и на флоте. Летчики смотрят смерти в лицо день за днем, неделю за неделей, причем всегда один на один. Наземный персонал склонен испытывать разочарование, которое можно преодолеть, только сумев убедить их в важности этой работы. Чешир очень деликатно уверял людей в этом.

Когда он садился рано утром после рейда, его шофер обычно находил его под крылом самолета, пьющим какао с сэндвичами вместе с наземным персоналом. Если техники встревожено спрашивали, как он, Чешир благодарил их за беспокойство и отмечал прекрасную подготовку самолета. Все это дружеским тоном с веселыми шутками.

Для летного и наземного состава он был лидером, а не руководителем. Он никогда не цеплялся попусту и не давил на людей. Однако Чешир мог говорить и крайне жестко, если вы того заслужили. Летчики Чешира чуть не боготворили его, а чувства наземного персонала скорее всего были еще глубже, так как он относился к ним с теплым вниманием, к которому они не привыкли.

Профессиональной некомпетентности в эскадрилье не терпели. А в результате получилось именно то, чего хотел Кохрейн: безукоризненно работающее подразделение. Он всегда думал, что один хороший исполнитель стоит десяти плохих, 617-я эскадрилья это блестяще доказала. Любопытно, что, пока они оставались эффективной командой, сторонник строгой дисциплины Кохрейн никогда не затрагивал их немного легкомысленное отношение к жизни. Поэтому даже в безумии войны они находили полезное товарищество.

Множество наград отмечало их возросший авторитет. Март принес им еще 9 наград, правда, обычных. Среди них были пряжка к Кресту за выдающиеся заслуги Мартину, вторая пряжка к такому же ордену Чеширу, пряжка к Кресту за летные заслуги Уиттекеру и Крест за летные заслуги к Медали за летные заслуги Фоксли.

Чешир полетел в Уэйбридж, чтобы переговорить с Уоллисом относительно тактики сброса «толлбоев».

— Я не проектировал эту штуку для разрушения бетона, — сказал Уоллис. — Но я думаю, мой дорогой мальчик, что сбрасывать бомбы прямо на крыши этих проклятых бетонных чудищ — не самый лучший выход. Они могут отскочить, как пробки. Однако вам не следует беспокоиться. Сбрасывайте их у стены в грунт. Они пройдут вглубь и взорвутся под фундаментом. — Он нарисовал стрелки на схеме, чтобы указать уязвимые точки, и добавил разочарованно: — Немцы

достаточно глупы, чтобы уложить 20 футов бетона на крышу этих штук, а не ПОД них.

Чешир предположил, как можно вежливей, что одно дело рисовать стрелки на диаграмме и совсем другое — попасть бомбой в нужную точку с высоты 20000 футов. Он, конечно, совершенно верит своим людям, но...

— Видите ли, — немного раздраженно ответил Уоллис, — если бы я знал, что мне предложат сеять эти бомбы, как траву на лужайке, я не взялся бы за их создание.

## Глава 14. Нежеланный Мюнхен

4 апреля Чешир сообщил Кохрейну, что готов работать с «Москито». Кохрейн позвонил Харрису и запросил разрешение совершить вылет всей группой. 617-я эскадрилья должна была указать цель, а именно — большой авиационный завод возле Тулузы. Харрис согласился, и на следующую ночь самолеты взлетели.

Чешир нашел, что его «Москито» управляется просто прекрасно. Выпущенные самолетами ракеты осветили завод, и Чешир спикировал на большой скорости. Однако его не удовлетворила выбранная позиция, и он не сбросил маркеры. Плотный зенитный огонь провожал его, когда он уходил прочь. Если бы он летел на «Ланкастере», то был бы почти наверняка сбит. Но «Москито» не получил даже царапины. Он спикировал второй раз, снова остался недоволен и отвернул под градом снарядов. При третьем заходе его маркеры упали в центре завода, и он круто набрал высоту, совершенно невредимый. Эскадрилья подошла на высоте 10000 футов. Манро воткнул 8000-фунтовую бомбу прямо в маркер. Остальные бомбы разгромили все вокруг.

Наутро разведывательный самолет подтвердил, что завод уничтожен, и только одна случайная воронка видна в поле рядом с ним.

Через 4 дня эскадрилья продолжила эксперимент, на сей раз в одиночку. Чешир снова летел на «Москито». Они должны были атаковать большой германский аэродром и узел связи в Сен—Кире, в 2 милях к западу от Версаля. Чешир спикировал почти вертикально с высоты 5000 футов, сбросил маркеры с высоты 700 футов. Он приказал бомбардировщикам выходить в атаку, и вскоре клубящийся дым скрыл цель.



Чешир сел на рассвете и обнаружил, что Кохрейн ожидает его. Он просидел на аэродроме всю ночь, чтобы узнать, как закончился налет, и сейчас отвел Чешира в сторону.

— Хватит экспериментов, Чешир. Я удовлетворен тем, что вы научились работать с «Москито», однако настало время подумать о больших целях. Я достал вам новые «Москито». Обучите 3 или 4 пилотов этой работе.

В тот же день прибыли 4 «Москито», и следующие 6 дней МакКартти, Шэннон, Кирнс и Фок провели, обучаясь летать на них. С этого момента они летали только на «Москито», и их экипажи распались. Шэннон оставил в качестве штурмана упрямого Самптера. Денни Уокер остался штурманом эскадрильи, Гудол отправился в заслуженный отпуск, а Бакли вошел в состав нового экипажа. Худышка Конкейв заработал Крест за летные заслуги и пряжку в качестве радиста. Это было форменным чудом, так как в экипаже первым награды получает обычно пилот, потом штурман и бомбардир. Или стрелок, который собьет вражеский истребитель. Или инженер, который удержит избитую машину в воздухе. Радист имеет самые маленькие шансы.

Награждения всегда были болезненным вопросом, так как нет возможности раздать всем сестрам по серьгам. Чешир имел на эту проблему совершенно определенный взгляд. Нестандартный, но исключительно гибкий. Обычно он делил отважные экипажи на 2 категории:

(a) Люди с пылким воображением, которые считают, что скоро все равно погибнут, и потому вынуждают себя идти вперед.

(b) Люди достаточно умные, чтобы отключить воображение. Они делают свое дело без всяких дурных предчувствий.

Чешир относил себя ко второй группе и невольно считал первую более смелой.

— Это высшая форма отваги, — сказал он однажды. — Они каждый раз попадают в ад, но делают дело. Обычно они незаметны и не получают блестящих наград. Но именно они самые смелые.

Действительно, я пытаюсь набрать людей из второй группы, вроде себя. Не мыслителей. Мне не нужна внутренняя борьба и терзания, тем более опасность быть уведенным в сторону собственным воображением.

Особенность была в том, что сам Чешир как раз и был мыслителем с очень развитым воображением, однако он обладал счастливой возможностью отгонять прочь мысли о собственной гибели. Я не верю, что это был классический эскапизм, потому что он был склонен к холодному восприятию и самоанализу. Он так хорошо изучил себя, что сразу видел, когда человек пытается обмануть сам себя. Это было нечто более глубокое, чем просто фатализм. Большая часть летчиков имеет мысленный блок, который заставляет их верить: «со мной этого не произойдет». Даже когда они знают, что это МОЖЕТ произойти и, возможно, случится. Чешир тоже имел нечто подобное. Может, я и ошибаюсь, но я попытался бы определить его как практичного мистика, что бы это ни значило.

Он сказал мне однажды:

— Награды — это не мера мужества, а мера успеха. За неудачи награждают редко. Очень редко, какое бы мужество при этом ни было проявлено.

Это неплохой отзыв для человека с его коллекцией наград. Если в Чешире сталкивались самоуверенное эго и честность, честность всегда брала верх.

18 апреля Чешир сообщил Кохрейну, что экипажи «Москито» готовы, и этой же ночью 617-я эскадрилья вылетела вместе с 5-й группой для удара по Джувизи, сортировочной станции в 11 милях к югу от Парижа.

Ракеты Манро прекрасно осветили район. Чешир, Фок, Шэннон и Кирнс спикировали до 400 футов и

сбросили свои зажигалки—маркеры прямо в гущу рельсовой паутины, хотя одна отскочила и улетела прочь. Дальше все работало, как часы. 617-я эскадрилья отбомбилась точно по маркерам. За ними вывалили бомбы остальные 200 «Ланкастеров» 5-й группы и тоже добились прекрасных результатов. До сих пор они использовались только для бомбежки по площадям, а не для прицельного бомбометания, но на сей раз, когда имелись яркие точки маркеров для прицеливания, они положили почти все бомбы прямо на цель. Некоторые взорвались рядом, на том самом злосчастном маркере, но утром разведчик сообщил, что весь район покрыт тысячами воронок, из которых торчат скрюченные обрывки рельсов. (Только через 18 месяцев после окончания войны этот железнодорожный узел снова начал работать.)

Проследив за срикошетившим маркером, Чешир понял, что их надо сбрасывать до того, как «Москито» начал выходить из пике, что было еще одним шагом в улучшении методов бомбометания.

На следующую ночь они повели 5-ю группу на сортировочную станцию Ля Шапель, которая была более сложной целью. Ее рельсовые пути лежали в городском районе и были окружены высокими жилыми домами. На них были установлены легкие и тяжелые зенитки, но «Москито» прорвались сквозь огневую завесу и положили свои зажигалки прямо в центре путей. Одна бомба упала на многоквартирный дом. Последовавшая бомбардировка была такой же меткой, как и вчерашняя. Однако снова некоторые бомбы упали на неправильный маркер, и целый жилой квартал был уничтожен. (Чешир долго жалел о погибших французах, и лишь много позднее узнал, что эти дома были заняты персоналом Люфтваффе.)

Снова 617-я эскадрилья не потеряла ни самолета, а «Москито» не были даже поцарапаны. Для Чешира и

Кохрейна, а также и для Харриса, это было подтверждением их идей.

Кохрейн прилетел в Вудхолл утром после налета. Он вызвал Чешира в его кабинет и как обычно кратко сказал:

— Теперь вы должны разгромить Германию. Завтра вы полетите в Брунсвик... 1-я группа и 5-я группа, так что вы поведете около 400 самолетов. Самолеты наведения выпустят осветительные ракеты, а вы сбросите красные маркеры.

Есть только одна альтернатива, добавил он. Если тучи скроют цель, специальный радар поможет «Следопытам», и они сбросят зеленые маркеры.

Первые ракеты самолетов наведения вспыхнули над Брунсвиком, но Чешир не мог различить в их свете цели — железнодорожной станции. В 7 милях севернее вспыхнули новые ракеты, и там Кирнс и Фок заметили цель и сбросили красные маркеры прямо на блюдечко. Чешир отдал приказ начать бомбежку. Уже рвались первые бомбы, когда запасные «следопыты» с радаром влетели в тучу неподалеку и сбросили зеленые маркеры на поле в 3 милях от цели.

Чешир вызывал их, пока не охрип, но передатчик отказал, и только несколько самолетов успели понять его. Почти все бомбы упали на неправильные маркеры.

После того, как они сели в Вудхолле, на своем «Прокторе» прилетел Кохрейн, и Чешир начал обвинять его за организованную путаницу. Но Кохрейн оборвал его:

— Все правильно, Чешир. Не беспокойтесь об этом. Вы сыграли свою роль отлично. Мы узнали еще немного нового, и теперь постараемся больше этого не допускать. Что вы думаете о Мюнхене?

— Как прикажете, сэр. Мы готовы.

— Я был у главного маршала авиации Харриса. Если погода позволит, мы атакуем завтра ночью. Вы снова

поведете целую группу. Ваша цель — железнодорожные станции.

Рейд они планировали вместе и постарались не допустить возможности срыва. Бомбардировочное Командование за полчаса до этого должно было совершить налет на Карлсруэ, чтобы отвлечь истребители. 617-я эскадрилья должна была вести 5-ю группу в направлении Швейцарии, чтобы ввести противника в заблуждение. 6 «Ланкастеров» отворачивали на юг в сторону Милана и сбрасывали груз фольги, чтобы обмануть германские радары и заставить немцев думать, что 5-я группа летит в Италию. Как раз перед тем, как «Ланкастеры» появятся над Мюнхеном, «следопыты» с радаром должны выпустить осветительные ракеты. Чешир и его «Москито» сбрасывают маркеры, после чего остальные самолеты 617-й эскадрильи должны сбросить дополнительные маркеры со средней высоты. Только после этого 200 «Ланкастеров» вываливают свои бомбы. Один момент беспокоил Чешира.

— Мюнхен находится на пределе дальности полета «Москито» без подвесных баков, — сказал он. — Я запрашивал их, однако они еще не поступили. У нас не останется запаса на встречный ветер или ожидание при нестыковке по времени.

— Строго предупредите пилотов группы об этом, — сказал Кохрейн. — Я сам ознакомлю главнокомандующего с планом.

Чешир позвонил командованию группы и получил заверения, что будет сделано все возможное. На следующее утро он позвонил еще раз и с разочарованием узнал, что подвесных баков вообще не хватает, а другие подразделения «Москито» имеют приоритет перед ним. Похоже, кто-то среди начальства по-прежнему считал «Москито» в 617-й

эскадрилье чем—то диковинным и достойным порицания.

Чешир вызвал Пата Келли, своего штурмана, и они выработали новый план. Сначала они летели в Манстон, который находился на 100 миль ближе к цели, заправлялись топливом под завязку и летели в Мюнхен напрямую, плюнув на всю ПВО Германии. Келли просчитал расстояния от Манстона и криво усмехнулся.

— Если все пойдет как надо — что я видел редко — и если ветер будет попутным — чего я не видел вообще — мы, может, и вернемся назад. А может, и нет.

Чешир отправился к командиру базы и вежливо объяснил, что, даже вылетев из Манстона, он не сумеет привести 4 «Москито» назад. Обычно на самолетах оставался запас бензина часа на 2, на всякий случай. При самом благоприятном стечении обстоятельств у них останется бензина на несколько минут. Он сам никогда не отправится в полет при таких условиях. И никто из его пилотов тоже. Что ему делать?

Ответ был потрясающим.

— Если вы не можете ставить маркеры с «Москито», — изрекла большая шишка, — летите на «Ланкастере». Рейд должен быть проведен любой ценой.

Чешир ответил:

— Есть, сэр.

Он прилетел обратно и собрал экипажи 4 «Москито». Они получили предварительное заключение метеорологов: плотная облачность — возможно обледенение — над западной половиной Германии, возможное прояснение над Мюнхеном. На высоте 14000 футов ветер будет умеренно благоприятным. 4 штурмана сверили свои вычисления и печально глянули друг на друга.

Келли сказал:

— Если очень повезет, мы сможем добраться до Манстона.

Но все они знали, что крайне редко дела идут нормально. Потом один из штурманов взорвался:

— Какого черта, почему мы должны свернуть себе шеи? Это часть нашей работы, но мы не видим необходимости рисковать попусту! Разве мы законченные идиоты?

Чешир ответил:

— Сожалею, но мы должны лететь.

После короткой паузы кто—то вымолвил:

— Хорошо.

4 «Москито» перелетели в Манстон, заправились там и были отбуксированы на старт, чтобы не тратить бензин на рулежку по аэродрому. Они молча обедали, когда Кохрейн позвонил Чеширу.

— Мне очень жаль, что так получилось с подвесными баками. Вы сделаете это?

— Мы вылетаем, сэр. Я думаю, все обойдется.

— Я хочу, чтобы вы знали, — сказал Кохрейн. — Я переговорил с главнокомандующим. Когда вы вернетесь, он дает всей эскадрилье недельный отпуск.

Чешир вернулся к столу и передал это остальным. Келли ядовито заметил:

— Нам швырнули жирный кусок.

Чешир никогда не видел их такими. Они были на грани бунта, не потому, что испугались (конечно, они боялись, но не больше, чем любой летчик перед боевым вылетом), а потому, что риск был ненужным.

Ближе к вечеру Чешир сказал:

— Кончим с этим.

Они молча вышли из столовой. Над Англией небо было чистым, солнце опускалось за горизонт и небо пылало огнем. Чешир заметил:

— Какой красивый закат!

Ответом было мрачное молчание. А потом Шэннон, даже не подняв головы, буркнул:

— Провались ты со своим закатом. Меня интересует только ВОСХОД!

Они взлетели, не прогревая моторы, набрали высоту 14000 футов и взяли прямой курс на цель. Но над Северным морем висели плотные тучи.

Они подлетали к Рейну. По крайней мере, надеялись на это. Тучи лежали на земле, подобно глубокому бурному океану, вздымаясь до 17000 футов. В слабо освещенном куполе кабины каждый пилот с чувством облегчения видел неясный силуэт штурмана позади себя. За грохочущими дисками пропеллеров не было ничего, кроме мрака, но в этом бескрайнем небе он был не один. Чешир нарушил радиомолчание, чтобы запросить Шэннона, как он находит погоду. И вдруг он почувствовал, что волосы встают дыбом, когда в наушниках прозвучал знакомый голос:

— Это вы, сэр?

Он немедленно узнал говорившего... Микки Мартин.

— Это ты, Мик? — немедленно откликнулся Чешир.

— Да—сэр.

— А ты—то где?

— О, неподалеку.

— Какого черта ты здесь делаешь?

— Подставляю свою шею вместо вас.

(Мартин находился в нескольких сотнях миль на другом «Москито», уже ночном истребителе. Его задачей было патрулирование над аэродромами германских ночных истребителей, чтобы не дать им взлететь, пока бомбардировщики наносят удар по Карлсруэ и Мюнхену. Это была часть плана Кохрейна.)

В принципе не рекомендуется болтать по радио над вражеской территорией. Пеленгаторным станциям требуется несколько секунд, чтобы засечь болтуна. Чешир сказал:

— Удачи, Мик.

Мартин лаконично ответил:



— Удачи и тебе. Увидимся позднее.

Остальные пилоты слышали этот разговор, и теперь полет стал чуть более веселым. Это явно было знамение. Но хорошее или плохое — не знал никто.

Очевидно, все—таки хорошее! Тучи стали тоньше, ветер оставался попутным, и они оказались над Мюнхеном точно в назначенное время. Ошибки не было. Самолеты—осветители уже были здесь, и с земли летели фонтаны снарядов. На высоте 14000 футов вспышки разрывов рвали ночь, мелкие орудия извергали красные светящиеся трассы. Светили сотни прожекторов. Их бледные щупальца шарили в темноте. Когда луч упирался в самолет, тот вспыхивал, подобно мошке, и пытался скрыться в темноте. Большая часть самолетов разлетелась, но в один уперся второй луч, потом третий. Они цепко держали его, как ни метался несчастный летчик. Зенитки начали обстреливать его. Слабое свечение сменилось яркими вспышками, а затем небо перечеркнула полоса огня, когда «Ланкастер» падал вниз.

Внезапно в темноте возник костер, потом другой, третий, пятый... Один за другим в небе над городом вспыхнули около 3 десятков огней. Чешир сразу узнал знакомые по фотографиям парк, длинное озеро, улицы и крошечные домики, линии рельсов. Он крикнул по радио:

— Подходит лидер самолетов наведения!

После этого Чешир снизился до 10000 футов, удерживая самолет в пике, так что крошечный «Москито» прорвал завесу зенитного огня на скорости больше предельной. Снизившись до 5000 футов, он направился к железнодорожной станции, сосредоточив все внимание на ней. Он помнил о снарядах, аэростатах заграждения, прожекторах, но надеялся проскочить мимо них и приказал себе забыть об этом. Маленький самолет содрогался от работы моторов. Чешир едва

слышал резкий свист. Он боролся с ручкой управления, которую все возрастающая скорость норовила вырвать из рук. Словно стрела, самолет мчался прямо вниз, и Чешир вынуждал себя ждать бесконечно долгие секунды. Потом он нажал кнопку сброса бомб и рванул ручку на себя. Он почувствовал, как нос самолета задирается вверх и страшная перегрузка прижимает его к сиденью. Губы, щеки, глаза стали свинцовыми, кровь тяжело стучала в висках. Перед глазами потемнело, пока «Москито» несея над городскими крышами и постепенно набирал высоту. Чешир позволил самолету подняться в темноту над зажигалками, которые сбросил, потом положил его на крыло и посмотрел в сторону. Маркеры светились, как 2 красных глаза, прямо на путях.

Шэннон спикировал точно так же и положил свои маркеры в 100 ярдах от первых. Потом то же самое сделал Кирнс. Чешир вызвал «Ланкастеры» 617-й эскадрильи и приказал им начинать. Через минуту огни сотен зажигалок разорвали темноту железнодорожной станции.

Это был наконечник копья, которое Бомбардировочное Командование впервые швырнуло в Мюнхен. Даже страшные разрывы 8000-фн бомб и клубы дыма не скрывали ярких точек маркеров, поэтому бомбардиры могли спокойно наводить на цель.

Но битва не была односторонней. Чешир несколько раз видел клубки пламени, подобные падающим звездам. Они падали на землю и взрывались. Зенитки взяли свою долю. Почти все истребители были отправлены в Карлсруэ или Милан, лишь некоторые из них сумели вернуться к Мюнхену.

Не заботясь о том, хватит ему топлива или нет, Чешир дал полный газ и обошел по кругу город на высоте 1000 футов, проверяя точность сброса бомб. Он был готов дать новые приказы, если бомбы уйдут из

района цели. Один луч на пару секунд поймал его самолет и заставил на мгновение ослепнуть. Однако Чешир быстро спикировал вниз и скрылся в темноте. Мелкая зенитка обстреляла его «Москито». Он слышал треск снарядов, самолет вздрагивал от близких разрывов. Десятки шрапнельных пуль изрешетили его, но все механизмы остались целы.

Удовлетворенный сделанным и считая, что больше помочь ничем не может, Чешир повернул домой. Остальные «Москито» уже улетели. Возвращение было спокойным — ни зениток, ни истребителей. Однако Келли подсчитывал остатки топлива, с тревогой следя за указателями баков и пытаясь казаться философом. Когда они появились над Манстоном, в баках оставалось бензина на 10 минут полета. Однако указателям нижних баков можно было верить не больше, чем женской интуиции. Топливо могло кончиться через 10 минут, через 15 минут, через 10 секунд. А им требовалось 10 минут, чтобы выйти к аэродрому, выполнить заход и сесть.

Заходя точно по глиссаде, Чешир включил навигационные огни и направил нос самолета вдоль посадочной полосы, где огни сверкали, словно штыки почетного караула. Келли спросил:

— Что у них случилось с посадочной полосой? Посмотри на те смешные огоньки внизу.

Чешир посмотрел... и охнул. Там БЫЛИ мерцающие огоньки, между посадочными огнями и рядом с ними.

— Смешно, — пробормотал он. Но тут до него дошло, и он завопил на Келли: — Выключи эти проклятые навигационные огни! Немедленно! Это фрицевский истребитель.

Как они позднее узнали, мишенью был Джерри Фок, который в это время заходил на полосу. Немец выследил его и уже приготовился прикончить. Фок уже выпустил закрылки, шасси и сбросил скорость. Он был

совершенно беспомощен. Однако в этот день удача была с 617-й эскадрильей. Немецкий истребитель промазал по идеальной мишени. Фок сел, и тут же огненная дорожка пропала. Чешир тщательно выполнил заход, на мгновение включил фары и благополучно посадил самолет. В комнате предполетного инструктажа он нашел экипажи остальных «Москито». Ни у кого не оставалось бензина больше, чем на 15 минут, когда самолеты сели. Это был непозволительно малый резерв.

Шэннон сказал:

— Разбудите меня на восходе. Я хочу посмотреть на него.

Утром они перелетели в Вудхолл. Там они нашли все «Ланкастеры» 617-й эскадрильи, кроме самолета Купера. Никто не видел, как Купера сбили. Прилетел Кохрейн. Он выдал широкую, но вымученную улыбку и поблагодарил их. Потом сказал Чеширу:

— Вы должны посмотреть на это.

Это были снимки Мюнхена, сделанные «Москито» — разведчиком час назад. Вокруг пары рубцов на окраинах города были обведены чернильные круги. Кохрейн ткнул в них пальцем.

— Это было сделано во время предыдущих налетов. — Потом он указал на развороченные рельсы. — А это сделано вчера. Это нас удовлетворило.

Фотографии поразили Чешира, хотя он и знал, что такое бомбардировка. За один налет было сделано больше разрушений, чем за десять предыдущих. Особенно учитывая, что прежние удары пришлось по второстепенным целям. Они нанесли очень эффективный удар.

Это укрепило убежденность Чешира, что можно сбрасывать маркеры даже на сильно защищенную цель с малой высоты без ненужного риска. Однако эта же фотография показала, что один маркер высотного

соединения упал в стороне и привлек на себя часть бомб. Поэтому часть жилых кварталов превратилась в груды мусора. Это несчастье привело к дальнейшему усовершенствованию методов указания целей. Ранее Кохрейн и Чешир решили, что слишком опасно полагаться на единственный маркер, так как его может скрыть дым или уничтожить бомба. Теперь они поняли, что слишком много маркеров тоже нехорошо. Поэтому было решено сократить их количество и попытаться избежать подобных случаев, как неточный маркер в Мюнхене.

Множество обычных людей погибло в этих домах. Послевоенные моралисты, чей пыл рос по мере того, как забывались зверства нацистов, любят поболтать об этом. Они будут тыкать туда пальцем, пока не начнется новая война и инстинкт самосохранения не заставит их заткнуться. Но найдутся и такие, кто будет болтать до того дня, когда мораль и практические дела человека не сравниваются между собой.

Опираясь на опыт Мюнхена, Кохрейн затребовал у Харриса еще 4 «Москито», чтобы обучить еще одну эскадрилью методам бомбардировки, принятым в 617-й.

Харрис, который ни одного дела не делал наполовину, сказал:

— Не четыре «Москито», Кокки. — Не успел Кохрейн ощутить разочарование, как Харрис продолжил: — Я пошлю тебе эскадрилью «Москито» и 2 эскадрильи «Ланкастеров» из подразделений «следопытов». Вы будете действовать всей группой. Берите 617-ю эскадрилью, пусть они учат пилотов «Москито» сбрасывать маркеры с малой высоты. После этого они будут обслуживать вашу группу. 2 эскадрильи «Ланкастеров» будут работать самолетами—осветителями. Это освободит 617-ю эскадрилью для выполнения специальных заданий.

## Глава 15. Бомба — землетрясение

Кохрейн послал за Чеширом и пригласил его прогуляться в садике возле здания штаба, подальше от любопытных ушей.

— В этом месяце у вас больше не будет операций, — сказал он. — Однако вам предстоит нечто совсем особенное. Следующий месяц вы будете готовиться к этому. Я хочу предупредить вас, что тренировки будут тяжелыми, но это будет самое важное из всего, что вами сделано. Вам придется лететь более точно и аккуратно, чем вы можете себе представить.

Больше он не сказал ничего. Однако на следующий день в Вудхолл из Лондона прибыл ученый, доктор Кокберн, и тоже пригласил Чешира на прогулку. Они гуляли по зеленому полю аэродрома «в целях секретности», и пылкое воображение Чешира разыгралось не на шутку от этих шпионских страстей. Кокберн сказал:

— Я понимаю, что вы способны держать язык за зубами, и потому могу сказать кое—что, о чем еще не знает большая часть кабинета министров и генералов. Вы знаете, что готовится вторжение. Если позволит погода, в течение месяца будет произведена высадка западнее Гавра. Мы хотим постараться обмануть немцев.

Чешир задумался.

— В эту ночь, — продолжал Кокберн, — большой конвой пересечет Ла Манш со скоростью 7 узлов.

— Очень похоже на большое вторжение, — заметил Чешир.

— Но это не вторжение. Они направятся прямо к мысу Антифер, на другой стороне Гавра.

— Диверсия!

— Да.

— Я должен сказать, что это очень крупная диверсия, — сказал Чешир. — Неужели они готовы угробить все эти корабли?

— Нет. Это будут не корабли. Это будете вы и ваши парни. Чешир вздрогнул и уставился на Кокберна.

— О—о!! — только и смог выдавить он, когда осознал услышанное.

— Вот именно, — согласился Кокберн. — Вам понадобится самое аккуратное пилотирование. Если вы сможете... сможете лететь очень растянутым строем, не видя друг друга, и проделать серию сложных маневров практически одновременно, при этом удерживая высоту 20 футов?

— Боже мой! Я не знаю. Звучит достаточно невероятно.

— Этим потребуются заниматься много часов, — сказал Кокберн, — поэтому налет проведем двумя волнами. Сначала 8 самолетов на несколько часов, потом еще 8.

Он принялся объяснять методику. Шеренги самолетов с большими интервалами должны летать, точно выдерживая курс, скорость и высоту. Они также должны сбрасывать дипольные отражатели через строго фиксированные промежутки времени. Самолеты должны лететь 35 секунд по заданному курсу, повернуть одновременно и лететь обратным курсом 32 секунды. После этого они поворачивают на первоначальный курс и снова сбрасывают отражатели. В результате к концу галса они окажутся чуть впереди предыдущей предельной точки. К этому времени отражатели, сброшенные на предыдущем галсе, упадут в воду, но в результате на экранах германских радаров будут постоянно мелькать блики. Так они проведут 8 часов, создавая впечатление большого конвоя из

нескольких колонн транспортов, двигающегося со скоростью 7 узлов к французскому берегу.

— Мы полагаем, что это должно сработать, — сказал в конце Кокберн. — А вы сможете это выполнить?

Чешир ответил:

— Я думаю, мои экипажи достаточно хороши, чтобы сделать все, что угодно. Но я не думаю, что они придут в восторг от такой шутовской роли в ночь вторжения.

— Может так получиться, что это окажется самое важное задание для авиации, — возразил Кокберн. — Вы должны объяснить им это. Тот факт, что по ним не будут стрелять, еще ничего не значит.

Тренировки не прерывались, если не считать одного дня с очень плохой погодой. А так в течение целого месяца самолеты 617-й эскадрильи днем и ночью летали со скоростью 200 миль/час, выдерживая курс и высоту. Они отрабатывали одновременный поворот на обратный курс, что требовало незаурядного мастерства. Вполне понятно, что экипажи начали ворчать. Все летчики были молодыми, кровь бурлила, а тут монотонные тренировки. Чешир начал изобретать для них развлечения. Первым стал марш—бросок. После него многие летчики захромали и вконец обозлились.

Затем, наслушавшись рассказов командос, он решил устроить учения по побегу из плена. Чешир хотел, чтобы они имели шансы добраться до дома, если их собьют на вражеской территории, но они останутся живы. В воскресенье после обеда он построил экипажи, которые не участвовали в полетах, отобрал фуражки и деньги, загнал в крытые фургоны, чтобы никто не видел, куда их повезут, и разбросал людей по округе в радиусе 20 миль от аэродрома. Он предупредил их, что ополчение и полиция получили приказ задерживать всех летчиков без фуражек. Всем, кто сумеет добраться самостоятельно, Чешир пообещал бутылку пива. Игра началась.



Некоторые двинулись напрямик полями. Другие начали воровать велосипеды. Кто—то ехал зайцем на грузовике. Полиция и ополченцы поймали примерно половину беглецов. Было несколько захватывающих погонь. Один летчик, удирая от ополченцев, свалился в канал. Другого схватил полисмен. Пилот, войдя во вкус игры, уложил беднягу на месте мощным ударом в челюсть. После этого и полиция начала играть всерьез и заперла шестерых летчиков на ночь в тюрьму.

Никки Нилану и его экипажу в головы пришла блестящая мысль. Они добрались до пивной «Белая лошадь», где их отлично знали, причем не с лучшей стороны, и настреляли денег у гражданских. После этого до самого закрытия они мирно пили, а потом наняли автобус, чтобы он доставил их на базу. Когда полиция остановила автобус, они попрыгали в стороны и скрылись в лесу. Через несколько часов экипаж добрался до казармы, чтобы потребовать заслуженное пиво.

Если вместо боевых вылетов идут только тренировочные, напряжение ослабевает, и казармы становятся почти домом. Жена Чешира, бывшая актриса Констанс Бинни, прекрасно играла на пианино. После обеда экипажи собирались вокруг нее и пели хором.

По казармам шаталось несколько собак. Один скотч—терьер привык выпрыгивать из темной комнаты и хватать проходящего за ноги. Любимым занятием мальчишек стало подделываться под него. Однажды Никки Нилан увидел, что МакКарти поднимается по лестнице. Он лег на живот в темной комнате и принялся ждать. Нилан услышал шаги на лестнице, увидел ноги и выскочил из комнаты с рычанием, схватив ближайшую лодыжку зубами. С ухмылкой Нилан посмотрел вверх... и тут же ухмылка завяла. МакКарти куда—то делся, и Нилан увидел незнакомого подполковника, ошалело глядящего на него. Подполковник потряс головой и

ушел. Все его худшие подозрения в отношении американцев оправдались.

Они все чувствовали, что вторжение должно начаться в ближайшее время. Чешир вообразил, что немцы могут сбросить парашютный десант на британские аэродромы в D—день. Поэтому он убедил старшего оружейника Уотсона выдать летчикам револьверы, пулеметы Стэн, винтовки и ручные гранаты. Это была одна из его редких и печальных ошибок. В течение 3 дней жить в Вудхолле было очень опасно. Сначала летчики выволокли обеденные столы на лужайку возле столовой и изрешетили их из пулемета из окон второго этажа. Это на время их развлекло. Потом они принялись швырять ручные гранаты в направлении сержантской столовой. По ночам Бакли превращался в страшную угрозу всем и вся. Он торчал у окна спальни и выпускал очереди из своего Стэна над головами всех запоздавших. Поэтому им приходилось добираться до постелей по—пластунски.

Даже Уитерик, который был известен своим безразличием к смерти, в сердцах заметил:

— Черт! В этой проклятой эскадрилье самое безопасное время, когда ты находишься в воздухе!

Стало ясно, что германские парашютисты представляют собой гораздо меньшую угрозу, чем оружие в руках летчиков. Поэтому Чешир собрал все вооружение и вернул его Уотсону. В расположении эскадрильи воцарился мир, к великому облегчению Шэннона и МакКарти. Их теперь редко видели порознь. Они вместе пили, вместе обедали, и потому было логично предположить, что вместе они и попытаются возродить царство террора. Они влезли на крышу штабного здания и запустили сигнальную ракету в трубу адъютанта. Они знали, что ничего не подозревающий Хамфри топит камин.

Ракета Вери в умелых руках становится смертоносным фейерверком. Взорвавшись в тесном камине, она создает впечатление небольшой, но плотной бомбежки. Раздается ужасный треск, летят струи цветного пламени и облака удушливого дыма. Половина прелести в том, что это тянется 15 секунд. Они сбросили ракету в трубу и начали смеяться, слушая доносящиеся снизу звуки.

Но, к несчастью, это не была труба камина Хамфри. Они угодили в командирскую трубу. Чешир вылетел наружу, преследуемый вспышками и клубами дыма. Выскочив на дорожку, он увидел двух своих командиров звеньев, прячущихся за трубой. Достоинство аристократа не позволило ему ничего сказать, но, к своему изумлению, Шэннон и МакКарти обнаружили, что им придется несколько дней дежурить по гарнизону, и вместо приятного сна в кровати они будут мотаться вместе с патрулями по аэродрому.

Закинуть ракету Вери в кухонную плиту долго было любимым развлечением, однако Чешир вовремя додумался издать приказ, которым запретил проносить в жилые здания оружие, патроны и пиротехнические средства.

Однажды ночью его разбудил скрежет за окошком. Чешир широко распахнул створки и увидел крысу, бегущую по крыше. С быстротой молнии он схватил свой револьвер и метким выстрелом уложил крысу на месте. Выстрел прогремел в ночи, как пушечный залп. Чешир все еще выглядывал из окна, когда открылось соседнее и высунулся Денни Уокер.

— На этот раз пристрелил проклятую крысу, — торжествующе сообщил Чешир.

Но тут Чешира встревожил тот холодный взгляд, которым Уокер уставился на его руку, в которой был зажат револьвер. Чешир покраснел и спрятал его. Однако тут Уокер сладким голосом произнес:

— Но скажите мне, старики, ведь я совершенно четко слышал, как один человек говорил, что НИКТО НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ не должен приносить оружие в жилые здания.

1 июня специалисты Авро начали устанавливать новые автопилоты, готовя эскадрилью к D—дню. Наконец Никки Нилан узнал, почему его злосчастный «R Роджер» летал, как кусок свинца. Они обнаружили, что его самолету требуются более длинные тросы управления. Начав разбираться, почему это так, специалисты обнаружили, что на этом самолете при сборке рули высоты были установлены верхней стороной вниз.

А Нилан летал на этом самолете несколько месяцев! После этого Чешир сказал:

— Только ты да господь Бог знают, как это тебе удавалось.

— Только не я, сар, — ответил Нилан с неподражаемым американским акцентом. — Один Бог. Лично я не знаю.

Так или иначе, но неисправность устранили, однако еще долго—долго «R Роджер» внушал страх своему экипажу.

5 июня на закате все присутствовавшие в расположении эскадрильи были собраны в комнате инструктажа. У дверей поставили часовых. Чешир сообщил им, что вторжение начинается. Первая волна из 8 самолетов должна взлететь в 23.00, имея по 12 человек на каждом самолете — дополнительные пилот, штурман и 3 человека для сброса отражателей.

В эту ночь летчики не совершили ни единой ошибки. Час за часом они мотались в темноте над Ла Маншем, каждые 4 секунды выбрасывая новую порцию отражателей. Около 3.00 прибыла вторая волна самолетов. Это была самая трудная часть операции, так как они должны были состыковать свои действия с

первой волной с точностью до секунды. Вторжения не видел никто.

Уже к утру, когда начал заниматься рассвет, одураченные немцы с берега увидели, с кем они имели дело. К этому времени самолеты находились в 7 милях от французского берега, именно там, где должны были находиться. Дальше на север другая эскадрилья занималась тем же самым с таким же успехом.

На пути домой они были вознаграждены. Немецкие береговые батареи открыли по ним огонь. Но не из зениток, а из тяжелых орудий. 12» снаряды полетели в мифическую армаду, на присутствие которой указывал радар. Германские торпедные катера вышли из Кале и Булони, но чтобы уничтожить противника, им потребовались бы воздушные торпеды.

Немцы действительно поверили, что главные силы вторжения должны высадиться в этом районе. (В лагере для военнопленных в тот день я слышал, как немецкое радио объявило, что 2 огромные армады направляются к мысу Антифер и Кале. Это нас страшно обрадовало, но потом мы несколько месяцев гадали, что случилось с этими конвоями.)

В Булони и Дьеппе основная часть германской армии, поднятая по тревоге, вместо того, чтобы двигаться в район высадки к Гавру, ждала, ждала, ждала... армаду, которая и не должна была появиться здесь. К этому времени немцев подняли и остальные эскадрильи, которые разрушали мосты через Сену. Войска союзников сумели закрепиться на плацдармах гораздо легче, чем даже смели мечтать.

В тот вечер Чешир объезжал на машине вместе с Манро периметр аэродрома. Почему, он и сам не может вспомнить. Сразу позади бетонированных площадок стоянки звена А они увидели огромный грузовик, крытый брезентом, который медленно полз вдоль ограды.

— Что он здесь делает? — не слишком заинтересованно проворчал Манро.

Зато Чешир, у которого в голове все еще сидели инструкции к D—дню, сказал:

— Бог его знает. Давай посмотрим.

Они затормозили под носом у грузовика, и тот остановился. Они выскочили из джипа и подошли к водителю грузовика.

— Что вы сюда везете? — спросил Чешир.

— Котлы для кухни, сэр, — ответил шофер.

— А вы не ошиблись? Кухня вон там, — Чешир махнул рукой назад.

— Конечно, нет, сэр. Мне приказали сгрузить их там, — и шофер указал на дальний конец аэродрома.

— Бомбохранилище! Это же бомбохранилище. Что вы на это скажете? — в голосе Чешира зазвучало подозрение.

— Мне сказали именно так.

Чешир предложил:

— Давай глянем, Лес. Здесь кроется что—то странное.

Он влез на борт грузовика. Еще один кусок брезента укрывал бесформенную массу в кузове. Чешир приподнял угол и вскрикнул от неожиданности.

— Боже мой, посмотри сюда!

В кузове лежали два сверкающих стальных монстра. Они походили на акул, такие длинные, стройные, с острыми носами.

— Бомбы, — сказал Чешир почти испуганно. — «Толлбои» Уоллиса.

Они последовали за грузовиком в бомбохранилище и с удивлением обнаружили, что оно почти до отказа набито «толлбоями», укрытыми брезентом. Офицер службы вооружения немного извиняющимся тоном сообщил:

— Они поступают по ночам с прошлой недели, сэр. Однако нам приказали помалкивать.

Чешир отправился обратно в свой кабинет и позвонил в штаб группы Кохрейну по телефону, оснащённому скрэмблером. Он сообщил, что только что осмотрел «новые котлы для кухни в бомбохранилище». Чешир уловил еле различимые следы веселья в голосе Кохрейна:

— Это хорошо, что они в хранилище, Чешир. Скоро вы начнете их использовать.

Вызов пришел без предупреждения через 48 часов. Было передано сообщение, что германская танковая дивизия выдвигается по железной дороге из Бордо к плацдарму. Поезда должны проследовать через тоннель Сомюр, лежащий в сотне миль от берега. Уже после обеда Харрис предложил Кохрейну попытаться заблокировать тоннель, прежде чем поезда пройдут через него. Следовало действовать быстро. Прежде чем бомбардировщики прилетят к тоннелю, настанет ночь. В темноте тоннель будет исключительно сложно найти. Совершенно очевидно, что только одна эскадрилья могла это сделать. И только один тип бомбы!

Около 17.00 Чешир получил приказ взлетать как можно быстрее. Началась безумная спешка, чтобы собрать летчиков. Например Шэннон, и Манро играли в крикет в Метеригэме. Нужно было выволочь «толлбои» из бомбохранилища и подвесить их на самолетах. Эскадрилья поднялась в воздух сразу после заката, а чуть после полуночи Чешир на своем «Москито» выпустил осветительные ракеты над излучиной реки и увидел место, где рельсы исчезают в тоннеле, уходящем вглубь холма Сомюр.

Он спикировал с 3000 футов, тщательно прицелился и сбросил красные маркеры. Выходя из пике на высоте всего 100 футов, Чешир с удовлетворением отметил, что маркеры легли прямо в горле тоннеля. Через 90

секунд «Ланкастеры» начали ложиться на боевой курс. А еще через пару минут впервые «бомбы—землетрясения» полетели на цель.

В 10000 футов наверху экипажи испытывали легкое разочарование. «Толлбои» не производили яркой вспышки при попадании, как «блокбастеры». Появлялся только тусклый красный светлячок, когда бомба врезалась в землю, и взрыв происходил на глубине почти 100 футов. Вокруг маркеров были видны тусклые красные вспышки, но летчики вернулись в некотором смятении. Утром прилетел фоторазведчик «Москито» с фотографиями, которые сами произвели эффект разорвавшейся бомбы. За одним исключением кратеры легли вокруг горла тоннеля. 2 бомбы взорвались рядом прямо на рельсах, образовав гигантскую воронку диаметром 100 футов и глубиной 70 футов. Железнодорожная насыпь была полностью уничтожена.

Но действительно потрясла всех бомба, которая упала в 60 ярдах от горла тоннеля. Никто не признался, а жаль, потому что бомбардир заслужил бы особую награду. (Хотя на самом деле «виноват» в этом был Барнс Уоллис.) Холм полого всходил от горла тоннеля, и в том месте, где упала бомба, 70 футов плотного грунта и известняка прикрывали тоннель. Бомба пробила все это и взорвалась прямо в тоннеле. Около 10000 тонн земли и мела взлетели в воздух, и гора обрушилась в тоннель. Это было одно из самых впечатляющих прямых попаданий за все время войны.

Танковая дивизия никуда не прибыла. Лишь через несколько дней ее разрозненные подразделения начали поступать на фронт. Но время для запланированной контратаки было безнадежно упущено. Наутро после налета немцы собрали все экскаваторы и несколько недель расчищали тоннель, заваливая кратеры и укладывая новые рельсы. Как раз когда они завершили работу, союзники прорвались с плацдарма и захватили



тоннель. (Оказалось, что только один «толлбой» взорвался вдали от цели. Он попал в группу очень старых французов и разметал их в клочья. Однако никто не протестовал, так как они уже много лет лежали под землей на кладбище.)

Наутро после налета на Сомюр высокопоставленный чин из Бомбардировочного Командования ворвался в кабинет сэра Уилфреда Фримена, размахивая фотографиями разрушенного тоннеля.

— Боже мой! — завопил он. — Почему мы раньше не использовали эти невероятные штуки? Как много мы их получим?

— Боюсь, ни одной, — холодно ответил представитель Виккерса, который находился в комнате. Офицер уставился на него с открытым ртом.

— Что это значит?

— Именно это. У нас еще есть кое—какие запасы, однако они принадлежат нам. А не вам.

— О чем ВЫ говорите?

— Ваши парни никогда не заказывали у нас эти бомбы. Мы делаем их самостоятельно. Они принадлежат нам.

— Я понял, — кивнула Очень Важная Персона. — Мы займемся оформлением заказа прямо сейчас.

Он схватил телефонную трубку, и уже после обеда бумага с заказом фирме Виккерс была оформлена.

В первые ночи после высадки германские торпедные катера из Гавра наносили серьезные потери конвоям, перевозящим в Нормандию людей и вооружение. Темнота, которая укрывала конвои от Люфтваффе, также укрывала и скоростные катера, которые врывались в ряды десантных судов, выпускали торпеды и исчезали. Днем они прятались в бетонных бункерах Гавра, а на закате выскальзывали оттуда, собирались в гавани и готовились к ночному набегу. Кохрейн решил, что если «толлбои» могут вызвать

землетрясение на суше, на воде они легко создадут приливную волну. Уоллис согласился, что это именно так. Поэтому, как только позволила погода, а именно 14 июня, 617-я эскадрилья на закате отправилась к Гавру, чтобы во второй раз использовать в бою «толлбои». С ними летели около 400 «Ланкастеров» 1-й и 5-й групп, вооруженных обычными 1000-фн бомбами.

Чешир на своем «Москито» кружил над гаванью на высоте 3000 футов и видел выстроенные рядами десятки торпедных катеров. Когда он спикировал, ему навстречу полетели струи огня из зенитных автоматов. Никогда раньше он не видел подобного. Зеленые и красные шары поднимались из темноты, словно пузырьки в стакане содовой. Воздух был полон трассирующих пуль, и Чешир понимал, что это только половина, да что там, четверть... Лишь каждый четвертый снаряд в обоймах зениток трассирующий. Остальные 3 летят вместе с ним, но остаются невидимы. Остальные «Москито», державшиеся в 2 милях от гавани, увидели, как он пикирует прямо сквозь разноцветную завесу. Пилоты решили, что у него нет никаких шансов. На высоте 700 футов, когда он уже сбросил маркеры, нос самолета начал подниматься. Крошечный «Москито» летел над водой, он уже получил около десятка пробоин. Чешир вел его прямо в море, уповая только на скорость. Через минуту он снова набрал высоту 3000 футов и выскочил из—под обстрела. Красные маркеры светились на пирсе, между рядами торпедных катеров.

Шэннон, который тоже летел с маркерами, видел огненную стену зениток и запросил:

— Хэлло, лидер. Мне повторить?

Сидевший рядом с ним и чуть сзади Самптер вытащил тяжелый фонарь из крепления и поднял его над головой Шэннона. Он проворчал:

— Боже, Дэвид, если он скажет «да», я вышибу тебе мозги. Мы можем умереть и более спокойно.

Прошло несколько секунд, пока Чешир внимательно разглядывал маркеры, а потом он ответил:

— Нет, Дэвид. Хватит.

Он приказал «Ланкастерам», которые кружили в нескольких милях от порта на высоте 12000 футов, начинать атаку.

15 «толлбоев» упали в воду около бункеров почти одновременно. После этого начали сбрасывать бомбы 400 остальных «Ланкастеров», и гавань исчезла в дыму.

Когда утром вернулся со снимками разведчик, Уоллис был потрясен. В порту Гавра не осталось ни единого торпедного катера. Можно было различить 2 штуки, которые выкинуло на пирс. Остальные были утоплены водоворотами и разорваны на куски «толлбоями» и мелкими бомбами. (Какое—то время считали, что часть все—таки могла удрать ночью в более безопасный порт. Однако когда англичане захватили Гавр, то выяснили, что не спасся ни один катер.) Водные потоки разнесли двери бункеров и лишили катера возможности укрываться там. Кроме того 3 «толлбоя» попали прямо в бункера, прошли сквозь бетон и взорвались внутри, уничтожив крохотные причалы, расположенные там.

На следующую ночь эскадрилья повторила эту операцию в Булони, еще одной опасной базе торпедных катеров. Над портом висели плотные тучи, сквозь которые беспорядочно палили зенитки. Чешир сбрасывал маркер в одиночку. (Техники успели залатать его «Москито».) Однако экипажи обнаружили, что маркеры практически не видны. 10 самолетов все—таки сбросили «толлбои» почти наугад, а остальные 10 притащили бомбы обратно. (Кохрейн строго приказал не тратить попусту драгоценные бомбы. Экипажам было категорически запрещено избавляться от них, кроме

чрезвычайных случаев. Если не удавалось обнаружить цель, «толлбои» следовало доставить обратно. Посадить самолет с 6-тонной бомбой на борту не так сложно, как кажется на первый взгляд.)

Мы знаем, что во время налетов на Гавр и Булонь было потоплено 133 малых корабля, в основном торпедные катера. Наутро после налета на Булонь Харрис прислал поздравления Чеширу и его эскадрилье. Он писал: «Если бы это сделал флот, все считали бы происшедшее крупной победой на море».

А на следующее утро на Лондон начали падать «жужжащие бомбы» V-1. Вскоре за ними последуют ракеты V-2... Разведка была в этом уверена.

## Глава 16. Уничтожение секретного оружия

Чешир едва успел шлепнуться в постель в 5.00 после налета на Булонь, когда уже в 9.00 ординарец принялся трясти его за плечо.

— Телефон, сэр.

Он поднял трубку и услышал голос начальника разведки:

— Не могли бы вы подойти в оперативный центр прямо сейчас? Это крайне срочно, сэр.

Он прибыл туда через 10 минут, и офицер разведки приветствовал его словами, от которых остатки сна немедленно улетели прочь.

— Начались запуски секретного оружия, сэр. Несколько снарядов упали на Лондон и порты подготовки вторжения. Я еще не знаю, насколько это серьезно, но вы должны быть готовы взлететь, как только улучшится погода. Это ваша цель.

Чешир просмотрел фотографии, на которых были видны огромные квадратные бетонные строения.

— Мы не знаем, насколько толст этот бетон, — пробормотал разведчик. — Однако, по данным наших агентов, он может достигать толщины 20 футов... как крыша, так и стены. Это возле местечка Ваттан, сразу за Па—де—Кале.

Вмешался коммодор авиации Шарп, начальник базы:

— Мы узнали это от командира части. Остальные подразделения Бомбардировочного Командования занимаются мобильными установками, однако наверху полагают, что самая серьезная угроза исходит от этих блокгаузов. Ваши «толлбои» — единственная штука, которая имеет шансы разрушить их. Вы должны вылететь днем и хорошенько присмотреть ориентиры

для наводки, отметить их дымовыми бомбами. Мы дадим вам истребительное прикрытие.

Чуть позднее ему по телефону позвонил Кохрейн и сказал:

— Мы должны разбомбить эти укрытия, и мы будем летать, пока не сделаем этого. Уайтхолл уже подумывает об эвакуации Лондона, а мы не знаем, не окажутся ли эти штуки способны сорвать вторжение. Вам придется хорошенько поработать.

Подготовка налета, планирование, инструктаж летчиков, вооружение и заправка самолетов занимают по крайней мере 2 часа. Это самое трудное время, так как «толлбои» требует деликатного обращения. Однако в то утро они управились со всем за 2 часа. Экипажи были проинструктированы. Они разбежались по самолетам и выстроились на летном поле. Теперь оставалось только ждать. Над Па—де—Кале на высоте 2000 футов облачность была 10/10, что делало бомбометание невозможным. Они не могли видеть точку прицеливания, и в то же время бомбы следовало сбрасывать с высоты не меньше 15000 футов, чтобы они могли пробить бетон. Возникла идея использовать близкие разрывы, а не прямые попадания. Прямое попадание могло и не пробить бетонную крышу, зато близкие разрывы разрушат грунт под сооружением и подействуют на укрепление подобно землетрясению. Уоллис полагал, что близкий разрыв в радиусе 40 футов может оказаться более действенным, чем прямое попадание. Бетонные монстры Ваттана были мало похожи на основные источники энергии, для уничтожения которых Уоллис создавал свои «бомбы—сотрясатели», хотя они могли оказаться и более важными целями.

Экипажи провели весь день возле машин. Грузовики доставили им еду и кофе, по радио они слышали тревожные новости о летающих бомбах, которые

падают на Лондон. Однако над Па—де—Кале стояли облака, они укрывали Ваттан, бетонные капониры и вообще все.

В 23.00 их распустили, но как только летчики успели улечься, их снова вызвали, заставили одеться и занять места в самолетах. Однако прежде чем началась рулежка, рейд снова был отменен. Назад в постель... Но в 4.00 летчиков снова подняли. Чашка чая, кресло в самолете и отмена налета. Они еще раз легли, чтобы в 7.00 вскочить снова. Опять по самолетам. Метеорологи решили, что облачность рассеивается.

Это было не ясно, но экипажи провели весь день, валяясь на травке и ожидая вызова, который так и не прозвучал. Так прошли 3 дня, в течение которых они могли только мечтать о постели. Они жили в самолетах, а низкая облачность закрывала небо Франции, и летающие бомбы продолжали падать. Летчики питались холодной едой, приносимой из столовой, и пытались подремать в тени под крылом.

18 «Ланкастеров» с полной нагрузкой оказались еще одной проблемой. Под тяжестью бензина и бомб шасси начали тонуть в земле. Пришлось снять бомбы, по крайней мере временно. Однако, чтобы подвесить их обратно, потребуется несколько часов, которые может и не дать краткое улучшение погоды. Чешир приказал им снимать бомбы поочередно, чтобы в любой момент только 2 самолета из 3 стояли без бомб. Как только шасси вытаскивали из образовавшихся ям, бомбу тут же подвешивали обратно. Теперь передышку получал следующий самолет.

Утром третьего дня совершенно измотанные летчики отправились спать. Однако сразу после полудня пришло известие, что облачность над Францией рассеялась. Из штаба группы пришел срочный приказ взлетать, который давал им всего 90 минут, чтобы оказаться в воздухе.

Никто в Вудхолле не забудет эти полтора часа безумной спешки. В самый разгар приготовлений Чешир находился в оперативном центре, уточняя тысячу и одну деталь предстоящего рейда — место и время встречи с истребителями, место построения бомбардировщиков, коды и все такое прочее, когда ворвался молодой пилот и сообщил, что полковник авиации немедленно просит его выйти.

— Передай ему мои извинения. Я страшно занят, — буркнул Чешир.

Пилот выскочил наружу, но тут же вернулся обратно.

— Он ужасно извиняется, но говорит, что это исключительно важно. Вы ДОЛЖНЫ выйти.

— Какого черта?! — рявкнул Чешир и пулей вылетел наружу, опасаясь, что рейд в очередной раз отложен.

Полковник ожидал его, прохаживаясь по траве. Он только что прибыл и еще не слышал о рейде. Чешир отдал честь, и полковник немного раздраженно уставился на него.

— Вы понимаете, Чешир, что ваша эскадрилья последняя по военным займам в группе? — спросил он. — Меня это крайне беспокоит, и вы должны немедленно что—то с этим сделать.

Чешир тупо посмотрел на него.

— Да, сэр. Я что—нибудь сделаю прямо сейчас, — ответил он и умчался обратно в оперативный центр раньше, чем полковник успел остановить его.

Каким—то чудом 18 «Ланкастеров» и 2 «Москито» взлетели из Вудхолла точно в назначенный срок.

Чешир пролетел на Кале на высоте 8000 футов и несколько минут рассматривал район цели, прежде чем сумел заметить в дымке бетонные глыбы. Земля на целую милю вокруг была изрыта воронками во время предыдущих бесплодных налетов, так что различить детали было трудновато. Когда он пролетал над целью,



загрохотали 70 орудий, и небо вокруг его самолета испещрили черные клубки разрывов. Крайне неохотно он признал, что остался один возможный вариант. В 10 милях от цели Чешир ввел самолет в пологое пикирование и дал полный газ. Моторы истошно завывали, и самолет задрожал, как живой. Он сбросил дымовые бомбы с высоты 2000 футов (днем дым был более заметен, чем красный огонь) и круто отвалил под градом снарядов. Просто чудом его самолет не получил попаданий. Чешир оглянулся и не увидел ни малейшего дыма. Маркеры не сработали.

Шэннон спикировал на втором «Москито». Когда он начал набирать высоту, на земле возле цели поднялся клубок дыма. В тумане он казался довольно близко к цели, да и вообще других маркеров уже не оставалось, поэтому Чешир отдал приказ «Ланкастерам». На высоте 18000 футов они открыли створки бомболюков и смело пошли на цель сквозь заградительный огонь. В первый раз он видел при дневном свете, как падает «толлбой», и это оказалось прекрасно. Бомбы сверкали на солнце, устремляясь вниз. В момент падения поднималось облачко пыли. Взрыватели имели замедление 11 секунд, поэтому проходило много времени, прежде чем земля взметалась вверх рядом с бетонным сооружением. Десятки тысяч тонн грунта поднимались диковинным грибом. Чешир от удивления раскрыл рот, а рядом с ним ошеломленный Келли пробормотал:

— Боже, помоги фрицам!

Цель пропала.

Позднее снимки самолетов—разведчиков показали, что бомбы легли по окружности с центром на дымовом маркере Шэннона. Однако эти же снимки показали, что маркер находился в 70 ярдах от цели. Некоторые «толлбой» взорвались в 50 ярдах от бетонной цели, поэтому оставалась надежда, что они сделали свое дело. Кохрейн на следующий день отправил 617-ю

эскадрилью в Визернес, где находился огромный бетонный купол толщиной 20 футов. Он стоял на краю мелового карьера и прикрывал склады ракет и пусковые туннели. Они были спрятаны в карьере и нацелены прямо на Лондон.

Эскадрилья прибыла на место, но обнаружила, что цель укрыта тучами. Поэтому бомбардировщики доставили свои «толбой» назад. Чешир сел с новой идеей в голове. Если «Москито» лучше для целеуказания, то небольшой и скоростной самолет в принципе должен быть лучше. Он изложил свои соображения Шарпу, и командир базы сказал:

— Американские истребители имеют требующийся тебе радиус действия. Как насчет «Мустанга» или P-38?

Чешир сказал, что какой—то должен оказаться подходящим. Шарп пообещал помочь ему достать один самолет через министерство авиации. Он пытался сделать это следующие 2 дня, но министерство не смогло ему помочь. Шарп сказал, что сам полетит на базу к американцам и попытается добыть требуемое. Он раньше работал с американцами и перенял у них кое—что из образа действий.

Тем временем Чешир еще раз повел 617-ю эскадрилью в Визернес, и снова тучи помешали ему. 24 июня они попытались еще раз. Они заметили замаскированный купол в дымке. Чешир спикировал прямо сквозь огонь зениток, но его дымовые бомбы «пшикнули». Спикировал Фок и уложил свои дымовые бомбы рядом с куполом. После этого вокруг маркеров начали рваться тяжелые бомбы. 3 из них взорвались рядом с тоннелями на краю карьера. Дикки Уиллшер, который только что отпраздновал свое двадцатилетие, воткнул одну прямо в горло тоннеля. Склоны карьера рухнули.

Зенитки подбили самолет Эдвардса при выходе в атаку. Снаряд взорвался на левом крыле, и баки вспыхнули. Остальные увидели, как «Ланкастер» несколько секунд медленно терял высоту, а потом вошел в крутое пике. Прежде чем самолет упал, появились 2 парашюта, потом взорвался «толлбой». Это был первый самолет, который эскадрилья потеряла за несколько недель. Несколько человек были ранены в воздухе, кое—какие самолеты пришлось списать, но на несколько недель смерть взяла увольнительную. Это была ее самая долгая отлучка из эскадрильи.

Хотя эскадрилья проводила дневные налеты, она не использовала сомкнутый строй, как это делали американцы. Одной из причин было использование SABS. При боевом курсе длиной 10 миль по сомкнутому строю не промахнется и слепой. При заходе на цель они использовали то, что Чешир называл «гусиной стаей» — линии из 5 самолетов в строе фронта. Интервал в линии был 200 ярдов, расстояние между линиями — 300 ярдов. Каждый самолет летел на своей высоте, поэтому перед зенитками находилась весьма сложная цель. Самолеты в таком строю могли заходить на цель и бомбить ее почти одновременно.

Но был и недостаток. Дым от первых бомб часто скрывал цель от бомбардиров задних самолетов, но при бомбежке «стаи» последние бомбы уже находились в воздухе, когда начинали рваться первые.

Приземлившись в Вудхолле, Чешир обнаружил, что его дожидается «Мустанг». Американские друзья Шарпа сразу сказали «да», и американский пилот пригнал самолет. Он показал Чеширу кабину, пожелал ему на прощанье удачи и оставил знакомиться с новой игрушкой. Только теперь Чешир полностью осознал, что именно затеял. Раньше он никогда не летал на американских самолетах. В действительности Чешир вообще не летал на одномоторных самолетах после

первых учебных полетов, что было 5 лет назад. У наземного персонала тоже возникли проблемы. Долгое время они просто не могли найти горловины топливных баков.

Чешир решил, что прежде чем взлетать, ему следует немножко поучиться. Но все эти благие намерения разлетелись вдребезги, когда на следующее утро Кохрейн приказал совершить налет на пусковые установки возле Сиракур. Они обнаружили, что дымовые бомбы не удастся подвесить под крыльями «Мустанга». Оружейники работали, как проклятые, смастерив какие—то тросовые подвески. Один из штурманов помог Чеширу разобраться с курсами, он записал их на листке бумаги и сунул в наколенный карман. Он взлетел на «Мустанге» за полтора часа до вылета, чтобы ознакомиться с самолетом, но даже и не пытался садиться. Слишком велик был риск разбить самолет при первой посадке, и если он собирался куда—то лететь на нем, посадку разумнее было отложить на потом.

Вряд ли до этого, да и после, в операции участвовал подобный пилот. Особенно учитывая то, что Чешир был специалистом высокого класса, отправиться в боевой вылет, сев в самолет первый раз... Да еще пересев с многомоторного бомбардировщика на легкий истребитель, что делает положение вообще из ряда вон. Однако Чешир благополучно справился со всеми трудностями. Он прибыл к цели, разминувшись с бомбардировщиками всего на пол—минуты. Скорость «Мустанга» была на 90 миль/час больше, чем у «Ланкастера». Он просто не мог учесть изменения ветра, чтение карты и пилотирование. Ведь теперь Чешир был сам себе штурман, бомбардир, стрелок и радист. И к тому же за 1 час он выучился управлять новым самолетом так здорово, что смог спикировать сквозь плотный огонь зениток.

С самого начала «Мустанг» восхитил его, и уже через полчаса Чешир понял, что «почувствовал» самолет. Он был легче, чем «Москито», и не шел ни в какое сравнение с «Ланкастером». С высоты 7000 футов Чешир заметил бетонные плиты, которые прикрывали подземный ракетный ангар возле Сиракура. После того, как бомбардировщики достигли исходной точки, он спикировал до высоты 500 футов, по ходу дела превысив дозволенную для «Мустанга» скорость, и сбросил дымовые бомбы в паре футов от бетона. Кто-то из пилотов положил «толбой» прямо в центр бетонной плиты, бомба пробила 16 футов железобетона, прежде чем взорвалась. Еще одно попадание пришлось в западную стену и разрушило ее. Одна бомба взорвалась глубоко в земле под краем плиты.

Спускалась ночь, когда они вернулись из налета на Сиракур. Первая посадка Чешира на «Мустанге» стала ночной посадкой, которая всегда вдвое труднее. Он плохо помнит, как все происходило. Просто внезапно он обнаружил, что «Мустанг» катит по взлетной полосе, к великому изумлению пилота.

(Если кому-то бомбежки 617-й эскадрильи покажутся однообразно меткими, пусть он вспомнит, что бомбы сбрасывались на скорости 200 миль/час с высоты 18000 футов и в нескольких милях от цели, которая представляет собой небольшую бетонную площадку, зарытую в землю. Бомбардир чаще всего просто не видит ее. С такой высоты и на таком расстоянии даже белый квадрат мишени на полигоне кажется не больше булавочной головки. Дымовые бомбы Чешира были наилучшей возможной точкой прицеливания, но обычно над землей стоит дымка, которая скрадывает дым. Ни одна другая эскадрилья не могла сделать то же самое.)

Серые тучи все еще стояли над Па—де—Кале. Они формировались над Северным морем и ползли на сушу. 617-я эскадрилья каждый день на рассвете ожидала, что тучи развеются, ведь самолеты—снаряды продолжали падать на Лондон. На юге силы вторжения завязли на плацдарме, но даже прорвавшись, они встретили бы препятствие на пути к пусковым установкам — Сену. В Лондоне лидеры нации (хотя народ этого не знал) с тревогой ожидали первых стартов с таинственных пусковых площадок. Они предполагали, что работы почти завершены.

Несколько раз экипажи занимали места в самолетах, однажды они даже взлетели, но все рейды постоянно отменялись. Со стороны не видны тяжелые испытания даже отмененного налета. Нервотрепка ежедневных инструктажей в 5.00, затем отмена и ожидание в готовности. Подготовка в старту, когда никто не знает, останется ли в живых к вечеру. А потом сумерки приносят передышку до 5.00 завтрашнего дня. Так проходит день за днем, вся война кажется всем летчикам именно такой. Часто они взлетают, прорываются сквозь огонь зениток и истребители прикрытия, только чтобы обнаружить, что цель закрыта тучами. Поэтому им приходится тащить бомбы назад и готовиться к вылету на следующий день.

Чешир совершил 98 вылетов. Учитывая среднюю продолжительность карьеры пилотов, он оставался жив просто чудом. По статистике, его должны были сбить уже раза 4. Артур Поллен, офицер разведки в Вудхолле, спросил Чешира, что он об этом думает. Тот ответил:

— Никакого напряжения, Артур. Ты продолжаешь свое дело более или менее автоматически и ни о чем не беспокоишься.

Поллен подметил, что когда Чешир говорил это, его правый глаз дергался, но сам Чешир этого не замечал.

Наконец 4 июля небо очистилось. Не слишком—то рано. Лондон продолжал подвергаться ударам. Тучи улетели прочь из Франции, и 617-я эскадрилья поднялась в воздух. На сей раз целью были ракетные хранилища и самолеты—снаряды в пещере возле Крейля под Парижем. Пещера уходила под холм, над ней лежали по крайней мере 25 футов известняка и грунта. Было решено обрушить свод и похоронить все там. Фок полетел вперед на «Москито», чтобы уточнить погоду и ветер по маршруту. Чешир полетел на «Мустанге», который успел полюбить. За ним 17 «Ланкастеров» взлетели с «толлбоями».

Чешир спикировал до 200 футов и так аккуратно положил маркеры, что Фоку не пришлось возвращаться. Несколько «толлбоев» проломались в пещеру сквозь свод на удивление легко. Остальные обрушили вход и уничтожили железнодорожную ветку, по которой самолеты—снаряды доставлялись в пещеру.

На следующий день был налет на Мимойек, где немцы упрятали под землю фантастические орудия с длиной ствола 500 футов, чтобы выпускать по 600 тонн взрывчатки в день по Лондону. Военный кабинет об этом не знал. Они только знали, что там находится одна из секретных установок Гитлера. С воздуха орудие было почти незаметно. Камуфлированная бетонная плита 30 х 20 ярдов прикрывала тоннель.

За час до заката Чешир на «Мустанге» нашел точку в известняковых холмах позади Кале, спикировал и сбросил свои маркеры. Когда вниз полетели «толлбои», он заметил 1 прямое попадание и 4 «очень близких разрыва», которые могли оказаться и более эффективными.

Когда он сел, ему вручили сообщение с вызовом Кохрейна. Поэтому Чешир поехал прямо в штаб группы. Кохрейн сказал ему, когда он входил:

— Я посмотрел документы и обнаружил, что вы совершили уже 100 вылетов. Хватит, пора отдохнуть. Я приказал Тэйту принять командование. — Чешир открыл было рот, чтобы возразить, но Кохрейн добавил: — Не надо просить... Сожалею, но это решено. Сотня — очень хорошее число, чтобы остановиться. — Он поблагодарил Чешира, спокойно и просто, без лишних красот. А потом бросил новую бомбу: — Шэннон, Манро и МакКарти тоже отзываются. Они летают уже 2 года, и им тоже нужен отдых.

Как Чешир и ожидал, эта троица запротестовала. Но с этого момента они резко изменились, и Чешир понял, что напряжение сказалось на его неизменных командирах звеньев. Манро, известный под кличкой «Счастливец», потому что никогда не улыбался, вел себя, как маленький мальчик. Он бегал вокруг столовой, невнятно лепеча, и постоянно смеялся.

Все они заслужили отдых. Все имели Ордена за выдающиеся заслуги, Кресты за летные заслуги, пряжки к ним. Эскадрилья устроила им проводы, на которых кое—кто чуть не расплакался (возможно, спьяну). Но прежде чем они отбыли, появился подполковник авиации Вилли Тэйт. Он поставил Фока командовать звеном, командование двумя другими звеньями приняли ветераны Кокшелл и Айвесон. Тэйт был валлийцем. Загорелый, стройный, с прямыми черными волосами, он на все имел собственную точку зрения и свежий взгляд. Тэйт имел привычку ничего не говорить долгое время, стоя рядом с человеком. Он стоял, плотно сжав губы и зажав жестянку с пивом почти под мышкой — между предплечьем и запястьем. Если он открывал рот, то лишь чтобы сделать большой глоток. Ему было 26 лет, и он имел 2 Ордена за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги.

Тучи снова укрыли Францию, поэтому 10 дней полетов не было. Это оказалось большим счастьем для



пусковых установок, зато эскадрилья получила шанс получше познакомиться с новым командиром. А Тэйт получил возможность поучиться целеуказанию на «Мустанге».

17 июля метеорологи сообщили, что тучи уходят. Через 2 часа 617-я эскадрилья уже летела к Визернесу. На этот раз, во время первой попытки наводить бомбардировщики, Тэйт полетел на «Москито», взяв в качестве штурмана Денни Уокера. На земле лежала густая дымка, и им пришлось долго кружить под огнем зениток, прежде чем они ясно различили большой бетонный блокгауз, почти слившийся с землей. Тэйт спикировал с 7000 до 500 футов, прежде чем сбросить дымовые маркеры. Он сделал это точно, Фок тоже сбросил маркеры. Через несколько минут Найтс и Кирнс добились прямых попаданий «толлбоями», еще несколько бомб вызвали извержения всего в 40-50 футах, то есть примерно там, где и хотел видеть взрывы Уоллис.

Еще несколько дней летчики ждали погоды. 20 июля они снова полетели в Визернес. Тэйт в первый раз полетел на задание на «Мустанге». Он обнаружил над районом цели рваные тучи и густую дымку на земле. Зенитный огонь был плотным. Тэйт прорвал завесу, сбросил дымовые бомбы и набрал высоту 4000 футов. Посмотрев вниз, он едва различил дым. Очевидно, что бомбардировщики с высоты 18000 футов и расстояния в несколько миль не увидят его. Тогда Тэйт сделал совершенно неожиданную вещь. Он вызвал бомбардировщики по радио и приказал:

— Наводить прямо по мне!

Он бросил самолет в пике сквозь огонь зениток и начал кружить на высоте 1000 футов, надеясь, что сверкание крыльев на солнце поможет бомбардирам.

Снаряды рвались вокруг «Мустанга». Осколки и пули сделали множество мелких пробоин в фюзеляже и

крыльях. 2 пули прошли сквозь топливный бак (который был самозатягивающимся) и едва не попали в бачок с гликолем (который таковым не был). Но и теперь бомбардиры ничего не видели.

Бомбардировщики не стали заходить на цель, пилоты сообщили, что не видят вообще ничего. Тогда Тэйт выскочил из—под огня, каким—то чудом не получив ни царапины. Эскадрилья вернулась домой с бомбами на борту.

Они прождали еще 5 дней, потом тучи рассеялись. 25 июля они полетели к Ваттану, Тэйт снова сел на «Мустанг». Смертоносные зенитки сверкали повсюду вокруг блокгауза, но на сей раз, впервые за много недель, не было ни туч, ни дымки. Воздух был чист и прозрачен, бомбардиры сообщили, что видят цель издали, поэтому Тэйту не нужно сбрасывать маркеры.

В тот день взрыватели «толлбоев» были установлены с задержкой в полчаса, поэтому они не видели взрывов. Однако пилоты видели клубы пыли при падении бомб буквально в тени стен блокгауза.

Фок прокрутился эти самые полчаса над целью на своем «Москито», держа наготове фотоаппарат. Он привез великолепные снимки взрывов. 5 прямых попаданий и 6 ОЧЕНЬ близких разрывов. Однако эскадрилье пришлось за это заплатить. 3 самолета были серьезно повреждены зенитками, 1 стрелок погиб — осколок снаряда перерезал ему горло. Одному пилоту пришлось спешно сбросить свой «толлбой», чтобы удержать самолет в воздухе. Харрис прислал специальные поздравления. И снова они ждали погоды. Только 31 июля «Ланкастеры» взлетели со своим смертоносным грузом, чтобы нанести удар по складам в железнодорожном тоннеле вблизи Рилли—ла—Монтань. Снова воздух был кристально прозрачным, и маркеры не потребовались. Пилоты с неслыханной меткостью обвалили оба входа в тоннель. Но при этом погиб один

из самых заслуженных экипажей. Капитан авиации Джок Рейд, спокойный молодой человек, заслужил Крест Виктории еще в предыдущем цикле. Зенитки подбили его «Ланкастер», когда он заходил на цель. Только 2 человека успели выпрыгнуть с парашютами.

На следующий день эскадрилья попыталась совершить новый налет на Сиракур, но снова тучи помешали. Они привезли бомбы назад. Но это уже было излишним. Битва вокруг пусковых установок завершилась. Армии освободителей прорвали оборону немцев и вышли в район Па—де—Кале. Но единственное, что оставалось пехоте — поглазеть на уничтоженные пусковые площадки. 617-я эскадрилья разрушила все и вся.

В Ваттане выяснилось, что «толлбои» разрушили крышу бункера и уничтожили все внутри. Немцы бросили эту установку.

Большой сборочный и пусковой центр в Визернесе был превращен в порошок. Купол весом 10000 тонн был сорван с основания, пусковые туннели под ним обрушились, так же, как и большая часть жилых галерей.

В Крейле выяснилось, что немцы напрасно надеялись, будто глубокие пещеры защитят ракеты и самолеты—снаряды. Их своды рухнули и погребли под собой то, что должны были защитить. То же самое произошло в Рилли—ла—Монтане.

«Толлбои» в Сиракуре прошел сквозь бетонный потолок толщиной 16 футов, взорвался внутри блокгауза и разрушил его. Близкие разрывы обвалили 2 из 4 стен, немцы прекратили работы на этой установке, начали было рыть глубокие траншеи, но потом забросили вообще все.

Самым впечатляющим было зрелище в Мимойеке, откуда чудовищное орудие V-3 должно было стрелять по Лондону. Один «толлбой» обвалил угол крыши

толщиной 20 футов и полностью засыпал тоннель левого орудия. Близкие разрывы обвалили тоннель правого орудия, а остальные шахты от сотрясений потеряли вертикаль. В 500 футах под землей при налете укрылись 300 рабочих. Они считали, что находятся там в полной безопасности. Так там и остались, погребенные.

Гитлер не жалел ни рабочих, ни материалов, чтобы прикрыть свои «непробиваемые» пусковые установки. Слишком поздно он обнаружил, что весь невероятный бетон поверх Festung Europa (Крепости Европа) ничего не защищает... только потому, что седой старик—ученый в 1939 году не поверил тому, что говорили все специалисты мира о бомбардировке.

Когда первое пушечное ядро пробило брешь в стене замка, рухнула не только каменная кладка. Рухнула опора независимых баронов, начался закат феодальной системы. А когда первый «толлбой» рухнул на Ваттан, он не только пробил щит секретного оружия, но и выбил основу германской обороны. Гитлер не мог или не хотел поверить в это. Он пытался строить все более и более толстые укрытия. Для сооружения бункеров подводных лодок в Гамбурге, Бремене, Эймейдене и Бергене были привлечены 10000 рабочих. Они строили толстейшие перекрытия. Бункера уже имели 16 футов железобетона на крышах, но немцы решили увеличить их до 30 футов. После напрасного труда над ракетными пусковыми установками это было чудовищное распыление ресурсов.

Вполне логично, что Черчилль, Фримен и Харрис отправили Уоллиса во Францию полюбоваться на то, что натворили его «толлбой», а также прикинуть, что они еще могут сделать в будущем. После Черчилля Уоллис был, похоже, первым из штатских, кто побывал там. Он отказался надевать форму.

— Какая польза от формы для такого седого старика, как я? Великий боже, я даже не смогу стоять, когда меня поволокут расстреливать!

Поэтому он одел старый грязный дождевик и серые брюки. В результате один американский майор во Франции попытался арестовать его как шпиона.

Район Кале еще не был полностью очищен от противника. Но Уоллиса так восхитили гигантские блокгаузы и разрушения, что он, похоже, и не заметил орудийной стрельбы. Вернувшись домой, он сразу отправился к Харрису в Хай Уайкомб. Харрис молча показал ему фотографии, на которых сотни рабочих копошились на бункерах подводных лодок в Гамбурге, Бремене и Эймейдене. Это были циклопические сооружения шириной 300 футов и высотой 70 футов. Было ясно, что немцы укрепляют их. То же самое говорили и донесения агентов.

— Похоже, у нас будет постоянная цель, — сказал Харрис. — После того, что вы сделали на ракетных бункерах, как вы думаете, справится «толлбой» с этим?

— Я думаю, что один или два «толлбоя» расколуют бетон. Но если мы намерены справиться с более прочными сооружениями, мне кажется, что нам потребуется нечто покрупнее. — Уоллис сделал сценическую паузу. — Например, 10-тонник. Я уже предлагал 10-тонные бомбы. Я верю, что теперь «Ланкастер» сможет доставить его в Германию.

Харрис поглядел на него. Помолчал и сказал:

— Мистер Уоллис, когда-то я сказал, что вы пытаетесь продать мне розового слона. Я думаю, что сейчас вы можете толкнуть мне 10-тонник.

Это был ОЧЕНЬ приятный день в жизни Уоллиса.

## Глава 17. Крест Виктории

617-я была прелестной эскадрильей. Не потому, что появились 10-тонные бомбы (о них пока не было речи), а потому, что Леонард Чешир получил Крест Виктории. Это был второй Крест Виктории, появившийся в молодой эскадрилье, и одно из самых замечательных награждений этим орденом.

Приказ ничего не говорил об отдельном проявлении выдающейся отваги. Он перечислял много сделанных вещей: случай, когда внутри самолета взорвался снаряд, но пилот продолжал идти на цель; добровольный вызов совершить второй цикл, как только закончился первый; его третий цикл; упрямое желание не получать новый чин, чтобы только в четвертом цикле принять участие в составе «эскадрильи самоубийц». Была упомянута его роль в налете на Мюнхен, когда он прорвался сквозь огонь зениток на высоте крыш. Также упоминалось, что он совершил более 100 боевых вылетов.

Крест Виктории часто получают в момент исключительного героизма, но гораздо труднее получить его за 4 года постоянной смелости. К награде Чешира представил Кохрейн. Часто высшие командиры теряют связь с подчиненными, но грубоватый Кохрейн, всегда крутившийся в авиагруппе, этого себе не позволил. И экипажи это отлично чувствовали. Он заслужил их полную преданность не гениальностью, а усердной работой и ясным пониманием тактических ошибок, которых следовало избегать. Это спасало жизни пилотов.

Чувствительный Чешир ощущал это больше других. Я процитирую письмо Чешира, в котором он ранее отдал должное Микки Мартину: «Прослеживая

эволюцию нашего бомбометания с малых высот, нельзя недооценить вклад Кохрейна. Он был единственным старшим офицером, которого мне удалось повстречать, с совершенно чистым, острым умом. Он следил за нами, вникая во все детали, исключительно быстро схватил самые основы и крайне редко обманывался. Если я спрашивал о чем—то, и он отказывал, то всегда четко излагал причины.

Если нам что—то было нужно, мы, как правило получали это немедленно. Мне кажется, что попроси я слона, я бы вскоре получил его по почте. Между прочим, однажды я НА САМОМ ДЕЛЕ попросил у него слона, так как наши тягачи увязли в грязи. Однако грязь подсохла, и он заявил, что теперь слон не нужен.

Однажды я попросил его оснастить 2 «Ланкастера» баллонами для азота (в качестве противопожарной меры) для лучших экипажей. У него не было надежды получить баллоны официально, так как они были расписаны на много месяцев вперед, хотя никому они не были нужны так сильно, как нам. Кохрейн связался с изготовителями и попросил передать нам первую пару, не информируя об этом никого. Через 3 дня мы получили баллоны.

И это касалось практически всего. Мы просто погибли бы, если бы нас не поддерживал такой сильный и критичный офицер, как Кохрейн. Он был, конечно, строгим командиром, совершенно безжалостным, если речь шла о чьей—то неэффективности, однако нет никаких сомнений, что именно он был ключевой фигурой во всем, чего добилась 617-я эскадрилья».

Сейчас 617-я эскадрилья потеряла свои основные цели, и Кохрейн занимался поиском новых, не менее важных, которые оправдали бы применение «толлбоев» и внимание специалистов эскадрильи. Эскадрилья окончательно приняла Тэйта. Элитные войска считали его немного отчужденным (после

Чешира и Мартина), пока при налете на Визернес он не спустился к земле на своем «Мустанге», лично изображая точку прицеливания для бомбардиров (своих) и зенитчиков (немецких). Пилоты позволили себе даже выбрать командира за столь безрассудный риск. С другой стороны, Тэйт полностью принял 617-ю эскадрилью, найдя там редкий подъем духа, которого он не видел с первого года войны. Бои шли уже пятый год, и найти добровольцев для рискованных предприятий становилось все труднее. 617-я эскадрилья была совсем иной. Все они были добровольцами на любое самое опасное предприятие, которое могло дать результат.

Они бомбили мост в Этапле, используя 1000-фн бомбы, так как налеты на стартовые позиции ракет истощили запасы «толлбоев». Однако, несмотря на попадания, мост был лишь немного поцарапан.

Отрезанные германские гарнизоны яростно обороняли порты французского побережья — Брест, Лориан, Ла Пал—лис, а Кригсмарине продолжали использовать их в качестве баз для подводных лодок. Кохрейн переключил 617-ю эскадрилью на массивные бункера—укрытия для лодок в этих портах. 5 июня эскадрилья бомбила бункера в Бресте, прорвавшись сквозь самый сильный зенитный огонь, который она встречала до сих пор. Летчики добились 6 прямых попаданий, прежде чем дымовая завеса скрыла цели.

При заходе на бомбежку в «Ланкастер» Чени попал залп из 3 зенитных снарядов. Последний взорвался в бомбовом отсеке, тяжело ранив штурмана и радиста. Правый внутренний мотор загорелся. Чени сбил пламя, включил огнетушитель и восстановил управление самолетом. Он запросил новый курс, но штурман не мог говорить. Он подполз к пилоту и написал цифры в бортжурнале. Оба раненых потеряли кислородные маски, и Чени дал ручку от себя, чтобы уменьшить



высоту. Тогда они получили бы возможность дышать. Однако теперь пламя охватило все правое крыло. Чени крикнул:

— Прыгайте с парашютами!

Он держал самолет ровно, пока весь экипаж, кроме него самого и радиста, не выпрыгнул. Радист не мог двигаться, и Чени попытался заставить самолет медленно набирать высоту, а сам бросился в хвост на помощь радисту. Несколько раз ему приходилось возвращаться в свое кресло, так как «Ланкастер» грозил войти в пике. Наконец он сумел вытолкнуть раненого через аварийный люк. Чени убедился, что радист в сознании и раскрыл парашют. Но тут оказалось, что люк заклинило. Чени сражался со створками, а самолет падал, падал, падал... Наконец ему удалось выбраться наружу.

Чени сел на воду. Ему пришлось проплавать пару часов, пока французский рыбачий баркас не подобрал его и еще 2 членов экипажа. Чуть позднее они вернулись в свою эскадрилью. Но никто не знал, что случилось с остальными.

Через день после налета на Брест эскадрилья отправилась бомбить убежища лодок в Лориане. Она добилась 2 прямых попаданий и нескольких близких разрывов, после чего дым скрыл все.

Даффи и его канадский экипаж не участвовали в этом налете. Накануне ночью Тэйт сказал им, что они завершили свой цикл и должны отправляться на отдых. Поэтому Даффи со своим штурманом вылетел на одном из «Москито», чтобы хлопнуть дверью напоследок. Это был один из тех «Москито», которых Чешир отправил для указания целей при налете на Мюнхен. Похоже, что самолет был слишком изношен, так как, когда Даффи выходил из пике над Уэйнфлит Сэндз, правое крыло сложилось, и они на скорости 400 миль/час врезались в фунт.

Именно в этот день пришло известие о производстве Даффи в капитаны авиации и награждении его Крестом за летные заслуги.

Погода оставалась прекрасной, и работы у эскадрильи было по горло. Вылеты проводились каждые 2 дня. Они еще пару раз возвращались, чтобы разгромить убежища в Бресте, провели несколько налетов на аналогичные цели в Лориане, Бордо и Ла Паллисе.

В большинстве этих налетов бомбардировщики взлетали отдельно и собирались над Гастингсом, чтобы выстроиться клином на высоте 18000 футов. «Малышка» Уилшер жил там еще год назад, поэтому он, увидев дом матери, высовывался из кабины и махал рукой, крича:

— Привет, мамочка!

Его мать видела это множество раз, оставаясь в блаженном неведении, что ее любимый сынок отправляется навстречу зениткам и вражеским истребителям.

Во время налетов эскадрилья потеряла 2 или 3 самолета, но мораль оставалась высокой. Некоторые старые экипажи отправились на отдых (точнее, были отправлены), прибыли новые. Между налетами они усердно практиковались в работе с SABS на полигоне.

Иногда не хватало «толлбоев», и самолеты брали 2000-фн бронебойные бомбы, которые могли только поцарапать убежища. Сэр Артур Харрис постоянно требовал больше и больше «толлбоев». Он вызывал офицера по вооружению и спрашивал его:

— Вы наскребли достаточно «толлбоев» для завтрашнего налета на Брест? (Или Лориан, Ла Паллис и так далее.) Часто ответом было:

— Нет. Боюсь, что нет, сэр.

— Чертовски плохо. Отправляйтесь к Фриману.

Офицер по вооружению шел к сэру Уилфреду Фриману, который завершал спор словами:

— Передайте Бертю, что он не сможет получить луну.

Офицер возвращался и старался передать это как можно дипломатичнее, на что Харрис отвечал яростной руганью.

Для одного из налетов на Ла Паллис они смогли набрать только 7 «толлбоев», и эскадрилья добилась 6 прямых попаданий в укрытия. После этого Кохрейн прислал поздравления, заметив:

— Вы побили все рекорды.

Уоллис не проектировал «толлбой» для пробития толстого железобетона, однако оружие оказалось настолько замечательным, что и это было ему по силам, хотя бомбы никогда не набирали положенной скорости. Бомбометание проводилось с высоты 18000 футов, вместо предписанных 40000 футов, так как «Ланкастеры» не могли подняться выше.

Бункера в Бресте имели крыши толщиной 16 футов. 1 или 2 «толлбоя» раскалывали ее, а остальные пробивали крышу насквозь и взрывались внутри убежища. После первого налета немцы попытались отремонтировать и усилить убежища, но следующие налеты показали им, что это бесполезно. «Непробиваемые» бетонные чудовища оказались уязвимыми, и для лодок во французских портах наступили горячие деньки. Агенты передавали, что лодки покидают порты и не собираются туда возвращаться.

Агенты также предположили, что немцы планируют затопить корпус старого крейсера «Гуден» на входе в гавань Бреста, чтобы союзники не могли использовать порт. 617-я эскадрилья совершила вылет и сбросила 1000 фн бомбы на него. К вечеру старый крейсер затонул прямо на своей якорной стоянке.

Вскоре ожидалось поступление новой 10-тонной бомбы Уоллиса. Однако из—за крайней сложности работы шли не так быстро, как хотелось бы. Фримен окрестил новую бомбу «Гранд Слэм». Примерной датой выпуска был намечен февраль 1945. Тем временем американцы начали производство «толлбоев» и принялись разрабатывать новые и более эффективные методы производства «гранд слэмов».

## Глава 18. В Россию

Можно сказать, что судьба линкора скрывалась в ванне вице—маршала авиации достопочтенного Ральфа Кохрейна. Его мозг не отдыхал никогда. Кохрейн долго размышлял над проблемой «Тирпица», и однажды, когда он мылся, то решил бросить на это дело 617-ю эскадрилью. Он выскочил из ванны, вытерся, оделся и помчался разыскивать Харриса. И Харрис согласился.

«Тирпиц» все еще стоял в Альтен—фиорде, за Полярным Кругом в северной Норвегии. Спокойно отстаиваясь внутри плотного кольца противоторпедных сетей, он приковывал к месту 3 линкора союзников, которые были отчаянно нужны в других местах. Но требовалось прикрывать конвои в Россию. Сначала его повредила русская подводная лодка. Потом британские миджеты вывели его из строя на 6 месяцев. Затем нанесли удар ВСФ, но линкор снова был отремонтирован.

Кохрейн бросился в Вудхолл.

— Тэйт, вы должны потопить «Тирпиц», — заявил он.

Потом они принялись обсуждать, как же все—таки это сделать. Первой проблемой, как предупредил Кохрейн, станут дымовые завесы вокруг корабля. Немцы проложили по берегу узкого фиорда трубопровод и могли начать постановку завесы простым нажатием кнопки. На самом линкоре тоже имелась аппаратура постановки завесы, и вместе они могли полностью закрыть фиорд дымом за 8 минут.

Времени для маневрирования при заходе на бомбежку не оставалось. Тэйт отправился в бар, чтобы перехватить бокал пива и поразмыслить над этим.

Он расстелил карты на полу своего офиса и начал измерять расстояния так и этак. Дистанция была

великовата, что—то около 3000 миль... возможно, дальности полета не хватит. Он нагрузил 3 «Ланкастера» бомбами, залил полные баки бензина и отправил в полет 3 самых молодых экипажа (полет на предельную дальность как раз то, чем должны заниматься зеленые юнцы). Они должны были пролететь вокруг Англии это самое расстояние. Затем он отправил самолет с половиной запаса топлива, чтобы проверить, как он сможет преодолеть обратный путь. Когда бомбардировщики сели, Тэйт измерил количество оставшегося топлива. Результат оказался разочаровывающим. Пришлось сообщить Кохрейну, что «Тирпиц» находится вне пределов досягаемости.

Через 2 дня Кохрейн прилетел еще раз и сообщил:

— Вы можете вылететь из России, — он ткнул пальцем в карту. — Отсюда, из Ягодника. — Ягодник был русским аэродромом на островке на реке Двина в 20 милях от Архангельска. — Летите туда из северной Шотландии с бомбами, там дозаправьтесь, затем сделайте, что требуется, возвращайтесь в Ягодник, снова дозаправьтесь и возвращайтесь домой.

Он сказал, что теперь имеет достаточно «толлбоев» и может послать вместе с ними 9-ю эскадрилью. 9-я эскадрилья не могла использовать SABS, но бомбила почти так же точно, используя бомбовые прицелы Mark XIV. 2 «Либерейтора» должны были перевезти наземный персонал и запасные части.

План операции был разработан очень быстро, и через 3 дня, получив предсказание хорошей погоды, эскадрилья, имея на борту «толлбои», перелетела в Лоссимут. Там они заправились, и ярким солнечным днем 10 сентября самолеты отправились в долгий путь в Россию. Они имели несколько тонн перегрузки.

В сумерках бомбардировщики пересекли норвежское побережье. Так как они поднялись в высокие широты, магнитный компас принял

откалывать коленца, однако ночь была ясной, и пилоты смогли определиться по очертаниям береговой линии. После этого они пересекли Финский залив и продолжали ночной полет. Когда занялся слабый северный рассвет, самолеты повернули на восток, к Ягоднику.

В течение ночи самолеты растрепали строй, и теперь каждый поодиночке влетел в серую тучу. Русские утверждали, что в этом районе облачность не опускалась ниже 1000 футов уже 25 лет. Однако Тэйт летел на высоте как раз 1000 футов и не видел решительно ничего.

Он немного сократил высоту, но и на 500 футах не было ничего, кроме сплошной серости. Сейчас они должны были лететь над равниной. Если бы на пути попались предательские сопки, дело могло кончиться скверно. Тэйт искренне надеялся, что тундра плоская.

На высоте 400 футов они увидели деревья, мчавшиеся сквозь туман, подобно призракам. В кабине возникло некоторое напряжение. Летчики сидели на месте уже 10 часов, глядя на шкалы приборов.

Теперь они летели над бесконечным лесным океаном, бесконечным, пустынным и диким. Ни дорог, ни городов, не было даже тропинок. Изредка мелькали крошечные серые озера. И деревья, с запутавшимися в ветвях клочьями тумана. На стеклах кабины появилась легкая изморозь. Они то и дело попадали в тучи даже на высоте 300 футов. Радист Артур Уорд никак не мог поймать сигнал приводного маяка Ягодника (его вообще никто не слышал).

Подшло расчетное время прибытия. Они должны были оказаться на месте, но видели только деревья. А бензина осталось менее, чем на час полета. Тэйт повернул на юг, пытаясь найти аэродром. Зная, что компас и погода могут ввести в заблуждение, они полагались на приводной маяк. Тэйт уже начинал

беспокоиться всерьез. Но не столько за себя, сколько за остальные самолеты.

Внезапно бомбардир Даниэлс крикнул, что в разрывах облачности видит реку. Тэйт направил нос самолета вниз. Они выскочили из тучи и оказались прямо над аэродромом. Один «Ланкастер» заходил на посадку, еще 2 кружили, дожидаясь своей очереди. Через 5 минут они благополучно сели, и тут выяснилось, что прибыло совсем немного самолетов. Считая 9-ю эскадрилью, где—то болтались еще 20 самолетов. Они отправились в разваливающуюся хижину, изображавшую аэродромные постройки. Тэйта начали одолевать мрачные предчувствия. Ни один из отставших самолетов не имел топлива больше, чем на полчаса полета. Катастрофа подступила вплотную.

В течение следующего полчаса прибыли еще 7 «Ланкастеров» и 2 «Либерейтора». Экипажи устали, как собаки, и удивились, как это они сумели добраться до цели благополучно.

Настал момент, когда у всех пропавших самолетов не осталось топлива. Не прибыли еще 13 бомбардировщиков. Пришел русский переводчик и сообщил, что еще 1 «Ланкастер» благополучно сел на другом аэродроме на соседнем речном острове. Через 5 минут сообщили, что там же благополучно сели еще 4 «Ланкастера». А потом начали приходить сообщения об остальных самолетах, которые сели на разные аэродромы в радиусе сотни миль. Через 3 часа Тэйт знал о месте нахождения всех самолетов до последнего.

В это нельзя было поверить. В совершенно дикой местности русские проследили за судьбой каждого самолета с такой же быстротой, как это было бы сделано в Англии. Они сбросили на парашютах медиков к тем, кто оказался в одиночестве. Просто невероятно, но никто не погиб. Однако 2 самолета 617-й эскадрильи



и 4 самолета 9-й эскадрильи пришлось списать, так как они сели на болота.

Нилан уже был готов совершить аварийную посадку, когда заметил под собой крошечный аэродром. Топливо уже кончилось, и ему пришлось планировать на полосу. Только выпустив до отказа закрылки, он затормозил в паре дюймов от деревьев. Через пару минут появился Айвесон и сел на этот же аэродром. Уайнесс и Росс сели на болота. Зенитки серьезно повредили самолет Кэри, когда он летел над Финляндией. Однако Джерри Уитерик успел уничтожить одну зенитку. Самолет сел в Ягоднике, и экипажу пришлось заделывать пулевые пробоины.

Русские разместили всех сержантов в землянках, а офицеров по дощатым мосткам проводили на плавучую казарму. Над ней на ветру трепыхался транспарант: «Добро пожаловать, славные летчики KBBC!»

— Прелестно, — отозвался об этом Уитерик.

Больше никаких социальных различий не было. И землянка, и казарма кишели насекомыми, одинаково пропахли дерьмом. Пока экипажи пытались обустроить жилища и открыть окна, Тэйт собрался лететь за Айвесоном и Ниланом. Русский пилот взял его с собой на древний биплан. Тэйт вздрогнул, когда два монголоидных солдата начали лупить по мотору молотком. Они закончили, и крайне неохотно Тэйт забрался в кабину. Фонарь захлопнулся, как крышка гроба.

К изумлению Тэйта, эта штука взлетела, и через полтора часа русский пилот посадил ее рядом с 2 «Ланкастерами». Тэйт нашел свои экипажи в бревенчатой избе, утонувшей в море грязи. Русские хорошо накормили их, но отказывались выпускать наружу. Там находились русские девушки, но летчики вели себя целомудренно, они даже не глядели на девушек. Отчасти потому, что те были

непривлекательны, но в основном потому, что одна из девушек, походя, подняла русского часового в воздух одной рукой. Пэдди Бланш, стрелок Нилана, чувствовал себя нехорошо. Он не был ранен. Однако за обедом перед ним оказался стакан водки. Бланш решил, что это вода, и осушил стакан одним глотком. Сначала он побелел, потом побагровел и лишь с большим трудом сумел отдышаться.

У Айвесона еще оставалось достаточно бензина, чтобы долететь до Ягодника. Он дал полный газ и взлетел, едва не зацепив деревья. Русские привезли бензин для Нилана. Нилан начал разбег, но из—за неполадок в системе зажигания моторы его самолета работали с перебоями. Чувствуя, что ему не хватает мощности для взлета (он бы, конечно, взлетел, но не с 6-тонной бомбой), Нилан дернул сектора газа и оторвал самолет от земли. Он врезался прямо в вершины деревьев и целую сотню ярдов рубил ветки пропеллерами. В стороны полетели сучья, в радиаторы набились прутья и листья, кривая ветка вспорола обшивку кабины и застряла рядом с Ниланом, прежде чем моторы набрали обороты. Ветер свистел в разорванной обшивке и бил прямо в лицо Нилану. Он едва мог смотреть, прикрывая глаза ладонью. Один мотор отказал, перегревшись из—за засоренного радиатора. Однако Нилан сумел добраться до Ягодника и отдал самолет заботам механиков, которые принялись за ремонт.

А потом на Ягодник обрушился дождь. Пилотам пришлось 3 дня ждать погоды. Дружелюбные русские пытались развлечь их, как могли. Но за стенами хижин лежало море грязи, и экипажи сидели взаперти, охотясь за насекомыми и поедая грубый черный хлеб, «боршт» и полусырой бекон... Когда из—за стола поднимался последний из завтракавших, наступало время садиться первому обедающему. Летчики заливали все водкой,

которая помогала русским выжить в этом климате. По крайней мере, Тэйт решил именно так. Его мнение уважали, так как он оказался единственным человеком, которого не посмели кусать паразиты. Тэйт заявил, что это были капиталистические насекомые, и они приняли во внимание его высокое звание. Однако Уитерик заявил, что русские вши должны бы вести себя иначе.

Русский переводчик, который все время улыбался, сверкая стальными зубами, и благоухал одеколоном, ночью повел их в подземное убежище посмотреть кинофильм. Фильм затянулся на несколько часов, но был исключительно однообразен — русские танки, самолет и вопящие солдаты, несущиеся вперед среди адского леса разрывов... и повсюду мертвые немцы.

На следующий день специально привезенная футбольная команда сыграла с англичанами. Среди игроков оказались русский командир и начальник аэродрома, которые усердно пытались руководить своей командой с помощью жестов. Наконец русским, невероятными усилиями, удалось попасть мячом в колено командира, из чего получился гол. Вся команда бросилась его поздравлять. После этого футболисты успокоились и начали играть нормально. Русские легко победили со счетом 7:0.

15 сентября солнце выползло из—за горизонта низко на юге и осветило чистое небо. Экипажи разбежались по самолетам и на всякий случай запустили моторы, когда на аэродром, подобно чайке, порхнул метеорологический самолет и принес известие, что над Альтен—фиордом чистое небо. Через несколько минут 28 «Ланкастеров» двух эскадрилий разбежались по кочковатому лугу и взлетели, взяв курс на запад. Тэйт летел медленно, выжидая, пока эскадрильи построятся. «Ланкастеры» построились «стаей» на малой высоте над Белым морем. Строжайший приказ соблюдать радиомолчание сильно замедлил эту

процедуру. Серая вода внизу приглушала грохот моторов, когда они пересекали пустынные берега Лапландии. Но гулкое эхо раскатывалось между обледенелыми скалами. Земля была совершенно безжизненна, если не считать странных изуродованных ветром деревьев.

Один из моторов самолета Тэйта все время сбоил, сотрясая самолет. Однако он продолжал полет, беспокоясь лишь о том, сумеет ли набрать высоту для сброса бомбы. В 90 милях от Альтен—фиорда впереди показались горы. Тэйт дал полный газ, и мотор заработал. Они легко перемахнули через последний хребет. Путешествие завершилось.

Впереди, словно нарисованный на карте, раскинулся в лучах солнца Альтен—фиорд. Самолеты поднялись на высоту 11000 футов. Пилоты опасались дымовых завес, однако сразу увидели черный силуэт линкора на якорной стоянке под берегом. Белые струи дыма начали растекаться по воде, но поздно.

Бомбардировщикам оставалось 5 минут лета до момента сброса бомб, и белая вуаль уже начала закрывать линкор. Там, наверное, были установлены сотни постов постановки дымзавес. Открыли огонь береговые зенитки. Строй бомбардировщиков прошел между белыми клубками разрывов, и тогда открыли огонь орудия «Тирпица». 2 минуты до точки сброса бомб. Дым быстро закрывает линкор. Даниэлс, находившийся в носовой кабине, крикнул:

— Прицел включен!

Черный корпус пропал, но мачты торчали поверх дыма и были четко видны еще несколько секунд. Даниэлс попытался удержать перекрестие на точке, но не увидел ничего, кроме белого клубящегося дыма. Эти секунды показались ему вечностью. «Ланкастер» дернулся, когда бомба пошла вниз, и Тэйт круто положил его на крыло, уходя от огня зениток.

Остальные бомбардировщики тоже потеряли точку прицеливания в последнюю роковую минуту. Говард, Уоттс и Сандерс отбомбились по тусклым вспышкам зениток, видным сквозь дым. Келл и Нилан сбросили бомбы туда, где видели в последний раз линкор. Остальные, к своему величайшему разочарованию, не бомбили вообще. Бледные фонтаны дыма отмечали разрывы бомб. А после одного из них над белой пеленой взлетел фонтан черного дыма. Тэйт сначала обрадовался, но потом решил, что этот «толлбой» попал на берег. Некоторые «Ланкастеры» развернулись для второго захода, но дым стал еще гуще, и они вернулись в Ягодник.

Когда самолеты сели, Вудс, один из бомбардировщиков, сообщил, что видел, как «толлбой» Даниэлса попал в корабль, но ему никто не поверил. Русские не пытались скрыть своего разочарования неудачей. Некоторые из бомбардировщиков сохранили «толлбой», поэтому пилоты хотели совершить повторный вылет. Однако вмешалась погода, зарядили дожди, с севера поползли зимние тучи. Крайне неохотно Тэйт отказался от этой идеи, и самолеты отправились домой. Самолет Леви так и не вернулся. Где-то над Норвегией он сбился с пути, возможно, из-за поломки компаса, и врезался в горный склон. Это был полностью еврейский экипаж, спокойные, скромные люди, исключительно надежные. С ними летели 4 человека из экипажа Уайнесса.

Ускользнувший в последний момент успех разозлил Кохрейна. Он резко заметил:

— Еще минута видимости, и вы накрыли бы его. Я всегда боялся, что эти дымовые горшки помешают вам.

Он ничего не сказал Тэйту. Однако Кохрейн ни в коем случае не собирался оставить «Тирпиц» в покое.

Через 2 дня эскадрилья вместе с 5-й группой бомбила канал Дортмунд — Эмс. Именно там год назад они встретили самое страшное испытание. На сей раз

«Москито» сбросили маркеры с малой высоты, как учил Чешир, и бомбы разрушили облицовку канала. Группа отбомбилась более точно, чем год назад. После эксперимента с 617-й эскадрильей Кохрейн увидел, как остальные эскадрильи отрабатывают те же методы.

У Тэйта на взлете отказал мотор, однако он удержался в воздухе и продолжил полет на 3 моторах, хотя и с меньшей скоростью. Он вывалился из облака над целью и увидел воду из важнейшей транспортной артерии северной Германии, которая хлестала сквозь бреши. Но этой ночью они понесли потери. Истребители перехватили возвращающиеся бомбардировщики, и Тэйт видел, как падали пылающие «Ланкастеры». 617-й эскадрилье повезло, она потеряла только 1 самолет. Стаут пропал без вести.

После этого для канала начались плохие времена. Между шлюзами уровень воды упал, и десятки барж сели на дно в грязь вместе с углем, секциями подводных лодок и другими важнейшими грузами. Гитлер отправил 4000 рабов отстроить разбитые стены канала. Когда работа была почти завершена, 5-я группа снова все разрушила. Снова были отправлены рабы. На сей раз они отремонтировали канал. Немцы открыли шлюзы и наполнили его водой. Однако через 2 часа прилетели «Ланкастеры» и все разнесли вдребезги. Больше этот канал не действовал.

Нилану сказали, что с ним «покончено». После 2 циклов без отдыха он просто износился. Мозг регистрировал ошибки пилотирования, но мышцы не реагировали. Он получил еще одну оплеуху. Его Орден за выдающиеся заслуги был прислан по почте. Взбешенный Нилан пообещал пришить его тому, кто прислал.

Но Хамфри предусмотрительно сохранил орден в сейфе. Нилан долго ожидал назначения и за время безделья немного поостыл. Однажды он прокрался в

канцелярию эскадрильи, осторожно огляделся и спросил:

— Хэмп, могу я посмотреть на свой орден?

Хамфри торжественно достал его из сейфа, Нилан покачал его на ладони и сказал:

— Гек, я думаю, что теперь король со мной больше не встретится.

Он был награжден несколькими медалями, в том числе американскими, но долгое время носил на мундире только ленточку Ордена за выдающиеся заслуги. Правда, позднее он присоединил к ней ленточку Креста за летные заслуги.

Разведывательный самолет сообщил, что «Тирпиц» пропал из Альтен—фиорда. Началась легкая паника, особенно среди моряков. Но пришло сообщение от Эгиля Линдберга. Линдберг был норвежским секретным агентом. Он держал свой передатчик в комнате над моргом Тромсё. Линдберг сообщил, что «Тирпиц» прибыл в Тромсё с огромной пробоиной в полубаке. Ее проделала тяжелая бомба. («Т оллбой» Даниэлса ПОПАЛ в линкор. Возможно, он был самым метким бомбардиром за всю войну.) Линдберг думал, что «Тирпиц» прибыл в Тромсё, так как этот порт имел более мощные ремонтные заводы. Кохрейн с радостью услышал новость, хотя судоремонтные заводы его не волновали. Самым важным было то, что линкор оказался на 200 миль южнее Альтен—фиорда, это сокращало общую длину маршрута на 400 миль. Теперь «Тирпиц» оказался в пределах досягаемости «Ланкастеров».

Он вызвал подполковника авиации Брауна, старшего механика своей группы, и сказал:

— Браун, нам нужно воткнуть еще 300 галлонов бензина в «Ланкастер».

— Да, сэр. Мы можем установить дополнительные баки в бомбовых отсеках.

— Нет, там будут «толлбои». Идите, идите и думайте. Есть на складах что—то, что вам потребуется? Мы не можем терять время попусту.

У Брауна не было даже проблеска идей, пока он не вспомнил, что когда—то «Веллингтоны» оснащались длинными, похожими на карандаши, подвесными баками. Если он найдет их, то сможет втолкнуть внутрь фюзеляжа «Ланкастеров». Кохрейн дал разрешение, и Браун принялся обзванивать все аэродромы в поисках баков. Потом он отправил грузовики забрать их.

Новые заботы отвлекли Кохрейна от возни с «Тирпицем». Правый фланг американских войск на границе между Францией и Германией застрял в проходе Бельфор. Рейн преграждал путь в Германию. Вблизи от швейцарской границы на Рейне находилась дамба Кембс. Было ясно, что если американцы начнут форсировать реку, немцы взорвут дамбу, и хлынувшая вода просто утопит всех и вся. И для этого требуется всего—навсего одна мощная мина, заложенная под затвор дамбы. Это была идеальная цель для странных бомб 617-й эскадрильи, которыми были уничтожены дамбы Мён и Эдер. Однако модернизированные самолеты давно обрели обычный вид. Для переоборудования новых самолетов требовалось несколько недель. Кроме того нужно было обучить экипажи. А этих нескольких недель не было.

Было бесполезно сбрасывать бомбы с большой высоты. Шанс на то, что тяжелая бомба взорвется в нужном месте — у подножия дамбы со стороны водохранилища — был практически нулевым. Прямое попадание в гребень плотины было не лучше. Оставался только один путь... Кохрейн решил, что «толлбой», сброшенный низко над водой недалеко от затвора плотины, войдет в воду и врежется прямо в створки. Взрыватели будут иметь большую задержку, чтобы низколетящие бомбардировщики успели удалиться.



Это следовало делать очень аккуратно. Налет приходилось выполнять днем, а плотину окружало множество зениток. Бомбардировщикам придется лететь очень низко и по прямой, что могло кончиться большой кровью. Сомнений в том, кому поручить это задание, не возникало!

Кохрейн тщательно продумал операцию. Самолеты будут разделены на 2 группы. Одна зайдет с запада и сбросит бомбы с высоты 8000 футов, отвлекая на себя зенитки. Как раз в тот момент, когда будут рваться их бомбы, 6 «Ланкастеров» подкрадутся на малой высоте с востока и нанесут главный удар. В то же время эскадрилья «Мустангов» спикирует на позиции зениток и обстреляет их ракетами. Тогда они могут и не заметить низколетящие бомбардировщики, по крайней мере, те могут успеть делать свое дело. Это требовало синхронности до секунд. 617-я эскадрилья упражнялась ежедневно в течение недели, пока финальное шоу над Уэйнфлитом не прошло превосходно. Тэйт настоял на том, чтобы командование ударной группой поручили ему.

Летчики знали, или по крайней мере чувствовали, что Кембс станет «сомнительным делом», хотя это не слишком повлияло на их жизнь. Они учли это и стали думать, как лучше вывернуться. После боя они всегда летели домой, на островную крепость, и жили среди полей и мирных деревень, которые помогали забыть жуткие реалии войны. Этого было достаточно, чтобы на какое—то время забыть о страхах, которые всегда таились в глубине сознания.

617-я эскадрилья жила в Петвуд Отеле в Вудхолле. Это было приятное небольшое здание в тенистом садике. Пиво было хорошим, девушки из вспомогательных частей в белых платьях подавали еду в столовой, и вы могли спать в постели на чистых простынях, отдыхая после боя. Вы жили, как обычные

люди, и это усиливало лживую мыслишку: «Со мной этого не случится». Но наступал день, и вам следовало лететь на задание. В мгновение ока все полностью менялось — в течение 4 часов вы находились в сотнях миль от родины, среди грохота, кошмаров, страха и смерти.

Иногда, если до вылета еще остается несколько часов, люди пытаются отвлечься, как было 7 октября, в день налета на Кембс. Взлет был намечен на вторую половину дня, поэтому после утреннего инструктажа и проверки самолетов экипажи либо собрались в столовой, либо бродили по садику. Два командира звеньев, Тони Айвесон и «Дьюк» Уайнесс, отправились в соседнюю армейскую столовую, чтобы посидеть вместе со своим приятелем—подполковником, который командовал расквартированным здесь пехотным полком.

Среди официантов, белых скатертей и бесед война ушла на второй план. О ней не забыли, но смотрели на нее сквозь уменьшающее стекло и говорили почти абстрактно. Например, Уайнесс во время ланча говорил не о налете, а об отвлеченных философских материях вроде мужества и трусости перед лицом врага. С апломбом своих 23 лет он заявил, что долг человека сделать все возможное, несмотря на сопротивление врага.

Они ярко расписали выдающиеся качества своей эскадрильи, хотя слышать это от Уайнесса было несколько странно. Он совсем недавно пришел в 617-ю эскадрилью, хотя уже имел Крест за летные заслуги и репутацию «торопыги». Это был стройный молодой человек, ростом 6 футов, голубоглазый, с классическим носом и настоящими золотыми кудрями.

Одним из его пилотов был Кит Говард, принадлежавший к высшей знати. Говорили, что Уайнесс родился в поместье, которым владело

семейство Говарда, хотя ни тот, ни другой не придавали этому значения. Эта пара, Тэйт, Айвесон и остальные приняли эстафету у первых избранных — Гибсона, Чешира, Мартина, Шэннона. Они поддерживали и укрепляли традиции.

После ланча они получили извещение и отправились в бой. Подполковник подвез их к самолетам на своем джипе и пригласил к себе на обед вечером, когда они вернутся. На прощанье он помахал пилотам рукой.

Они взлетели в легкой дымке, но над Манстоном, где должны были встретиться с истребителями, попали в облачность. Нарушать радиомолчание было опасно, но лишиться истребительного сопровождения было еще опаснее. Тэйт передал две короткие радиogramмы. Сначала 617-й эскадрилье: «4000 футов, получение не подтверждать». Они узнали голос командира и вслепую начали набор высоты, пробили облака и на 4000 футах снова увидели солнце. Потом Тэйт вызвал командира истребителей и сказал ему, что они наверху. Через 2 минуты «Мустанги» выскочили из белого ковра. Самолеты построились и двинулись в путь.

Небо над Францией было чистым. Было довольно странно лететь, ни о чем не беспокоясь, над землей, которая еще недавно была такой враждебной. Бомбовые воронки покрывали поля, но дожди и солнце постепенно заглаживали шрамы, земля заносила их, а трава укрывала под собой.

Над Шампанью эти следы войны пропали. Они летели над зелеными и желтыми лугами, над городами и сияющими реками. Тэйт впервые почувствовал себя нарушителем. Среди бела дня он чувствовал себя неловко. При ночных налетах он был один во мраке, таящей неизвестные опасности. Внутри кабины витало напряжение, которое больше соответствовало войне. А это мирное солнечное сияние делало происходящее каким—то не вполне реальным, а предстоящую задачу

отвратительной. Тэйт поймал себя на том, что думает о вине и прозрачной речной воде. Он почти полностью отключился, хотя какая—то часть сознания продолжала управлять самолетом. Клочья облаков вернули его к реальности. Тучи над Рейном могли скрыть высотное соединение и оставить его и «эскадрилью самоубийц», на расправу зениткам. Но облачный покров сделался тоньше. Высотная группа повернула следом за Фоком и начала набирать высоту. Тэйт скользнул вправо и начал пологое скольжение вниз. Он хотел прижаться к земле и спрятаться от лучей радаров. Остальные 5 «Ланкастеров» последовали за ним. Они летели вдоль швейцарской границы, отмеченной яркими красными и белыми крестами прямо на земле, но Уоттс пошел слишком близко к ним, и швейцарские зенитки открыли по нему огонь, разбив правый внешний мотор. Он быстро отвернул влево, выровнял машину и продолжил полет. Из хвостовой башни донеслось:

— Все в порядке. Я здесь.

Сегодня Джерри Уитерик летел с Уоттсом, и каждый знал, что он всегда возвращается, не получив ни царапины.

Они оставили Базель справа и повернули вниз по реке, открывая створки бомболюков. В 3 милях впереди Тэйт увидел вспышки вокруг низкого парапета Кембса, однако орудия были нацелены на бомбардировщики Фока, которые летели выше. Огромные вспышки и фонтаны воды взметались вокруг дамбы. Соединение высотных бомбардировщиков выполнило свою задачу с точностью до секунды. Самолет Тэйта лег на боевой курс, никто не сказал ни слова, только Даниэлс хмыкнул: «О'кей». Теперь им нельзя было поворачивать. Летчики скользили над тихой водой с напряженными нервами и пересохшими ртами. Тэйт увидел, как «Мустанги» спикировали со стороны солнца над дамбой, и понадеялся, что зенитчики его не увидят. Но

внезапно цепочка сверкающих белых шаров устремилась на него. Он почувствовал, что самолет подпрыгнул, когда бомба отделилась, ударил по газам и не увидел, как бомба вспорола воду в 10 ярдах от правого затвора плотины. Однако долетел отрывистый треск, когда хвостовой стрелок открыл огонь, и самолет перескочил через дамбу.

Позади него самолет Кастаньолы попал в вихревую струю Тэйта, и его бомба ушла мимо. Тэйт круто повернул вправо, чтобы укрыться за холмами, набирая высоту; моторы пронзительно завизжали, поднимая самолет. Он лег на крыло и увидел над дамбой пылающий «Ланкастер», за которым волочился хвост дыма. Потом он свалился на крыло и врезался в речной берег, исчезнув в огненном шаре. Это была быстрая и хорошая смерть.

Тэйт услышал в наушниках голос, как ему показалось, Говарда.

— Промахнулся. Выполняю новый заход.

Говард был еще сущим мальчишкой, хотя и храбрым. Храбрым до глупости. Теперь зенитчики были начеку, их никто не отвлекал. Говард спускался вдоль реки в одиночку, все наводчики видели его. Он был встречен плотным огнем и взорвался в воздухе вместе с бомбой.

Уцелевшие бомбардировщики отправились домой. Через 5 минут звук их моторов пропал вдали, а дамба лежала в лучах солнца, словно ничего не случилось. Только 2 столба жирного дыма поднимались там, где Говард и Уайнесс погибли со своими экипажами.

На бомбах группы Тэйта взрыватели имели задержку в полчаса. Через 20 минут после налета в небе появился «Москито», который принялся кружить над дамбой. Пилот увидел, как рядом с правым затвором вода вздыбилась, и в воздух поднялся диковинный гриб. Бурный поток хлынул через ворота, и

через 24 часа уровень воды в Рейне упал настолько, что даже в Швейцарии баржи сели на дно.

Тэйт совершил очень удачную посадку, имея попадание зенитным снарядом в центроплан и простреленную шину. Еще несколько самолетов были просто изрешечены. Айвесон, даже не переодевшись, отправился в армейскую столовую, чтобы сообщить полковнику, что его второй сотрапезник, мальчик, с которым они так весело смеялись, теперь лежит в нескольких сотнях миль отсюда, в чужой стране, сгорев в самолете. Он нашел полковника в баре, отвел его в сторону, и они присели на лестнице, пока Айвесон рассказывал. На лице полковника появилось выражение боли, он зарыдал. Я думаю, это можно назвать рыданиями. Ни криков, ни всхлипываний, ни трясущихся плеч. Только слезы, текущие по щекам из широко открытых глаз.

Когда он снова смог говорить, то, запинаясь, извиняющимся тоном сказал, что видит свои усилия просто смешными рядом с делами летчиков. Полковник добавил, что ему ни разу не выпал случай поучаствовать в бою, но сейчас он ощутил войну сильнее, чем прежде.

То же самое почувствовал Айвесон, когда увидел его слезы. Они так привыкли видеть извергающие дым самолеты, которые падают вниз вместе с их друзьями, что старое выражение «срезали» звучало для них почти юмористически. Однако это был способ защиты, старый механизм мозговой блокировки.

(Через 3 недели во время высадки на Валхерене полковник получил Орден за выдающиеся заслуги за проявленную храбрость.)

Эскадрилья так и не узнала, помог ли этот налет наступлению. Спасли 14 погибших их товарищей сотни жизней, или это было одно из бессмысленных военных жертвоприношений. Мероприятие, которое в конечном

счете оказывалось ненужным. Так война выхолащивает многие славные дела. Чудовищные ракетные пусковые установки, которые они разбомбили возле Па—де—Кале, немцы не успели бы достроить вне зависимости от бомбардировок. Это часть войны. Тэйт превосходно знал, что на войне большая часть ударов наносится туда, где врага нет. На каждый снаряд, попавший в цель, приходится сотни пролетевших мимо. А на каждую попавшую пулю — целые тысячи промахнувшихся.

Следующие несколько дней прошли в лихорадочных приготовлениях к атаке «Тирпица». Основная нагрузка упала на Кохрейна, Тэйта, Брауна и наземный персонал. Поработав с бумагами, Тэйт выяснил, что из Лоссимута они могут достать «Тирпиц», стоящий в Тромсё. Но при этом остается слишком маленький, просто ничтожный запас топлива на случай встречного ветра. Самолеты должны были приять столько топлива, что их взлетный вес оказывался на 2 тонны больше допустимого. Тэйт согласился попытаться, если на самолете установят моторы «Мерлин-24», которые были более мощными, чем теперешние моторы их «Ланкастеров». 5-я группа имела несколько таких моторов, однако они были разбросаны по разным самолетам разных эскадрилий на разных аэродромах. В течение 3 дней и ночей техники работали без перерывов и отдыха, снимая «Мерлины-24» с самолетов по всему Линкольнширу и перевозя их в Вудхолл. Там с самолетов 617-й эскадрильи снимали их родные моторы, устанавливали новые, а эти отправляли на те самолеты, которые были разграблены. Конечно, было бы проще поменяться самолетами, но только «Ланкастеры» 617-й эскадрильи имели специальные бомбовые отсеки, чтобы нести «толлбои». Стоял плотный туман, и по ночам яркие лампы в ангарах отбрасывали световые дорожки.

Браун собирал длинные тонкие подвесные баки по всей Англии. Механикам приходилось снимать хвостовые башни, чтобы всунуть баки внутрь самолетов. После этого башни ставили на место. Средние башни были сняты окончательно, так же, как и броня пилотской кабины и любое не слишком нужное оборудование, чтобы облегчить самолеты.

(То же самое происходило в 9-й эскадрилье. Кохрейн отправил и ее.)

Теперь оставалось только дождаться подходящей погоды, и это было самым тяжелым. В октябре и ноябре господствуют западные ветры, которые несут с моря к Тромсё массу туч... исключая 3-4 дня в месяц, когда ветер дует с востока и небо на несколько часов проясняется. Они должны были находиться в Лоссимуте в постоянной готовности взлететь в период такого прояснения. Однако ни Харрис, ни Кохрейн не могли позволить им торчать в Лоссимуте до бесконечности. На юге тоже имелись важные цели. Единственной возможностью была переброска самолетов в Лоссимут, когда можно было предполагать прояснение. Но в любом случае у них оставалось 6 недель на атаку. После 26 ноября солнце в Тромсё не поднимается достаточно высоко над горизонтом, хотя еще несколько дней будут достаточно светлые сумерки, когда в полдень можно отбомбиться. После этого светлого времени не будет до весны. Прелестная задача для метеорологов.

28 октября пришло такое извещение, и 36 «Ланкастеров» 617-й и 9-й эскадрилий полетели на север, на неровное поле под Лоссимутом. В полночь «Москито», пролетев над Тромсё, передал, что ветер заходит к востоку. В 1.00 под нудным морозящим дождем заревели моторы, и перегруженные «Ланкастеры» тяжело поползли по полю.



Они летели как обычно низко, видя белые барашки на гребнях волн. Через несколько часов самолеты пересекли норвежское побережье и повернули внутрь полуострова к шведской границе. Летчики надеялись прикрыться горами от радаров в Тромсё. Потом они повернули влево и начали долгий нудный набор высоты, чтобы перевалить через горы и увидеть Тромсё—фиорд и корабль... И в тот же самый момент они увидели несущиеся с моря груды облаков. Ветер снова изменился.

Снова началась гонка, как в те нервные секунды в Альтен—фиорде. Но на этот раз белая завеса была выше и толще. На скорости 230 миль/час бомбардировщики ринулись на линкор и тучи. За минуту до сброса бомб летчики увидели корабль, но через 30 секунд облака закрыли его!

Они не могли спуститься ниже облачности. В этом случае «толлбои» не пробиты бы бронированные палубы. Даниэлс попытался удерживать прицел на той точке, где в последний раз видел линкор. Зенитки начали стрелять по ним сквозь тучи. Даниэлс крикнул:

— Бомба сброшена!

Тэйт спикировал под облако, чтобы попытаться увидеть, куда она упадет. Фок, Айвесон, Найтс и еще один или два пилота сбросили бомбы на смутные вспышки выстрелов и тоже спикировали. Остальные отвернули прочь для нового захода. Сквозь разрывы в тучах с высоты 13000 футов Тэйт увидел вспышки взрывов вокруг корабля. Один или два пилота заявили, что видели прямое попадание или близкий разрыв. Мартин (уже другой) сделал еще 2 захода. Во время третьего захода он различил неясную вспышку и сбросил бомбу наполовину вслепую. Гамбли сделал 4 захода, но ничего не увидел.

«Ланкастер» Кэри был подбит зенитками во время первого захода. Внешний правый мотор остановился, из

пробитого бака хлынул бензин, но, к счастью, не вспыхнул. Он попытался выполнить новый заход на 3 моторах, но тучи скрыли цель. Они упрямо пытались атаковать линкор снова и снова, прорываясь сквозь огонь зениток. Во время шестого захода в отчаянии бомбардир сбросил бомбу наугад.

Тэйт приказал всем пикировать до 1000 футов, чтобы набрать скорость и лететь домой. Когда Кэри снижался, он пролетал над крошечным островком. Одинокая зенитка всадила ему снаряд еще в один мотор, который немедленно встал. Бензин хлынул из второго бака (каким—то чудом пожара не было и сейчас). Затем отказала гидравлика — открылись створки бомболюка и вывалилось шасси. 2 мотора на полной мощности едва удерживали самолет в воздухе. Инженер посмотрел на свои приборы, наскоро просчитал возможности и сообщил:

— Сожалею, шкип, но у нас не хватит бензина до дома. Из хвостовой башни донеслось протестующее и легкомысленное:

— Нет, со мной этого не случится!

На этот раз с Кэри летел Уитерик. Он имел привычку отвлекать экипаж.

— Иисусе! — воскликнул Кэри. — Не может? Да посмотри сам!

Он повернул самолет обратно в сторону земли. Бомбардировщик еле держался на высоте в пару сотен футов. Они кое—как перевалили через горы и медленно пересекли бесплодную страну. Через полтора часа штурман сообщил, что они уже в Швеции. Уцелевшие моторы опасно перегревались, и Кэри поспешно плюхнулся в болото возле Порхуса. «Ланкастер» опасно клюнул носом, мгновение покачался, но потом опустил —таки хвост. Летчики выбрались из самолета.

Остальная часть эскадрильи села в Лоссимуте и услышала, что разведывательный самолет нашел

«Тирпиц» невредимым. Они вернулись в Вудхолл, где Тэйт нашел сообщение от Кохрейна: «Поздравляю с блестящим полетом и тем, что все уцелели. Счастье не всегда будет с «Тирпицем». Однажды вы прикончите его».

4 ноября они снова прилетели в Лоссимут. Ночью пришло штормовое предупреждение, и утром погода была просто ужасной. Она такой и осталась. Самолеты вернулись в Вудхолл и остались ждать, тренируясь в бомбометании. Шторма бушевали 5 дней. Потом начались морозы, а времени оставалось все меньше и меньше.

Бомбардир Артура Келла споткнулся на лестнице и раскроил себе голову. Тэйт сказал Келлу, что тот пропустит следующий налет на «Тирпиц», если не найдет бомбардира, умеющего работать с SABS. Келл позвонил Эстбери, который закончил уже 2 цикла и сейчас в Брайтоне дожидался корабля, чтобы вернуться к себе в Австралию. Эстбери удрал в самоволку из своей команды и прибыл в Вудхолл. Тэйт посмотрел на это нарушение, как Нельсон слепым глазом.

## Глава 19. Нагой линкор

Перед Кохрейном встала новая проблема. Разведка сообщила, что 20–30 германских истребителей переброшены на аэродром Бардуфосс, находящийся в 30 милях от Тромсё. Совершенно ясно, для чего! «Тирпиц» подвергся 2 мощным атакам, следующую немцы приготовились встретить во всеоружии. Для точного бомбометания налет следовало совершать днем в растянутом строю, поэтому самолеты не могли защищать друг друга. Хлипкие.303 пулеметы KBBC были ненадежной защитой от пушек истребителей. Если истребители атакуют бомбардировщики, что было вполне вероятно, получится просто бойня. Вряд ли кто сумеет вернуться.

Кохрейн оказался в извечной позиции командира, которому предстоит решить — посылать ли своих людей в бой. Некоторые командиры начинают воспринимать проблемы как бы со стороны, не вдаваясь в детали. Кохрейн все переживал очень остро. У него уже случились 2 серьезные неудачи, и он провел целые часы, размышляя над тем, как бы не допустить третьей. Третья попытка должна стать удачной, но как при этом избежать потерь? При всей его холодности на сей раз имелся личный фактор, который он пытался скрыть. 617-я эскадрилья никогда не знала и даже не предполагала, что являлась его любимчиком. Его уважение к этим летчикам переросло в любовь.

Однако сейчас шла война. Существовал только один ограничивающий фактор. Кохрейн решил, что будет совершена новая попытка, если позволят условия облачности.

На следующий день погода улучшилась. Тэйт играл в футбол со своими экипажами на летном поле,

окруженном молчаливыми «Ланкастерами», когда его вызвали в оперативный центр. Тэйт отправился туда, не сняв полосатого трико и заляпанных ботсов. Приказ был получен, и через несколько часов они вылетели в северную Шотландию. Была вторая половина дня, когда в приемнике пневмопочты Уайтхолла звякнула капсула с письмом. Старший офицер, весь расшитый галунами, подскочил и поперхнулся, когда прочитал полученное известие. Высшие Круги предлагали для удара по «Тирпицу» вместо «толлбоев» использовать 2000-фн бронебойные бомбы. В это время в комнате находился летчик, который вложил много труда в создание «толлбоя».

— Боже! 2000-фунтовка никогда его не пробьет! — произнес он. — Что нам делать?

Высокий чин немного подумал, потом скрутил бумажку и засунул капсулу обратно в приемник «Входящих».

— Идем обедать, — сказал он. И через мгновение добавил ханжески: — Я прочитаю это завтра. Надеюсь, это будет **ВОВРЕМЯ**.

Сразу после полуночи метеоразведчик «Москито» выскочил из темноты, вернувшись из полета над Тромсё. Он сообщил, что в фиордах стоит туман, на полпути к Норвегии имеется облачность. Была вероятность, что небо в Тромсё к рассвету очистится, но существовала реальная опасность обледенения. (Для тяжело нагруженных самолетов это было ужасно.) Тэйт посоветовался с метеорологами и в конце концов сказал:

— Все нормально. Мы взлетаем.

Над Лоссимутом звезды сияли в чистом небе, и воздух был морозным. Тэйт подъехал к своему самолету и обнаружил, что на крыльях уже выросла опасная корка льда, несмотря на то, что наземная команда смазывала ведущую кромку гликолем. Один за другим по всему аэродрому двигатели начинали чихать и

кашлять, огромные бомбардировщики оживали. Когда Тэйт запускал правый внутренний мотор, стартер пронзительно завизжал. Он понадеялся, что все обойдется — точно так же, как с ледяной коркой. Имея 7 тонн топлива и 6 тонн бомб, каждый самолет получал взлетный вес с перегрузом в 32 тонны. Никакого резерва на всякие случайности на взлете.

В 3.00 натужно гудящие моторы поняли их в воздух. Большие колеса медленно скрылись в нишах, створки захлопнулись. Моторы облегченно фыркнули, и самолеты пошли к цели на высоте 1000 футов. (Мотор Тэйта пережевал неполадки стартера, и теперь все уладилось. Он летел на самолете «D Дог», в первый раз после того, как был подбит над дамбой Кемба. Ему всегда везло на этой машине.)

Они летели медленно, чтобы сэкономить бензин. Пиропатроны на воде весело мигали, когда самолеты сбрасывали их, чтобы уточнить снос от ветра. Тэйт включил автопилот и попытался вздремнуть, как он всегда делал при полете к цели над водой. Он верил, что может уснуть, но это ему редко удавалось.

Небо на востоке светлело, когда они подлетели к норвежскому берегу. Самолеты повернули вправо, поднялись над горами и нырнули в долины. Солнце поднялось над горизонтом. В долинах лежал снег, сквозь который торчали острые скалы. Их окружали заснеженные вершины, которые окрасились розовым, словно торты. Только на юге солнце дробилось на ледяных пиках и сверкало всеми цветами радуги, как бриллиантовое ожерелье. Подернутые туманом озера медленно проплывали вниз, но в небе не было ни облачка. Точкой рандеву было выбрано узкое озеро, зажатое между холмами в 100 милях юго—восточнее Тромсё. Тэйт медленно полетел туда. Он не заметил воды, но угадал ее по длинной полосе тумана в

котловине. Над ней он увидел самолеты, кружащие, подобно черным мошкам.

Он подлетел ближе и выпустил сигнальную ракету, чтобы привлечь внимание. Бомбардировщики построились за ним и полетели в направлении стоянки «Тирпица». В этот момент их засек радар. Через минуту оперативный центр истребительного аэродрома в Бардифоссе знал, что вражеские бомбардировщики приближаются к «Тирпицу». На высоте 14000 футов бомбардировщики были приведены в состояние полной готовности. Перед ними выросла последняя гора, они поднялись, чтобы перевалить через нее, и занавес упал. Перед ними лежал Тромсё—фиорд, обрамленный скалами. Пилоты увидели черный корабль, похожий на паука среди противоторпедных сетей. Словно боги Вагнера смотрели вниз на землю... Молот был готов обрушиться на зеленую воду среди заснеженных холмов в дыму и пламени. Ни облачка. Дымовой завесы тоже нет. «Тирпиц» стоял нагим в перекрестиях бомбовых прицелов.

Даже воздух притих. Тэйт видел, как внизу медленно проплывают холмы, хотя клин самолетов казался неподвижным, так точно они держали строй. Только чистейший снег, сверкающий в лучах восхода. Равнодушная красота природы, безразличная к делам человеческим, как и миллионы лет назад.

Далеко внизу залив казался дремлющим в тени, но «Тирпиц» тут же разрушил очарование залпом. От носа до кормы прокатилась цепочка вспышек и дымков, когда орудия выдохнули смертоносный яд. Капитан линкора тут же радировал в Бардифосс требование истребителям поторопиться.

Тэйт открыл бомболюк и перевел регулировку шага на высокие обороты. Даже в холодном воздухе выхлопные патрубки засветились. Черные клубки запятнали небо среди клина самолетов, так как зенитки

нащупали высоту. Затем открыли огонь орудия на берегах фиорда. Тэйт с тревогой следил за постами дымзавес, но дым так и не появился. (Немцы уже привезли аппаратуру из Альтен—форда, но не успели установить ее.) Бомбовые прицелы были наведены на корабль, и он казался совсем рядом. Стрелки хвостовых башен с тревогой крутили головами, ожидая появления истребителей. Верхние башни были сняты, поэтому единственной защитой самолетов были хвостовые стрелки.

Далеко внизу под носовыми кабинами засверкала вода. Тэйт почувствовал, что его руки прилипли к штурвалу. В наушниках звучало сдавленное дыхание Даниэлса, которое доносил интерком. Бомбардировщик шел совершенно прямо, вздрагивая от работы моторов. Тэйт из кабины мог видеть воздушные вихри, которые оставляли за собой открытые створки бомболюка. Зажглась красная лампочка. Оставалось 10 секунд до... Секунды медленно тянулись, пока «D Дог» не подпрыгнул, словно его кто—то дернул за хвост. Бомба полетела вниз. Тэйт круто положил влево и увидел, что самолеты первого звена делают то же самое.

Одно за другим звенья поворачивали, сбросив бомбы. Летчики безмолвно вглядывались сквозь перспекс, отсчитывая 30 секунд. Потом на баке линкора вспыхнуло желтое пламя. С высоты 30000 футов они видели, как содрогнулся корабль. Еще одна бомба взорвалась на берегу. Потом еще 2 попали в корабль. Одна по правому борту около мостика, вторая позади трубы. (Одна из них принадлежала Эстбери.) Еще одна вспенила море всего в 5 футах от форштевня. Затем дым закрыл все, пилоты могли различить только смутные вспышки внутри сетей.

Однако зарево сияло сквозь завесу. Там что—то горело. Потом последовала еще одна вспышка, и столб



пара взлетел на 500 футов в небо сквозь дым. Взорвался погреб.

Через 3 минуты после того, как 9-я эскадрилья отбомбилась, над ней сомкнулась темнота. Черные силуэты в небе повернули на юго—запад и снизились к воде, набирая скорость, чтобы вернуться домой. Истребители так и не появились. Последнее, что видели летчики — столб дыма, когда «Тирпиц» начал крениться.

Тучи, которых они так опасались, сгустились, пока они летели назад. Тэйту пришлось пилотировать вслепую, а его авиагоризонт отказал. После 11 часов в воздухе он почувствовал, что ему под веки насовали горячих углей. Он с трудом различал приборы. Антенна обледенела, и они долго не могли поймать сигнал приводного маяка. Когда это удалось, все пошло прахом. В Лоссимуте лил дождь, поэтому Тэйт повернул на восток и нашел маленький аэродром Берегового Командования. Посадку он выполнил гладко.

В центре управления полетами молодой штурман уточнил, намерены ли они пересечь страну. Тэйт поджал губы, посмотрел на до блеска надраенный пол и ответил:

— Да.

На этом аэродроме базировалась эскадрилья торпедоносцев, и он позднее сказал командиру, где они были.

— Вы покончили с ним? — поинтересовался тот.

— Надеюсь. В любом случае, он хорошо получил.

— Спасибо, — сказал пилот торпедоносца. — Мы должны были сделать это. Малая высота. Мне это никогда не нравилось.

Они перелетели в Лоссимут, где встретили остальную часть эскадрильи. Пилоты пили в баре, когда пришло сообщение, что самолет—разведчик обнаружил «Тирпиц» вверх дном в Тронхейм—фиорде. Днище

линкора торчало из воды, подобно спине огромного кита.

В своей комнате в Тромсё Линдберг, норвежский агент, передал морзянкой радиограмму, подтверждающую это. А внизу, в морге, немцы хоронили своих мертвецов.

Но погибли не все. Тысяча человек оказалась пойманной в ловушку, когда корабль перевернулся. Немцы попытались прорезать отверстия в днище, чтобы добраться до них, но не преуспели. Корабль провел войну очень бестолково. Он стоял на якоре в ледяных фиордах Норвегии, не отваживаясь выйти в море. Экипаж сражался до последнего и погиб без славы, когда война уже почти закончилась. И после войны моряки еще лежали внутри бронированного корпуса.

Командиры истребителей в Бардифоссе пошли под суд. Радар предупредил их за 45 минут до появления бомбардировщиков. Примерно тогда же капитан «Тирпица» отправил свой срочный вызов. Он еще запрашивал истребители, когда бомбы уничтожили его радиостанцию, но самолеты так и не появились.

Сразу после того, как с «Тирпица» увидели бомбардировщики, появившиеся над горами, из Бардифосса пришло сообщение, что вражеские самолеты кружат над аэродромом, и потому истребители не могут взлететь. Однако в радиусе 1000 миль не было ни единого истребителя союзников. Никто не знал, что там произошло. Некоторые пилоты истребителей говорят, что взлетели, но почему—то никого не заметили.

Эскадрилья вернулась в Вудхолл и была встречена очень торжественно. Военный оркестр играл «Идут победившие герои». Пришли поздравления от короля, военного кабинета, Харриса, Кохрейна, Уоллиса, флотского командования, принца Олафа Норвежского. Их поздравили даже русские,

(Только после войны стало известно, что ничего этого не требовалось. Бомба Тэйта и Даниэлса, сброшенная 6 недель назад в Альтен—фиорде, нанесла «Тирпицу» непоправимые повреждения.) Немцы отбуксировали его в Тромсё, но не для ремонта, а чтобы установить на мелководье как непотопляемую крепость. Немцы рассчитывали укрепить им береговые сооружения северной Норвегии. Однако они ошиблись, и в результате под килем линкора еще оставалось 50 футов воды. Немцы попытались исправить положение, намыв мель земснарядами, но не успели. Глубина оказалась вполне достаточной, чтобы линкор перевернулся.

Однако кое—то в Адмиралтействе НЕ ПОЛНОСТЬЮ с этим согласился и заявил, что линкор нельзя считать потопленным, так как днище видно. (Смешно, но факт.) Однако это не уменьшило радости летчиков Бомбардировочного Командования и их глубокого удовлетворения. Один из них, узнав о гибели «Тирпица», заметил:

— Утерли нос морячкам.

Впрочем, невероятный Кохрейн счел это само собой разумеющимся. По крайней мере, с виду. В штабе 5-й группы каждое утро проходили совещания, на которых обсуждались налеты прошлой ночи и планы на будущую ночь. Председательствовал Кохрейн. Он хмуро смотрел вокруг сквозь дымчатые стекла вроде Харриса. Утром после рейда, когда он сел, его штабные офицеры решили, что на сей раз железная маска треснет. Кохрейн поглядел на часы и сказал:

— Так... налет прошлой ночью... Успешно! «Тирпиц» потоплен! Теперь о завтрашнем...

## Глава 20. Воскрешение из мертвых

После суеты вокруг «Тирпица» наступило затишье. На несколько недель над Европой повисла непроницаемая завеса туч, что делало точное бомбометание невозможным. 617-я эскадрилья находилась в постоянной готовности, десятки раз проводились предполетные инструктажи, однако после этого вылет отменялся. Однажды они даже поднялись в воздух, но были вынуждены вернуться.

Кэри, Уитерик и компания прибыли назад, насладившись мирным отдыхом в Швеции, однако взбешенные тем, что пропустили уничтожение «Тирпица». Уитерик набросился на Тэйта:

— Вы должны были дождаться меня, сэр. Вы ведь ЗНАЕТЕ, что я всегда возвращаюсь.

Взросшие потери транспортов показали, что Германия увеличила флот своих лодок, оборудованных шноркелем. От постоянных налетов бомбардировщиков германские лодки укрывались в надежных убежищах, и Кохрейн снова переключил на них 617-ю эскадрилью. Она уничтожила укрытия в Эймейдене (порт Амстердама) 6 прямыми попаданиями. «Ланкастер» Кальдера был тяжело поврежден зенитками и был вынужден совершить посадку на ближайшей базе. Юный Кальдер уже успел к этому времени завоевать репутацию решительного пилота. Джоплин был подбит на старом самолете Нилана «R Роджер», дотянул до Англии, но разбился вблизи Вудхолла, при этом погибли 2 человека. Кальдер повел эскадрилью в следующий налет, и пилоты всадили еще несколько «толлбоев» прямо в крыши бункеров Эймейдена, пробив огромные дыры в толстых бетонных крышах.

Кохрейн решил, что Тэйт уже сделал больше чем достаточно. Тэйт имел 4 Ордена за выдающиеся заслуги и 2 Креста за летные заслуги, что было рекордом. И Кохрейн не хотел, чтобы он и дальше испытывал удачу. Однако, оглядевшись в поисках нового командира, Кохрейн не нашел никого, кто отвечал бы его требованиям. Услышав о его поисках, один из коммодоров авиации попросил понизить его в звании и назначить на свободную должность. Это было более чем необычно. Это был канадец Джонни Фоквайр, хмурый, немногословный человек. Он был на 10 лет старше других и больше всего напоминал паровой каток. Он прибыл в ту же ночь, когда эскадрилью покидал Тэйт. Экипажи приветствовали его.

617-я эскадрилья встретила нового командира, мягко говоря, строго. Возможно, летчики немного переоценивали себя, заботясь о своей славе и не желая никого допускать к ней. Это достаточно распространенное явление в элитных частях. Именно эта ревность заставляет их проявлять необычайное рвение, собственно и делающее их элитой. Вы найдете это у командос, деловых воротил, гениев и временами у малолетних преступников. Это неоценимое качество у солдат и невыносимое у гражданских. 617-я эскадрилья обладала им сполна. И это было первым, с чем познакомился Фоквайр.

Кто—то сказал:

— Спойте песню или снимите брюки.

Это был их любимый способ унижить достоинство старшего офицера. Фоквайр невозмутимо спустил брюки. Уитерик, чтобы проверить легенду о его бессмертии, остудил его банкой пива, стратегически нацеленной сзади. Фоквайр философски натянул брюки и прошел тест.

Отомстил он быстро. Кохрейн сказал ему, сообщая о назначении:

— Вы должны проследить, чтобы 617-я эскадрилья сохранила свой высокий уровень.

Фоквайр немедленно приступил к делу. Чувствуя, что война близится к концу, экипажи были склонны расслабиться и начали скандал, когда морозным утром Фоквайр выдернул их из постелей на зарядку. Над Европой бушевали шторма, взлетные полосы были засыпаны снегом, и полетов не было. Вместо этого Фоквайр устроил летчикам лекции, а потом заставил сгребать снег со взлетных полос.

В последний день года погода улучшилась, и он нашел пилотам более серьезную работу. Из Осло под покровом ночи выходили конвои, так как немцы пытались перебросить войска из Норвегии для укрепления рушащихся фронтов. Кохрейн приказал им найти конвои, осветить ракетами и атаковать. Стояла холодная, темная ночь, однако они быстро нашли конвои и сбросили плавучие пиропатроны. Конвой бросился врассыпную. Бомбардировщики начали гоняться за судами, но те вертелись и крутились. 617-я эскадрилья никогда не имела дела с подвижными целями. С руганью летчики обнаружили, что не умеют пользоваться осветительными ракетами. Фоквайр и еще 2 самолета погнались за крейсером, но увидели, что их бомбы легли вдалеке от цели. Остальные тоже промахнулись и полетели домой в совершенно подавленном настроении. Позднее они все—таки порадовались, так как стало известно, что крейсер, уклоняясь от бомб, налетел на камни.

Несколько дней они дожидались хорошей погоды. Новые инструктажи, новые отмены вылетов... Только 12 января они вылетели в Берген, чтобы возобновить кампанию по уничтожению лодочных укрытий. В первый раз Фоквайр летел на «Москито», чтобы руководить налетом, и в первый раз за несколько месяцев германские истребители обрушились на них, как стая

ос. Они сбили Приора во время первой атаки, и он упал прямо в море. 3 истребителя обрушились на Никки Росса, летевшего на краю «стаи». Летевший рядом Уоттс увидел очереди трассеров, бьющие прямо по «Ланкастеру». Он повернул, чтобы помочь, но самолет Росса уже пошел вниз. Он снижался, штопоря, 3 мотора были разбиты. Возле самой воды пилот вроде бы восстановил управление. Штопор прекратился, безумное пикирование замедлилось, и самолет пошел почти прямо. Но почти тут же он нырнул вниз и пропал в облаке брызг.

Истребители крепко всыпали Айвесону. Его внутренний левый мотор загорелся, хвостовое оперение было изрешечено, так что руль направления почти перестал действовать. Он отчаянно сражался, чтобы удержать самолет в воздухе. Его 2 стрелка и радист выпрыгнули с парашютами. Внезапно истребители прекратили атаку и пропали. Почему—то они вели себя не слишком решительно.

Мощный зенитный огонь над Бергеном подбил самолет Кастаньолы. Он поспешно выкинул бомбу и полетел назад. Но зато остальные отомстили. Кто—то всадил «толлбой» прямо в корму большого транспорта. Через 2 минуты он взорвался, перевернулся и затонул. Несколько бомб попали прямо в бункера.

На следующий день Чифи Пауэлл приступил к печальной работе — писать извещение о смерти Никки Росса, который прослужил в эскадрилье почти год — дольше, чем любой другой пилот. Внезапно дверь отворилась, и ввалился сам Росс.

— У Пауэлла отвисла челюсть.

— Я вернулся, Чифи! — бодро возгласил призрак.

— Великий Боже, сэр! Откуда вы?

— Нас подобрал самолет—спасатель. Чертовски холодно в надувной лодке.

Росс уселся на угол стола и начал болтать о всяких пустяках.

Наконец Пауэлл обрел дар речи.

— Вы знаете, что я делал, когда вы вошли, сэр? Печатаю извещение о вашей смерти!

— Придержи его немного, Чифи, — весело посоветовал Росс. — Ты немного поспешил.

Снова плохая погода. Недели плохой погоды, готовность, инструктаж, отмена, учения и еще учения. И физзарядка.

Тем временем первый «гранд слэм» был почти готов. Тысячи рабочих несколько месяцев трудились над сверхсекретным проектом, но лишь десяток из них знал, что это будет. В Шеффилде Английская Стальная Корпорация потратила много сил, чтобы найти сталь, которая выдержит удар. Они изготовили корпуса из различных марок стали и швыряли их на бетонные плиты, пока не нашли требуемое. Это был их собственный секрет. Только 2 фирмы в стране могли отлить корпус сложной формы. Для каждой бомбы приходилось делать отдельную болванку, покрытую цементом, с точностью 0,0001 дюйма. Ее помещали внутрь песчаной опоки и заливали жидкую сталь. После этого ждали 2 дня, пока отливка остынет и можно будет удалить болванку. Потом отливку везли за сотни миль для дальнейшей обработки.

Они ставили рабочих в тупик. Один из них, глядя на сияющую болванку, предположил, что это сверхмалая подводная лодка. Официально изделия назывались «котлами», но это никого не могло обмануть. В пабах Шеффилда их непочтительно называли «большими ублюдками». С ними было крайне трудно иметь дело. Армия забрала себе почти все подъемные краны. Фирмам пришлось построить специальные трейлеры, так как железная дорога не могла погрузить отливки на платформы. На фабрике взрывчатых веществ пришлось



построить специальную стойку, где корпус бомбы стоял вертикально, когда его заполняли взрывчаткой. Для этой цели пришлось построить специальную высокую платформу. Было опробовано более 30 различных типов взрывателя, прежде чем нашли тот, который выдержал удар при падении бомбы.

Как и у «толлбоя», хвостовое оперение «гранд слэма» должно было заставить бомбы вращаться при падении, чтобы гироскопический эффект не дал ей рыскать при переходе звукового барьера. Вместе с оперением «гранд слэм» имел длину 25 футов 6 дюймов. Максимальный диаметр бомбы равнялся 3 футам 10 дюймам. Готовая бомба весила чуть больше 22000 фунтов. Это было настолько сложно, что не удалось изготовить болванки для нормальных испытаний. Было решено сбросить для пробы одну настоящую бомбу перед тем, как использовать их в деле.

Но до этого еще оставалось несколько недель.

К этому времени силы германских истребителей почти сошли на нет, поэтому слабо вооруженные «Ланкастеры» 617-й эскадрильи могли залетать все глубже на территорию Германии даже днем. Они атаковали с помощью «толлбоев» укрытия подводных лодок в Поортерсхавене, Эймейдене, Гамбурге, бетонное чудовище в Фарге возле Бремена. При этом были потеряны 2 или 3 экипажа, но эскадрилья добилась десятков прямых попаданий в толстые крыши.

Спроектированные для проникновения в грунт и сброшенные с высоты вдвое меньше предписанной, «толлбои», конечно, не могли полностью пробить толстую бетонную крышу до взрыва. Но действовали бомбы почти нормально. В Бресте несколько последовательных попаданий глубоко изрыли, а потом и проломили крышу бункера.

В Гамбурге они обрушили тысячи тонн бетона, которые погребли под собой 2 лодки и повредили еще 6. Они уничтожили оборудование порта, убив десятки моряков и посеяв панику.

В Эймейдене они обрушили 13000 тонн бетона с крыши и стен убежищ. При этом близкие разрывы действовали не хуже прямых попаданий. То же самое произошло в Бергене и Поортерсхавене. В Бергене близкие разрывы потопили 2 подводные лодки и похоронили еще одну под рухнувшей стеной дока.

Эти порты и убежища постепенно переполнялись, по мере того, как немцы теряли другие базы. После этих налетов бомбардировщиков там воцарился хаос. Выходы лодок были поставлены под угрозу, по моральному состоянию самих подводников и людей, которые их обслуживали, был нанесен сильнейший удар.

Армии Эйзенхауэра готовились к прыжку через Рейн, и он попросил ВВС нанести тотальный удар по германским коммуникациям, чтобы отрезать фронт от тыла. После того, как канал Дортмунд — Эмс был осушен, самыми уязвимыми местами стали железнодорожные мосты. Самым важным из них был виадук Бельфельд, недалеко от Бремена. Он был главной артерией, питающей вермахт из arsenалов Рура и промышленных центров северо—западной Германии. Возникла идея удушить фронт, перерезав путь поступления подкреплений, техники и боеприпасов. Это расколело бы страну на отдельные «островки», которые можно было легко захватить один за другим.

3000 тонн бомб были уже сброшены на виадук Бельфельд. Земля на милю вокруг была изрыта воронками, но 75-футовые арки виадука твердо поддерживали рельсы для поездов, идущих на юг. Легкие бомбы главных сил Бомбардировочного

Командования лишь беспомощно царапали его. Кохрейн снова вызвал 617-ю эскадрилью. Началась битва за Бельфельд.

Однажды утром они вылетели с «толлбоями» на борту, но виадук оказался закрытым облачностью 10/10, поэтому самолеты вернулись. На следующий день был совершен новый вылет, и снова тучи сорвали его. Через несколько дней они рассеялись. Самолеты прилетели к Бельфельду. Небо оказалось достаточно чистым, но через несколько минут виадук затянуло дымом и пылью, когда вокруг него начали рваться «толлбои». Через полчаса, когда дым рассеялся, разведывательный самолет обнаружил, что виадук выстоял. Кратеры «толлбоев» лежали в его тени, но виадук все—таки отличался от лодочных бункеров. С высоты 18000 футов он походил на тонкую нитку. Пилот словно метал дарт в нарисованную на стене линию.

Эскадрилья дождалась хорошей погоды и через несколько дней совершила новый налет. Однако виадук опять оказался укрыт тучами. Раздраженные, они вылетели в пятый раз и, дымясь от злости, вернулись несолоно хлебавши. В упорстве, с которым тучи укрывали виадук, было нечто дьявольское.

Этой ночью 2 тяжелых трейлера приползли в бомбохранилище с первыми 2 «гранд слэмами». Утром оружейники выволокли их наружу и с помощью лебедок подвесили на самолетах Фоквайра и Кальдера, специально модернизированных для этого. На них были установлены самые мощные моторы «Мерлин». Фюзеляжи, шасси, шпангоуты бомбовых отсеков были усилены. Створки бомболюка пришлось снять (они просто не закрывались из—за большого диаметра «гран слэма»).

«Гранд слэм» еще не был испытан. На это просто не было времени. Кроме того, существовала всего еще 1 такая бомба. Именно в это утро «Ланкастер» собирался

сбросить ее на полигоне в Нью Форесте. Группа ждала известий об испытаниях с таким же нетерпением, как и хорошей погоды.

Незадолго до полудня метеоролог сообщил, что тучи над Германией рассеиваются. Когда Фоквайр инструктировал свой экипаж, позвонили из Нью Фореста:

— Чудище сработало нормально!

## Глава 21. «Гранд слэм»

В час ночи по всему аэродрому заревели моторы 617-й эскадрильи. Фоквайр запустил моторы, опробовал магнето, когда внутренний правый мотор зачихал, пропеллер дернулся и остановился. Фоквайр раздраженно выругался. Он знал, что самолет на 3 моторах не взлетит. Оставалось только одно... одолжить самолет Кальдера. То, что его могут сбить вместо Кальдера, ему просто не приходило в голову да и не беспокоило. Он выскочил из самолета и побежал через взлетное поле.

Кальдер увидел бегущую фигуру, кричащую и машущую руками. Он удивился, что там могло произойти, но дал газ. «Ланкастер» пополз вперед, и отчаянно сигнализирующая фигура осталась позади. Самолет все быстрее покати́л по взлетной полосе, набирая скорость.

Вооруженная «толлбоями» стая осталась позади, с любопытством и тревогой наблюдая за крыльями Кальдера. На земле «Ланкастер» выглядел совершенно обычно, его крылья казались плоскими и прямыми. Но в полете крылья самолета Кальдера образовали изящную дугу. Их концы загнулись вверх, а самолет просел под тяжестью 10-тонной бомбы. Этот чудовищный снаряд ясно виднелся под брюхом «Ланкастера», так как створки бомболюка были сняты.

В небе не было ни облачка. Они обошли зенитки Бремена и через 10 минут увидели линию виадука, изогнувшуюся среди болот. Кальдер лег на боевой курс. Тяжело груженный самолет мягко раскачивался. Когда «гранд слэм» вылетел из зажимов, Кальдер ощутил отчетливый толчок.

Он круто отвернул, и летчики с любопытством принялись следить за бомбой, похожей на серебристую акулу. Она медленно начала вращаться, опуская нос вниз, а потом набрала скорость и устремилась на виадук. Падение заняло 35 секунд, и только самый острый глаз мог заметить облачко грязи, взлетевшее из трясины в 30 ярдах от одного из пилонов виадука.

Через 11 секунд болото словно расколосось и выбросило огромную массу грязи и дыма, которая взлетела на 500 футов над виадуком. В течение следующих нескольких секунд по обеим сторонам виадука начали рваться «толлбои». Кальдер повернул, чтобы получше разглядеть, что произошло. Постепенно грязь осела, а ветер унес прочь дым. И перед глазами Кальдера предстало нечто вроде древнеримских руин. Семь массивных пролетов общей длиной около 100 ярдов просто исчезли.

Он совершенно не мог различить следов рухнувшей кладки. На мгновение Кальдер решил, что бомба превратила арки в порошок, хотя он никак не мог поверить, что такое возможно.

Позднее вскрылось, что один «гранд слэм» полностью подтвердил теорию Уоллиса — близкий разрыв может оказаться более эффективным, чем прямое попадание. Бомба прошла в грунт примерно на 100 футов, и ударная волна расколола арки виадука. При взрыве образовалась большая подземная каверна. Потеряв опору под собой, ослабленные арки рухнули в пучину. Это была прекрасная демонстрация эффекта «виселичного люка», что и планировал Уоллис еще в 1939.

Фоторазведчик принес снимки огромного кратера, который Уоллис назвал «совершенным». Кохрейн передал 617-й эскадрилье: «Вы наделали достаточно переполоха и случайно вписали новую страницу в свою историю, став первой эскадрильей, которая сбросила

самую большую бомбу на Германию. Хорошая работа. Продолжайте тренировки. Мы не можем позволить себе кидать их куда попало».

В течение следующих нескольких дней трейлеры привезли еще несколько «гранд слэмов» в бомбохранилище. 19 марта Фоквайр наконец получил шанс сбросить такую бомбу. Цель находилась в историческом для 617-й эскадрильи районе в нескольких милях севернее дамбы Мён. Это был мост Арнсберг, длинный кирпичный виадук. 5 «Ланкастеров» несли «гранд слэмы», а остальные 14 — «толлбои». Первая бомба попала прямо в виадук, остальные, включая «гранд слэм» Фоквайра, легли в круге дыма, который поднялся после первого взрыва. Когда дым рассеялся, центральные пролеты моста в виде кучи обломков лежали в реке.

Через 2 дня они полетели к мосту Арберген возле Бремена. Зенитки подбили самолет Гамбли на боевом курсе, и он, объятый пламенем, полетел вниз. Прайс был вынужден отвернуть с пути падающего самолета и уйти с боевого курса. Однако он выправил свой бомбардировщик, а его бомбардир лейтенант авиации Ченс — воистину, счастливый случай — всадил свой «толлбой» прямо в виадук. (*Милая игра слов. Фамилия бомбардира Chance, и случай по-английски тоже chance. А.Б.*) При налете было достигнуто еще одно прямое попадание и несколько близких разрывов. Рухнули 2 быка, еще один ушел на 15 футов со своего места, а землетрясение обрушило пролет от следующего быка. Цель была уничтожена.

На следующий день они полетели к мосту Ниенбург возле Бремена, по которому немцы доставляли на фронт горючее. Мост не имел мощной ПВО, поэтому Фоквайр решил испробовать новый план и попытаться сэкономить драгоценные бомбы. На пути к цели он приказал 4 самолетам сбросить бомбы, а остальные

должны были кружить рядом, ожидая приказа, если эта четверка промахнется. Это была беспрецедентная идея, и сам факт, что Фоквайр заговорил об этом, указывает на феноменальную точность бомбометания эскадрильи. Он сам спустился пониже к цели, чтобы внимательно за всем проследить.

Результаты были фантастическими. 4 «Ланкастера» зашли на цель в сомкнутом строю и отбомбились почти одновременно. Фоквайр увидел, как первые 2 бомбы (из них один «гранд слэм») попали в цель одновременно на противоположных концах моста. Ферма моста тяжело поднялась в воздух, все еще целая, но тут ей прямо в середину попала третья бомба. Когда дым рассеялся, от моста не осталось и следа. Эскадрилья вернулась домой, сохранив 15 дорогих бомб.

Фоквайр сказал, когда они сели:

— Черт, снова это мне не повторить.

У немцев остался один большой железнодорожный мост на линии, ведущей в Рур. Он находился тоже недалеко от Бремена. 617-я эскадрилья на следующий день рано утром вылетела к нему. Первые 3 бомбы, сброшенные с высоты 16000 футов, упали почти одновременно. Это были прямые попадания (в том числе «гранд слэмы» Фоквайра и Кальдера). Следующие 2 бомбы взорвались совсем рядом с целью. Сквозь дым трудно было увидеть, куда попала шестая бомба, но вроде бы это тоже было прямое попадание. Зато, когда дым рассеялся, стало видно, что мост превратился в развалины.

Немцы позднее признали, что именно нарушение коммуникаций привело к падению военного производства в Германии в последние 3 месяца войны на 90 %.

Если бы большие бомбы Уоллиса появились раньше (и самолет, способный их нести), Германия, возможно, не продержалась бы так долго. Ее промышленность и



транспорт были бы уничтожены много раньше, как и предсказывал Уоллис в 1939 году. Хотя несомненно, KBVC могли понести тяжелые потери, пытаюсь прорваться днем вглубь территории Германии в первый период войны. Что собственно и произошло с американцами.

Так как больше не осталось мостов, заслуживающих внимания, 617-я эскадрилья снова занялась бункерами подводных лодок. В Фарге, возле Бремена, 7000 рабов в течение 2 лет трудились над сооружением самого большого бетонного здания в мире. Оно имело длину 1450 футов, ширину 300 футов и высоту 75 футов. Это был впечатляющий монумент бессмысленного упрямства Гитлера. Сначала планировалась крыша толщиной 16 футов, но после налетов 617-й эскадрильи на Брест Гитлер приказал перебросить туда еще 1000 рабов и увеличить толщину крыши. В марте 1945 она достигла 23 футов железобетона, и бункера были готовы принять первые лодки.

617-я эскадрилья наведальась туда 27 марта. 2 «гранд слэма» попали прямо в крышу, пробили ее и взорвались внутри бункеров, пробив дыры диаметром 20 футов и обрушив тысячи тонн бетона. Несколько «толлбоев», попавших прямо в цель и взорвавшихся рядом, окончательно разрушили монстра. Немцы так и не успели начать его использовать.

Находить стоящие цели становилось все труднее. Но разведывательный самолет обнаружил карманный линкор «Лютцов», укывшийся в балтийском порту Свиномюнде. Это было так недалеко от линии Восточного фронта, поэтому встреча с истребителями была очень вероятна. 617-я эскадрилья стартовала 13 апреля (не слишком ободряющая дата) только для того, чтобы обнаружить закрытую тучами цель. Через 2 дня они вернулись. Снова облачность 10/10. На сей раз всем стало понятно, что они охотятся за «Лютцовом».

Фоквайр предположил, что теперь германские истребители будут начеку. Поэтому он затребовал и получил сопровождение из дальних истребителей. На следующий день эскадрилья под прикрытием истребителей снова полетела к Свинемюнде. Облаков не было, зато зенитки нетерпеливо ожидали их прибытия.

Далеко внизу они заметили «Лютцов», казавшийся просто микроскопическим. Когда самолеты повернули на него, зенитки открыли бешеный огонь, оказавшийся смертельно точным. Клубки взрывов испятали небо прямо перед строем, и почти каждый из 18 бомбардировщиков получил пробоины в фюзеляже и крыльях. На самолетах Гордона и Гэвина были подбиты моторы, и они начали отставать. Тяжелый снаряд попал прямо в самолет Пауэлла и оторвал левое крыло. Огромный самолет, как комета, полетел вниз, таща за собой хвост дыма и пламени. Появился только один парашют.

Но затем стая прорвалась сквозь огневую завесу и сбросила бомбы. 3 бомбы легли рядом, накрыв корабль. Одна взорвалась между бортом и причалом. Остальные пропали в облаке дыма и брызг.

Самолеты спокойно улетели обратно, и на следующее утро были полностью развинчены. После столь жаркого приема только 2 самолета были боеспособны, и техники сейчас латали и чинили остальные. Экипажи позволили себе расслабиться в ожидании новостей. Разведывательный самолет прилетел с фотографиями, и самоуверенность эскадрильи получила страшный удар. «Лютцов» по-прежнему стоял у пирса вроде бы совершенно целый. Пилот фоторазведчика утверждал, что здесь нет ошибки. Он пролетел прямо над кораблем и совершенно отчетливо видел его палубу.

Прошло еще 2 дня, прежде чем они обнаружили, что «Лютцов» затонул, насколько это позволяла глубина гавани. Близкие разрывы по носу разорвали днище, и корабль просто сел на дно гавани.

(Кое—то из моряков утверждал, что он не было потоплен ПО—НАСТОЯЩЕМУ, раз палуба осталась над водой.)

Как только самолеты были отремонтированы, 617-я эскадрилья сбросила несколько «гранд слэмов» и «толлбоев» на Гельголанд. Она уничтожила половину тяжелых орудий острова. На следующий день они полетели снова и уничтожили вторую половину. Немцы потеряли господство над подходами к северо—западным портам.

Кохрейн был отправлен командовать Транспортным Командованием ВВС, которое начало самостоятельную деятельность, поскольку военные действия вот—вот должны были кончиться. Новый командир 5-й группы сказал Фоквайру, что он должен прекратить полеты, так как командование не желало потерять его в последний момент. Стойкий канадец как раз завершил свой третий цикл. Он получил 3 Ордена за выдающиеся заслуги и Крест за летные заслуги.

Остатки вермахта откатывались в гитлеровский «Южный Редут» в Баварии, где находился Берхтесгаден. Было похоже, что для 617-й эскадрильи больше нет работы. Однако кто—то вспомнил, что недавно Гитлер заявил руководству партии:

— На днях я прочитал в британских газетах, что они намерены уничтожить мой сельский дом. Я почти жалею, что они этого не сделали. Ведь я не должен отличаться ничем от своих сограждан.

Чтобы облегчить его страдания, 617-я эскадрилья полетела в Берхтесгаден, надеясь, что Гитлер окажется там. Тогда пилоты могли похоронить его под обломками дома. Как знали совершенно все, Гитлер находился в

Берлине, но, в общем, это было безразлично. Земля в горах была покрыта снегом, вершины гор затянули облака, поэтому эскадрилья ничего не увидела. Однако пилоты заметили казармы SS и всадили в них 4 «толлбоя» и пачку бомб по 1000 фн. В отсутствие Гитлера это было не слишком полезно.

Это был последний боевой вылет 617-й эскадрильи, хотя не последняя операция. Фоквайр самостоятельно отправился в Германию и случайно получил возможность принять капитуляцию противника от имени эскадрильи.

Адмиралтейство восхищалось меткостью 617-й эскадрильи, но не верило, что ее тяжелые бомбы пробивают крыши бункеров. Харрис приказал Фоквайру поехать и осмотреть все на месте. Он полетел на базу армейской авиации под Гамбургом. Утром вместе с еще одним полковником авиации и переводчиком Фоквайр поехал на джипе в доки Гамбурга. Ему сообщили, что гарнизон капитулировал в 22.00 накануне.

Проезжая по Гамбургу, они удивлялись почему не видят ни одного солдата союзников и почему германские солдаты изумленно на них таращатся. Они еще не знали, что Гамбург не сдался, и что единственные британские военнослужащие в этом городе — они сами.

Они подъехали к огромным бункерам и вошли внутрь через боковые двери. Внутри все было разрушено. Несколько больших бомб пробиты крышу, и пол бункера был усеян скрученным металлом и обломками бетона. Англичане с удовлетворением увидели 2 разбитые подводные лодки, затонувшие прямо в доке. И тогда до них дошло, что они здесь не одни. Позади них стоял моряк—нацист. Он отдал честь. Не будут ли офицеры любезны пройти и встретиться с его командиром? Англичане пошли за ним. И остановились в изумлении. Перед ними были выстроены

200 германских моряков. Их командир подошел строевым шагом, щелкнул каблуками и отдал честь. Он сказал, что хочет произвести формальную сдачу района доков Гамбурга.

Фоквайр был просто ошеломлен. Он еще не знал, что Гамбург остается в германских руках. Но не знал этого и немец. Бункера не имели телефонной связи с городом Гамбург, и только поэтому они сдались Фоквайру, а не наоборот.

Переводчик достаточно бестактно сказал немцу, что именно Фоквайр вел самолеты, разрушившие бункера. Фоквайр кисло улыбнулся, ожидая вспышки гнева, и был крайне поражен, когда немец еще раз щелкнул каблуками, поклонился и сказал сердечно:

— Поздравляю с очень хорошим налетом.

Фоквайр, не зная, что делать, тоже щелкнул каблуками, поклонился и ответил:

— Благодарю.

Немец сказал, что во время налета он со своими людьми находился в бункере, но погибли все, кроме него. Он оказался единственным уцелевшим, потому что сидел в кабине мостового крана под потолком. Немец пригласил англичан на ланч в свою столовую. Эта столовая оказалась каютой на полузатопленном судне. Они поднялись на борт и перекусили сухими бисквитами с колбасным фаршем. Немец сказал, что их бомбы имели ракетные ускорители, чтобы пробивать бетонные крыши бункеров. Фоквайр не стал его переубеждать.

Совершенно не имея понятия о протоколе капитуляции, Фоквайр приказал немцам сложить оружие в джип и поехал обратно в город.

Потом 8 мая все кончилось, и 150 пилотов, штурманов, бомбардиров, радистов, инженеров и стрелков вообразили, что они получили шанс стать обычными людьми, гуляющими по улице. И самое

главное — умереть спустя много лет естественной смертью.

Но нет же! 617-я эскадрилья и еще одна были приданы «Соединению Тигр». Это были самолеты KBVC, участвовавшие в стратегических бомбардировках Японии. Они должны были стартовать с Окинавы и сбрасывать свои «толлбои» и «гранд слэмы» на мосты, связывающие Кюсю и главный японский остров Хонсю, чтобы помешать переброске подкреплений, когда американцы высадятся на Кюсю. Эта высадка планировалась на январь 1946. Они уже собирались вылететь туда, когда 2 бомбы, гораздо более смертоносные, чем «гранд слэм», уничтожили Хиросиму и Нагасаки. Япония капитулировала.

— Черт! — сказали расстроенные добровольцы. — Наверное, они услышали, что мы прибываем.

## Приложения

### *Из книги «Warplanes and air battles of World War II»*

Уоллис лично занялся вопросом доставки подрывного заряда непосредственно к стене дамбы и установки его там. Если это удастся сделать со стороны озера, то вес воды сильно поможет разрушить строение. В этом случае работу сможет проделать и более легкий заряд. Единственным решением задачи казалась торпеда, однако немцы тоже подумали об этом и установили для защиты дамб мощные противоторпедные сети. Чтобы преодолеть препятствие, Уоллис выдвинул по—детски простую идею. Специально сконструированную мину следует сбросить с низколетящего самолета, она будет прыгать по поверхности воды, пока не врежется в дамбу. После попадания в цель бомба должна отскочить и затонуть. Чтобы добиться максимального эффекта, она должна погрузиться на 30 футов. Это означало, что ее следует оснастить гидростатическим взрывателем, вроде тех, что стоят на глубинных бомбах.

Для успеха требовалось выполнить еще одно условие. Достигнув 30-футовой глубины, бомба должна быть прижата к стене дамбы. И снова Уоллис нашел блестящее решение. Если бомбу заставить вращаться НАЗАД, когда она оторвется от самолета, она будет вести себя именно так, как требуется. После удара о стену дамбы, она снова пойдет ВПЕРЕД, пока опять не упрется в дамбу. После этого бомба будет тонуть вертикально, пока не достигнет глубины взрыва. Уоллис провел ряд экспериментов на моделях, и на основании

их результатов получил разрешение провести эксперимент с бомбой нормальных размеров.

Грозное оружие для уничтожения дамб получило название «Апкип». Оно больше всего напоминало мусорный бак. Бомба имела диаметр 50 дюймов и длину 60 дюймов. Она весила 9250 фунтов, из которых 6600 фунтов приходились на мощную взрывчатку RDX. Снаряд устанавливался ПОПЕРЕК бомбового отсека значительно модернизированного «Ланкастера». Его держали две V—образных рамы, которые позволяли бомбе вращаться. Бомба раскручивалась до скорости 500 об/мин с помощью маленького электромотора, установленного в бомбовом отсеке, посредством обычной ременной передачи. Когда бомбардир в носовой кабине нажимал гашетку, чтобы сбросить бомбу, V—образные рамы резко отгибались в стороны, позволяя ей свободно падать.

Обращаться с «апkipом» было нелегко. Бомбы следовало сбросить на скорости ровно 220 миль/час с высоты точно 60 футов. Если «Ланкастер» закладывал вираж на этой высоте, его крыло проходило на высоте всего 6 ярдов от поверхности. Мало того. Скачущую мину следовало сбросить на расстоянии 425 ярдов от стены дамбы. Допустимая ошибка составляла всего 25 ярдов в ту или иную сторону. При скорости 220 миль/час самолет пролетал эти 25 ярдов за четверть секунды.

Никогда раньше к летчикам не предъявляли таких жестких требований. Добавьте сюда необходимость провести атаку ночью, и вы получите представление о трудности задания.

Чтобы провести эту атаку, KBBC пошли на беспрецедентный шаг, сформировав специальную эскадрилью в марте 1943 года. Ее командир, подполковник авиации Гай Гибсон, получил право отбирать лучших летчиков Бомбардировочного Командования. Его командующий, сэр Артур Харрис,



приказал отбирать людей, которые уже завершили 2 оперативных цикла. Поэтому нетрудно понять, что 617-я эскадрилья получила самых опытных и самых удачливых летчиков Бомбардировочного Командования. Ночью 16 мая 1943 года с аэродрома Скэмптон в Линкольншире стартовали 19 «Ланкастеров», чтобы атаковать дамбы. Соединение было разделено на 3 волны: 9 самолетов первой волны должны были атаковать Мён, потом Эдер, а если останутся бомбы, то и Зорпе. 5 самолетов второй волны были нацелены на Зорпе. Третья волна оставалась в резерве командования 5-й группы на случай, если понадобится нанести дополнительный удар по какой—либо цели. Если это не потребуется, их задачей была атака второстепенных дамб Листер и Эннерпе.

Первая волна, которую возглавлял сам Гибсон, по пути потеряла 1 самолет. Остальные атаковали и разрушили дамбу Мён в 0.56. Гибсон повел 3 самолета с неиспользованными бомбами к дамбе Эдер. В 1.54 с ней тоже было покончено.

Успех первой волны был уравновешен несчастьями, которые обрушились на вторую. Из 5 самолетов 2 были вынуждены повернуть назад, получив повреждения. Один самолет был подбит зенитками, второй зацепил брюхом за волны и потерял бомбу. Еще 2 самолета были сбиты, и только пятый атаковал дамбу Зорпе. Эта дамба представляла собой утрамбованный земляной вал с бетонной основой и была более упругой, чем бетонные дамбы Мён и Эдер. Поэтому она была не слишком подходящей целью для скачущих бомб Уоллиса. Однако ее важность была такова, что по ней обязательно следовало ударить. Единственная бомба самолета второй волны выбила около 50 футов парапета, но дамба уцелела. 3 резервным самолетам было приказано нанести удар, однако один из них был сбит по пути к цели. Старший сержант Браун прибыл на место, когда

дамба Зорпе была почти полностью скрыта туманом. С ледяным спокойствием он выполнил 10 заходов на цель, пока не был полностью удовлетворен. Его бомба тоже попала в цель, упругая дамба треснула, но устояла. Когда прибыл третий резервный самолет, туман сгустился еще больше, и о новой атаке не могло идти речи.

2 оставшихся резервных самолета получили приказ атаковать запасные цели — дамбы Эннерпе и Листер. Дамба Эннерпе получила попадание, но устояла. Самолет, направленный к дамбе Листер, был сбит.

Таким образом блестящая атака 617-я привела к разрушению дамб Мён и Эдер и повреждению дамбы Зорпе. Новых атак с использованием скачущих бомб Уоллиса не проводилось, так как через несколько дней ошарашенные немцы спешно прикрыли мощными зенитными батареями все уцелевшие дамбы.

Из 19 «Ланкастеров» и 133 человек экипажей были потеряны 9 самолетов и 56 летчиков. За эту атаку Гай Гибсон получил вполне заслуженный Крест Виктории. Были награждены еще 33 человека.

Разрушение дамбы Мён привело к затоплению долины ниже по течению реки. Такой же эффект произвело уничтожение дамбы Эдер. Здесь даже пришлось эвакуировать пригород Касселя Нехайм. Однако ни в том, ни в другом случае не удалось добиться долгосрочного эффекта. Если бы удалось уничтожить еще и дамбу Зорпе, немцы получили бы по —настоящему сильный удар. Водохранилища Мён и Зорпе содержали львиную долю запасов воды, используемой тяжелой промышленностью Германии. Если бы эти дамбы были разрушены, то, по словам рейхсминистра Альберта Шпеера: «Производство Рура получило бы страшнейший удар».

Самым важным результатом атаки стало отвлечение рабочих для ремонта дамб со строек пресловутого

Атлантического Вала. Немцы бросили туда 20000 человек, что позволило им отремонтировать дамбы Мён и Эдер к осенним дождям. Успех скачущих бомб Уоллиса позволил ему снова вернуться к первоначальному предложению — «бомбе—землетрясению». По—прежнему не было самолета, способного поднять 10-тонную бомбу на высоту 40000 футов. Однако слегка модифицированный «Ланкастер» мог поднять ее на высоту 20000 футов и доставить на расстояние 140 миль. Для самолетов, базирующихся в Британии, целей на таком расстоянии не было. Тогда Уоллис предложил уменьшенный вариант бомбы весом 12000 фн. «Ланкастер» мог доставить такую бомбу почти в любую точку Германии. Это оружие не полностью соответствовало концепциям Уоллиса, однако должно было сработать почти так же.

Летом 1942 года KBBC уже имели бомбу весом 12000 фн — «блокбастер». Однако она имела очень тонкий корпус и не могла проникнуть в землю. Бомба сразу разрушалась. Бомба Уоллиса должна была выдержать удар о землю на сверхзвуковой скорости, что было совершенно новым в этой области вооружений. 1 июля Уоллис получил разрешение на создание 12000-фунтовых бомб «толлбой».

Осенью 1943 года был проведен ряд экспериментов с моделями весом 4000 фн. Сначала опыты на полигоне Кричел Даун шли нормально, но когда бомбы начали сбрасывать с высоты 20000 футов, они стали показывать большую нестабильность полета. Однажды бомба разломилась в воздухе, и ее хвостовое оперение упало в 500 ярдах от носовой части.

Причина этой нестабильности была давно известна. При переходе звукового барьера турбулентность воздушных потоков сбивала бомбу с курса. Уоллис предложил развернуть плоскости хвостового оперения, чтобы они заставили бомбу вращаться вокруг своей оси.

Потом пришлось решать проблему прочности корпуса, чтобы бомба не раскалывалась при ударе о землю. Чтобы добиться требуемой прочности, применили специальные методы литья и закалки корпусов.

Весной 1944 года «толлбой» был готов к использованию. Первый налет с этими бомбами был совершен 8 июня на важный железнодорожный тоннель Сомюр во Франции. 617-я эскадрилья сбросила 19 грозных снарядов. Все они легли достаточно точно. Одна из бомб попала в вершину холма прямо над тоннелем, глубоко вошла в меловой массив и взорвалась, похоронив тоннель. Бомбы оставляли воронки диаметром около 84 футов и глубиной 25 футов.

Вскоре после этого «толлбой» были использованы для уничтожения подземных хранилищ ракет «Фау» в северной Франции. После этих атак германские инженеры сообщили Имперскому Исследовательскому Комитету, что эти «сооружения не предназначались противостоять подобным бомбам».

Особенно замечательным был успех в уничтожении ранее неуязвимых бункеров подводных лодок. Обычные бомбы только царапали массивные крыши толщиной 16 футов железобетона. Новые бомбы разнесли на куски бункера в Бресте, Ла Паллисе, Эймейдене, Роттердаме, Бергене и Поортерсхавене. 12 ноября 1944 года 32 «Ланкастера» 9-й и 617-й эскадрилий атаковали «толлбоями» могучий линкор «Тирпиц», стоящий в Тромсё. 2 бомбы попали в корабль и взорвались глубоко внутри корпуса, после того, как сработал взрыватель с задержкой 1/14 секунды. Мощность 5 тонн взрывчатки, заключенной в бронированную коробку, оказалась ужасающей. «Тирпиц» был буквально выпотрошен. Когда осели брызги близких разрывов, линкор выглядел так, словно его протащили сквозь валки исполинского прокатного стана. Один из очевидцев заметил, что он

«больше всего напоминал недостроенный корпус на стапеле». Через 5 минут огромный пожар достиг кормового погреба. Взрыв боеприпасов пробил щель длиной 120 футов под броневым поясом левого борта. Корабль перевернулся и затонул.

Успех «толлбоев» в свою очередь привел к решению заняться гигантской 10-тонной бомбой «гранд слэм». Полученный опыт был очень полезным, но оставалась еще пара проблем. Снова всплыла прочность корпуса. Уоллис потребовал сталь с пределом прочности 50-55 тонн на кв. дюйм. Для этого требовалась закалка корпуса в масле, и только один завод — Стальная Корпорация Шеффилда — имел печи и ванны достаточно больших размеров, чтобы работать с этими отливками. Фирма работала на пределе возможностей, но не могла обеспечить необходимое количество бомб. Поэтому Бомбардировочное Командование обратилось к другим фирмам с просьбой начать производство бомб, используя специальную методику воздушной закалки, которая была проще и давала почти такие же результаты. Полученные корпуса имели предел прочности 48-53 тонны на кв. дюйм.

Впервые «гранд слэм» был использован 14 марта 1945 года при налете на виадук Бельфельд. В ходе атаки были сброшены 13 «толлбоев» и 1 «гранд слэм», в результате не удалось выделить воздействие каждого типа бомб. Но это не имело значения. 6 пролетов одного виадука и 7 пролетов другого были уничтожены. Около 20000 тонн бетона и кирпича были обрушены 3 близкими разрывами, один из которых принадлежал «гранд слэму». Уоллис говорил, что для этого типа бомб близкий разрыв лучше прямого попадания, и оказался прав.

Всего в ходе войны были сброшены 854 «толлбоя» и 41 «гранд слэм». В целом бомбы—камуфлеты Уоллиса

оказались значительно более эффективны и менее эксцентричны, чем скачущие мины.

***Из книги N. Polmar «Aircraft carriers»***

Хотя использование авианосных «Москито» против «Тирпица» было запрещено, в июле 1944 года пришел приказ подготовить 618-ю разведывательную эскадрилью KBVC, летающую на «Москито», к операциям против японских судов на Тихом океане. Эта эскадрилья получила модифицированные «Москито» Mk.1V. Пилоты были обучены полетам с авианосцев на «Барракудах». Учения проводились на борту эскортного авианосца «Раджа».

В октябре 1944 года эскадрилья была еще раз перевооружена. На сей раз она получила 21 бомбардировщик модели MR.VI и фоторазведчики PR.XVI. Оба самолета были невооруженными, а первый мог нести 4000 фн бомб на внутренней подвеске (при взлетном весе 22500 фн). Кроме обычного оружия, эти самолеты могли нести 2 сферические бомбы «Хайболл» — уменьшенную версию бомб Уоллиса, примененных против дамб Рура. Бомбы «Хайболл» следовало применять против морских целей при атаке с кабрирования. В том же месяце эскадрилья была погружена в Глазго на борт эскортных авианосцев «Фенчер» и «Страйкер». Пилоты не успели потренироваться в полетах с «авианосцев—джипов», а те уже отправились на Тихий океан. 23 декабря корабли прибыли в Мельбурн. После 6 месяцев бездействия эскадрилью было решено расформировать. Причины отказа использовать эскадрилью не ясны, возможно, сыграли роль отсутствие подходящих целей в этом районе и сложности полетов на «Москито» с эскортных авианосцев.

Эскадрилья вошла в состав Королевских Австралийских ВВС. Обслуживающий персонал до отправки в Англию работал на австралийских аэродромах. Пилоты были отосланы в Индию. Так закончилось существование этой необычной эскадрильи.

***Кавалер Креста Виктории подполковник авиации  
Гай Гибсон***

Гай Пенроуз Гибсон родился 28 августа 1918 года в Симле, Индия. Его родителями были Александр Джеймс и Леонора Мэри Гибсон. У него были брат Александр Эдвард Чарльз (родился в 1915 году) и сестра Джоан (родилась в 1917 году).

В 1924 году семья Гибсонов возвращается в Англию. Проведя некоторое время в Корнуолле, они переезжают в Лондон. Первой школой маленького Гая становится Западно—Корнуоллский колледж для детей младше 8 лет. Потом он переходит в Подготовительную школу Св. Георгия в Фолкстоне, Кент. В это время его родители возвращаются в Индию, и Гай проводит первые каникулы с бабушкой в Корнуолле. Но это оказывается слишком тяжело для старушки, и мальчики переходят на попечение дяди, а Джоан остается в приходской школе.

В сентябре 1932 года Гай поступает в школу Св. Эдуарда на окраине Оксфорда. Его брат поступил туда в 1930 году. А примерно 8 лет назад в ней учился знаменитый безногий ас Дуглас Бадер. Ректор школы вспоминает, что Гай был одним из самых умных и решительных мальчиков, которые учились у него. Именно тогда Гибсон решил стать летчиком, хотя ему не удалось поступить в Королевские ВВС из—за маленького роста.

В 1935 году Гибсон попытался встретиться со знаменитым летчиком—испытателем Маттом Саммерсом. Эта попытка завершилась неудачей, но потом кто—то из родственников, лично знавший Саммерса, дал Гаю рекомендательное письмо. Гай сказал Саммерсу, что очень хочет стать летчиком—испытателем. Но Саммерс посоветовал ему сначала поступить в КВВС, научиться летать как можно лучше, а потом вернуться, «и мы посмотрим, что сможем для тебя сделать». Именно после этого комиссия КВВС отвергла Гая из—за его роста.

В годы Второй Мировой войны 150 выпускников школы Св. Эдуарда служили в Королевских ВВС. 48 из них получили различные награды за храбрость, а еще 11 были упомянуты в приказах. В 1954 году министерство авиации сообщило совету школы, что будет ежегодно выделять 1000 фунтов стерлингов на стипендии детям офицеров КВВС, которые учатся в этой школе. Эти стипендии составляли 40 фунтов в год и носили имя Гая Гибсона.

Несмотря на свой маленький рост, Гибсон в конце концов сумел добиться зачисления в Королевские ВВС. 16 ноября 1936 года он поступил в Гражданскую летную школу в Ятсбери. 31 ноября 1937 года в награду за свою настойчивость он получил временное звание лейтенанта авиации и был переведен в 24-ю (учебную) Группу. Срок контракта составлял 4 года, начиная с 16 ноября 1936 года. 6 февраля Гибсон был переведен в 6-ю учебную летную школу для прохождения курса летной подготовки. 27 мая 1937 года он получил вождеденные крылышки пилота КВВС.

4 сентября 1937 года он был переведен в 83-ю эскадрилью, свою первую боевую часть. Она входила в состав 2-й Группы только что сформированного Бомбардировочного Командования. Позднее 83-я эскадрилья была передана 5-й Группе и была



переведена в Линкольншир. Сначала Гибсон летал на бомбардировщике Хаукер «Хинд», а потом пересел на «Бленхеймы» и «Хэмпдены». 27 сентября 1937 года его отправили обратно в 24-ю Группу на краткосрочные курсы парашютных прыжков. Уже 2 октября он вернулся в 83-ю эскадрилью.

19 февраля 1939 года Гибсона зачисляют на краткосрочные штурманские курсы в Хэмбле. 16 июня 1939 года он получает звание старшего лейтенанта авиации. 11 июля он совершает учебный полет во Францию в составе большой группы бомбардировщиков. По взаимной договоренности с французами, летчики обеих стран совершали ознакомительные полеты над территорией соседней страны. Более 100 самолетов («Уитли», «Веллингтоны» и «Хэмпдены») вылетели на юг со своей базы, но встретили густой туман и были вынуждены вернуться. Вторая попытка тоже была сорвана туманом. Но через несколько дней британские самолеты благополучно перелетели в Тангмер. После заправки они взлетели и сделали несколько кругов вокруг Эйфелевой башни. Потоки горячего воздуха вызвали сильную болтанку, от которой 2 членам экипажа Гибсона стало дурно. После эффектного шоу Гибсон взял курс на свой аэродром в Скэмптоне, где благополучно приземлился. Но на следующий день механики обнаружили, что баки его самолета совершенно сухи.

Контракт Гибсона с KBBC завершался в апреле 1939 года, но действия Гитлера вызвали опасения у командования британской армии, и оно задержало на службе всех пилотов, опасаясь начала войны. В конце августа 1939 года Гибсон получил отпуск и отправился в городишко Саундесфут, где рассчитывал покататься на яхте. Но уже в первый день отпуска мальчишка— рассыльный принес ему телеграмму: «Немедленно вернуться в свою часть».

Гибсон оставил своего кота Винди миссис Фрост, у которой он жил в Саундесфуте, на время войны. Судя по всему, он иногда навещал своего кота.

Когда началась Вторая Мировая война, в первый же день Гибсон отправился на боевую операцию. 83-я эскадрилья получила приказ бомбить германские корабли, выходящие из Вильгельмсхафена. 6 самолетов, в том числе и Гибсона, должны были атаковать карманный линкор «Адмирал Шеер». Из-за плохой видимости и дождя они не нашли цель и сбросили бомбы в море. Все самолеты вернулись на базу.

5 сентября Гибсон в качестве свидетеля присутствует на свадьбе своего брата. Его рука покоится на повязке. Гибсон рассказывает всем гостям, что он ранен шрапнелью во время вылета 3 сентября. Однако на самом деле его покусала собака командира авиабазы. Следующие несколько недель эскадрилья Гибсона занимается важным делом — сбрасывает листовки на Германию.

1 декабря 1939 года Гибсон отправился в увольнение в Ковентри, чтобы навестить брата, служившего в 6-м батальоне Уорвикширского полка. Там он впервые встретил Еву Мур, которая позднее стала его женой. В январе 1940 года 83-я эскадрилья была переброшена в Лоссимут для участия в противолодочных операциях. Там он впервые принял участие в новой для себя операции. Гибсон впервые сбрасывал магнитные мины. Английские пилоты ехидно называли такие минные постановки «посевом». На обратной дороге Гибсон заметил подводную лодку, которая, как он решил, возвращается из похода в Атлантику. Гибсон атаковал ее, но лодка спешно погрузилась. Атака сорвалась и очень кстати, так как лодка была английской. Позднее Гибсон заметил еще одну лодку. Но не стал атаковать ее.

27 февраля он снова участвовал в минных постановках. На сей раз никаких лодок он не заметил. 11/12 апреля Гибсон вместе с другими летчиками ставит мины в гавани Киля. 14/15 апреля Гибсон снова вылетает для минной постановки. Он сбрасывает мину с высоты всего 100 футов. Из—за плохой погоды Гибсон садится на аэродроме в Манстоне. Следующий вылет должен был состояться для бомбардировки аэродрома Ольберге, Дания. Но из—за отказа компаса Гибсон был вынужден вернуться. 23/24 апреля он снова вылетает для постановки мин, на сей раз в Осло—фиорде. И снова он садится в Манстоне.

10 мая Военный Кабинет снимает все ограничения с действий Бомбардировочного Командования. Теперь самолеты могут вылетать в Германию, имея на борту более серьезное оружие, чем листовки. Первой целью английских бомбардировщиков должны были стать нефтехранилища в Бельгии и Голландии, куда вторглись немцы. Таким способом британское командование желало замедлить продвижение немецких войск. 14/15 мая 83-я эскадрилья ставила мины в гавани Копенгагена. 17/18 мая Гибсон пилотировал один из 78 самолетов, которые бомбили Гамбург и Бремен. Его самолет врезался в аэростат заграждения и повредил себе рули, правую плоскость и компас. Но Гибсон сумел вернуться назад, управляя самолетом с помощью моторов.

22/23 мая Гибсон бомбил железнодорожный мост через Шельду и уничтожил его. 26/27 мая он атаковал железнодорожный тоннель возле Аахена. Чтобы рикошетом загнать бомбу прямо в горло тоннеля, ему пришлось лететь на очень малой высоте. 30/31 мая Гибсон участвовал в сорвавшейся атаке нефтехранилища возле Брюнсбюттеля. Самолеты цель не нашли и вернулись назад с бомбами.

Несмотря на это, в тот же день командир 5-й Группы вице—маршал авиации Артур Харрис представил Гибсона к награждению Крестом залетные заслуги. В это время Гибсон имел 11 боевых вылетов и провел в воздухе 66 часов. 9 июня 1940 года он получил эту награду. А тем временем Бомбардировочное Командование переключилось с решения «стратегических» задач на оперативные. Его целью стали коммуникации германской армии.

13/14 июня Гибсон бомбил район Гента. 17/18 июня он участвовал в налете на нефтеперегонный завод в Ганновере. 21/22 и 23/24 июня эскадрилья Гибсона бомбила авиазаводы в Касселе и Висмаре. 27/28 июня Висмар подвергся новой атаке. Сбрасывать бомбы приходилось с малой высоты под сильным зенитным огнем. 1/2 июля Гибсон сбросил первую 2000-фн бомбу во время атаки линкора «Шарнхорст», стоящего в Киле. Однако он промахнулся, и бомба упала на городские кварталы. На следующий день атаке подвергся нефтеперегонный завод в Нанте. После атаки весь заводской район был охвачен пламенем. 4 июля Бомбардировочное Командование переключилось на борьбу с угрозой вторжения. Его целью стали вражеские порты, корабли и авиапромышленность. Но британское верховное командование никак не могло определиться с приоритетом целей и постоянно переключало свои бомбардировщики с одной задачи на другую. 13 июля главной целью были названы авиазаводы, а нефтехранилища — второй по важности. Потом на второй план выдвинулись узлы связи. 10 июля главной целью становятся электростанции и оружейные заводы. Словом, в умах британских маршалов авиации царил настоящий хаос.

В августе Гибсон был не столь занят, так как основная тяжесть военных действий упала на легкие бомбардировщики и истребители, которые боролись с

Люфтваффе. Английская авиация снова занялась охотой на германские высадочные средства. 25 июля Гибсон бомбил заводы «Сименс и Гальске». После посадки Гибсон приказал как можно быстрее заправить самолет, чтобы вылететь на поиск пропавшего экипажа. Но летчики были подобраны катером раньше, чем Гибсон обнаружил упавший в море самолет. 8 сентября Гибсон на своем «Хэмпдене» вылетает для бомбежки Остенде. 15 сентября 155 британских самолетов наносят удар по порту Антверпена, где немцы сосредоточивают десантные баржи. Гибсон участвует в этом налете. Он добился по крайней мере 1 прямого попадания. Во время операции 20 сентября самолет Гибсона был поврежден прямым попаданием зенитного снаряда, который, к счастью, не разорвался. Он пробил пол кабины возле педали рулей и ранил бомбардира. Гибсон сохранил искореженную педаль у себя в комнате вместе с другими сувенирами. 21 сентября Бомбардировочное Командование получило новую директиву. Главной целью становились десантные баржи, а аэродромы и авиазаводы отодвигались на второй план. 23 сентября Гибсон участвует в налете на Берлин и сбрасывает бомбы на электростанцию в Потсдаме. Этот полет завершил пребывание Гибсона в 83-й эскадрилье и его первый период пребывания в составе Бомбардировочного Командования.

Гибсон подал рапорт о зачислении его на курсы пилотов ночных истребителей. 26 сентября он был направлен в 14-ю учебную эскадрилью в Коттесморе, а 16 октября был переведен в 16-ю эскадрилью в Аппер Хейфорд. 13 ноября Гибсон был направлен в 29-ю эскадрилью, которая базировалась в Веллингоре, Линкольншир. В это время эскадрилья летала на «Бленхеймах», ценность которых в качестве истребителей была довольно сомнительной. Однако вскоре ожидалось поступление «Бофайтеров». Гибсон

совершил первый полет на «Бленхейме» 15 ноября. 19 ноября он совершил первый боевой вылет на этом самолете.

В это же время Гибсон занимает свою первую командную должность. Он становится командиром звена «А», хотя пилоты встречают это назначение без радости. Для них Гибсон был «бомбером». Однако вскоре характер Гибсона и его качества пилота принесли ему уважение летчиков 29-й эскадрильи.

В конце ноября Гибсон получает краткосрочный отпуск и 21 ноября улетает на «Бленхейме» в Кардифф на собственную свадьбу. 23 ноября он обвенчался с Эвелин Мэри Мур в церкви Всех Святых в Пенарте, Кардифф. Медовый месяц был коротким. Уже 1 декабря Гибсон совершает первый полет на «Бофайтере», а 10 декабря он впервые вылетает на боевое патрулирование. В течение 20 минут Гибсон гонится за «призраком», мелькнувшим на экране радара, но обледенение самолета вынуждает его прекратить погоню. 11 декабря он проводит первый ночной бой. Над морем он атакует вражеский самолет, который опознал как Ju-88. Гибсон выпускает 2 короткие очереди, однако в своем рапорте ничего не говорит о попаданиях или ответном огне.

15 декабря Гибсон первым из пилотов получает разрешение летать на «Бофайтере» и днем, и ночью. 20 декабря он имеет безрезультатную стычку с He-111. 4 февраля он атакует вражеский самолет над Гримсби и выпускает по немцу 63 снаряда. Однако снова никаких попаданий. Гибсон даже не смог опознать противника. 14 марта Гибсон наконец сбивает самолет противника. Это был He-111. Первой очередью Гибсон убил стрелка немецкого бомбардировщика, поэтому ответного огня противник не ведет. Гибсон сначала подбивает левый мотор «Хейнкеля», а потом правый. Но при этом обломки пробивают и крыло «Бофайтера». Немецкий

бомбардировщик падает в море, и лишь один из летчиков успевает выпрыгнуть с парашютом.

8 апреля самолет Гибсона был атакован Ju-88, который обстрелял его снизу. При этом был ранен оператор радара. При посадке самолет врезался в забор, так как отказали поврежденные тормоза. 23 апреля Гибсон был вынужден отказаться от атаки Do-17, так как стрелок немецкого самолета оказался слишком метким. Но немного позднее Гибсон снова атаковал немца и выпустил более 20 снарядов, повредив ему правый мотор. 7 мая Гибсон сбил вражеский самолет. 10 мая он обнаружил 4 бомбардировщика He-111 возле Ширнесса. Пушки на «Бофайтере» Гибсона заклинило, и он обстрелял противника из пулеметов, повредив один из немецких бомбардировщиков, хотя сбить его не удалось. Неисправность в системе электроспуска удалось найти только через 5 дней.

Во время службы в 29-й эскадрилье Гибсон обзавелся псом по кличке «Ниггер», который позднее постоянно сопровождал его. Сука, принадлежавшая одному из пилотов, родила щенят, и Гибсон выбрал Ниггера. 29 июня 1941 года Гибсон получил временное звание майора авиации, а 1 декабря был назначен временно исполняющим обязанности командира эскадрильи. 7 июля он сбил He-111 возле Ширнесса. 16 сентября 1941 года Гибсон был награжден пряжкой к своему Кресту за летные заслуги.

21 октября Гибсон повредил 2 пикировщика Ju-87 над Дувром. 23 декабря он был переведен в 51-ю учебно—тренировочную эскадрилью в Кранфилд в качестве инструктора, так как совершил 99 вылетов на истребителе. В начале 1942 года Гибсон опробовал все мыслимые типы самолетов, в том числе «Лизандер», «Оксфорд», «Веллингтон» и многие другие. Наконец он стал старшим инструктором. 23 марта Гибсон был

переведен служить в штаб в 5-й Группы. Однако он выразил желание вернуться в Бомбардировочное Командование и вскоре был приглашен на встречу с новым командующим «Бомбером» Харрисом. Видимо, Гибсон произвел хорошее впечатление на Харриса, так как через 2 дня после встречи он был назначен командиром 106-й бомбардировочной эскадрильи в Конингсби, Линкольншир. 13 апреля Гибсон прибыл к месту новой службы.

В это время 106-я эскадрилья все еще летала на неуклюжих «Манчестерах», моторам которых явно не хватало мощности. Свой первый полет на «Манчестере» Гибсон совершил 1 апреля. Приняв дела у прежнего командира эскадрильи, свой первый боевой вылет Гибсон совершил 22 апреля. Гибсон поставил 6 мин в гавани Киля и решил, что «Манчестер» слишком тяжел и неуклюж по сравнению с «Бофайтером». Последовали новые операции, часть из которых была проведена вместе с «следопытами». В июне 1942 года в эскадрилью начали поступать «Ланкастеры». Их пригоняли женщины—пилоты вспомогательной транспортной службы. Одновременно в эскадрилью поступили бомбы «Блокбастер», весящие 8000 фунтов. Летать на «Ланкастере» Гибсона учил капитан авиации Джон Хопгуд, который сам имел налет на этом самолете всего 10 часов. 8 июля 1942 года Гибсон совершил первый боевой вылет на «Ланкастере». Он повел 10 самолетов для атаки доков Вильгельмсхафена. Во время вылета был потерян 1 самолет. Гибсон назвал свой самолет «Адмирал Прун». На фюзеляже был нарисован Микки Маус.

Последовали новые вылеты на различные цели в Бремене, Милане, Генуе. В списке целей эскадрильи можно найти даже недостроенный германский авианосец «Граф Цеппелин». 30 октября 1942 года Гибсон был представлен к Ордену за выдающиеся



заслуги и 20 ноября получил его. Он стал временным командиром авиабазы.

В 1943 году началось бомбардировочное наступление на Германию. В ночь с 17 на 18 января Гибсон сбросил на Берлин 8000-фн бомбу. Но 5 февраля во время налета на Турин погиб «Адмирал Прун». К счастью, Гибсон в этом налете не участвовал. С 14 января по 4 февраля он участвовал в 3 рейдах против различных целей в Германии. 14 февраля Гибсон принимал участие в налете на Милан, 25 февраля — на Нюрнберг, 26 февраля — на Кельн.

Последним рейдом Гибсона в составе 106-й эскадрильи стал налет на Штуптарт. Во время полета к цели его «Ланкастер» получил попадание, но Гибсон после совещания со штурманом решил не прерывать полет. Он снизился до 4000 футов и набрал высоту только перед самым сбросом бомбы. После этого Гибсон взял курс домой, поближе к отпуску. Так, по крайней мере, думал он сам.

12 марта он был представлен к награждению пряжкой к своему Ордену за выдающие заслуги. Гибсон совершил 172 вылета и провел в воздухе 642 часа. Представление было сделано командиром 5-й Группы вице—маршалом авиации Кохрейном. Награду Гибсон получил 2 апреля 1943 года. 15 марта Гибсон был переведен в штаб 5-й Группы, однако он сразу попросил Кохрейна разрешить ему еще один полет. Кохрейн согласился, и Гибсон был переведен командиром в эскадрилью «Икс». После нескольких недель упорных тренировок Гибсон повел специально оборудованные самолеты в знаменитый рейд против дамб.

17 мая фоторазведчики подтвердили, что 2 дамбы разрушены. 23 мая по представлению главного маршала авиации сэра Артура Харриса Гибсон был награжден Крестом Виктории. Еще 34 летчика,

участвовавшие в этом рейде, получили награды. 27 мая король и королева посетили авиабазу в Скэмптоне, где Гибсон рассказал им об этой операции. Королю показали «Ланкастер» с вращающейся бомбой, а Барнс Уоллис рассказал, как она действует.

Гибсон представил 2 варианта герба 617-й эскадрильи, и король выбрал изображение разбитой дамбы с девизом «После меня — потоп!». Вручение наград летчикам было проведено 22 июня. Король в это время находился на Среднем Востоке, и ордена вручала королева. Обычно Крест Виктории вручают в последнюю очередь, но на сей раз Гибсон получил орден первым, вместе с пряжкой к Ордену за выдающиеся заслуги. В июне 1943 года Гибсон наконец сумел отправиться в свадебное путешествие. 20 июля Гай и Ева получили приглашение Черчилля провести уикэнд в Чекерсе в качестве гостей премьер—министра.

8 августа 1943 года по просьбе Черчилля Гибсон совершил путешествие в США. Он отплыл из Англии на борту лайнера «Куин Мэри» вместе с другими знаменитостями. После возвращения из США Гибсон получил назначение в министерство авиации и в этот период написал свою книгу «Впереди вражеский берег».

9 февраля 1944 года Гибсон стал кандидатом в парламент от консервативной партии, но политика его не привлекала, и он отказался от участия в выборах. В марте Гибсон закончил курсы для старших офицеров КВВС в Оксбридже и был переведен в штаб 28-й Группы. 12 июня 1944 года он был назначен начальником оперативного отдела штаба авиабазы № 55 в Ист—Киркби. 19 июля Гибсон ухитрился совершить боевой вылет вместе с 630-й эскадрильей. Целью были пусковые установки ракет «Фау-1» в районе Парижа. 2 августа он был переведен на базу № 54 в Кинингсби, где совершил еще один тренировочный полет. 18

августа с аэродрома Диилин Гибсон совершил свой 74-й боевой вылет на бомбардировщике.

16 сентября он совершил перелет на «Москито» из Лэнгфорд Лоджа в Кинингсби. Гибсон добился разрешения Кохрейна на боевой вылет, хотя до сих пор налетал на «Москито» всего 9 часов 45 минут. 19 сентября он вылетел на «Москито» в качестве «следопыта» при группе бомбардировщиков, которая должна была атаковать железнодорожный узел в Германии. Хотя облачность была очень низкой, Гибсон нырнул под тучи и сбросил световые маркеры. В последний раз горящий самолет Гибсона видели над Стеенбергеном в Голландии. Поврежденный «Москито» разбился, и Гай Пенроуз Гибсон погиб. Он был похоронен в мемориальном комплексе Содружества в Голландии рядом со своим штурманом майором авиации Джимом Уорвиком.

Ева Гибсон получила письмо с соболезнованиями от Уинстона Черчилля.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# УБИЙЦЫ КОРАБЛЕЙ ЗАТОПИТЬ ГЕРМАНИЮ!



П.БРИКХИЛЛ Р.БЕРКЕР

## Annotation

Перед вами — книга, рассказывающая о действиях военной авиации Великобритании в годы Второй мировой войны. Вы узнаете о действиях торпедоносцев — «убийц кораблей». Эта книга — для всех интересующихся военной историей

---

- [Убийцы кораблей](#)
    - [Эти великолепные мужчины на своих летательных аппаратах,](#)
    - [Пролог](#)
    - [Глава 1](#)
    - [Глава 2](#)
    - [Глава 3](#)
    - [Глава 4](#)
    - [Глава 5](#)
    - [Глава 6](#)
    - [Глава 7](#)
    - [Глава 8](#)
    - [Глава 9](#)
    - [Глава 10](#)
    - [Глава 11](#)
    - [Глава 12](#)
    - [Глава 13](#)
    - [Глава 14](#)
    - [Эпилог](#)
    - [Иллюстрации](#)
-

# **Убийцы кораблей**

## **Баркер Ральф**

*«Мы сможем уничтожить германскую машину бомбардировочным блицем».*

*Маршал авиации лорд Тренчард,  
1942*

## **Эти великолепные мужчины на своих летательных аппаратах, или Воздушные приключения в Королевских ВВС**

Сразу после Первой Мировой войны начались лихорадочные поиски выхода из стратегического тупика, в котором оказалась военная мысль. Развитие военной техники решительно не соответствовало уровню генеральского мышления, что привело к таким чудовищным гекатомбам, как Верденская операция. Даже попытка применить отравляющие газы и танки в первый момент не принесла облегчения. Застывшие многокилометровые линии окопов, окутанные колючей проволокой, стали кошмаром высшего командного состава. Прорыв германской обороны в 1918 году никого не обманывал. К тому времени германская армия уже разложилась и почти потеряла боеспособность. Требовалось принципиально новое решение.

И его предложил в 20-х годах итальянский генерал Джулио Дуэ. Он написал несколько книг, в которых с присущим южанам красочным многословием обосновывал идею стратегических бомбардировок. Зерно упало на благодатную почву. Именно в этот период военные летчики всех стран боролись за создание независимых ВВС. Ведь ранее авиация являлась не более чем армейским подразделением, вроде саперного батальона. И вот появляется пророк, который обещает решить все проблемы одним мановением руки. Не нужно создавать многомиллионные армии, чтобы потом перемолоть их на какой—нибудь «высоте 172,2». Вообще не нужно воевать. Гораздо проще «выбомбить» противника из войны. Но для этого

требуется построить несколько тысяч самолетов (что все равно дешевле нескольких сотен дивизий) и полностью развязать летчикам руки.

Но идея стратегических бомбардировок многим казалась слишком жестокой. Дело в том, что она предлагала слишком непривычное решение военных проблем. Раньше все было ясно и просто. Армии воюют, обыватель сидит у окошка и с интересом это разглядывает, не вмешиваясь. Мародеров, которые обывателя обижают, расстреливают. Точно также поступают и с обывателем, взявшимся за оружие. Это партизан и бандит, с которым расправляются по законам военного времени.

Дуэ сразу сказал: целью стратегических бомбардировок станут гражданские объекты. Бомбить будут не окопы, а города. Объектом бомбардировок будут заводы. Если удастся сломить промышленный потенциал, то противнику не останется ничего другого, как поспешно капитулировать. Но у того же Дуэ мелькнула и совсем страшная мысль. Объектом бомбардировок может стать «воля к сопротивлению». То есть, он изначально допускал возможность террористических бомбардировок жилых кварталов. На первых порах генералам это показалось опасно новым, но потом они согласились. Убивать чужих обывателей как—то проще, чем отправлять на бойню собственных солдат. Тем более, что вдруг и получится... Ведь у теории Дуэ имелся один серьезный недостаток — ее никто не проверял на практике. Пока что это были голые рассуждения.

И все страны приступили к созданию мощной авиации. Но... «Если двое делают одно и то же, совсем не обязательно у них получится одно и то же», — мудро замечает пословица. Так оно и вышло. Люфтваффе отличались от Королевских ВВС, наверное, еще сильнее,



чем Третий Рейх отличался от Соединенного Королевства.

Когда в середине 30-х годов завершилась пустая болтовня о разоружении, и стало ясно, что Лига Наций — не инструмент мира, а не более чем дурацкая побрякушка, британское правительство начало восстанавливать то, что успешно разрушало на протяжении 15 лет — свои вооруженные силы, в частности авиацию. Программа 1934 года предусматривала строительство 4000 бомбардировщиков. Вскоре премьер—министр Болдуин гордо заявит: «Приблизительно через год мы будем опережать немцев по численности наших ВВС в Европе на 50 %». На деле все оказалось далеко не так просто.

Королевские Военно—Воздушные Силы в мирное время находились в ведении Министерства Авиации. Главой КВВС считался король Георг VI, фактическое руководство осуществляли начальник штаба КВВС и начальники командований. Все КВВС делились на 3 большие структуры: Командование Метрополии (Home Command), Заморское Командование (Overseas Command), Воздушные Силы Флота (Fleet Air Arm). Внутри них существовали созданные 14 июля 1936 года: Бомбардировочное Командование, Истребительное Командование, Береговое Командование, Командование Армейской Авиации и Тренировочное Командование. Позднее были созданы еще несколько вспомогательных командований. Оперативной единицей КВВС являлась Группа, состоящая из 9 — 24 эскадрилий. Обычно 2-3 эскадрильи сводились в Крыло. Эскадрилья насчитывала 8-18 самолетов. Самолеты внутри эскадрильи обозначались не номерами, а буквами. Отсюда позывные «G Джордж», «P Попей» и так далее.

Приведем звания английских ВВС, которые достаточно специфичны. Эта справка может быть полезной любому, кто интересуется данным вопросом.

Marshal of the RAF — маршал KBBC, эквивалентен фельдмаршалу

Air chief marshal — главный маршал авиации, эквивалентен полному генералу

Air marshal — маршал авиации, эквивалентен генерал—лейтенанту

Air vice—marshal — вице—маршал авиации, эквивалентен генерал—майору

Air commodore — коммодор авиации

Group Captain — полковник авиации

Wing Commander — подполковник авиации

Squadron Leader — майор авиации

Flight Lieutenant — капитан авиации

Flying Officer — старший лейтенант авиации

Pilot Officer — лейтенант авиации

Master Technician — мастер—техник

Flight Sergeant — старший сержант авиации

Sergeant — сержант авиации

Corporal — капрал авиации

Senior Aircraftsman — рядовой авиации 1 класса

Leading Aircraftsman — рядовой авиации 2 класса

Aircraftsman — рядовой авиации

И на чем же летали блистательные маршалы авиации? Вот здесь сразу бросается в глаза разительное несоответствие бодрых заявлений политиканов и суровой реальности. Самолеты у англичан, по крайней мере, в начале войны, были отвратительными. Истребители—бипланы «Гладиатор», которые не могли догнать германский бомбардировщик. Совершенно безумные истребители «Дефиант», вооруженные турелью с 4 пулеметами... Полнейшее отсутствие фронтовой авиации... KBBC благополучно довели до абсурда идею стратегической воздушной войны, ликвидировав самолет поля боя как класс. Да и бомбардировщики были того... прямо скажем. В статье Артура Слейтера описывается состояние британской

бомбардировочной авиации в начале войны. Не верить секретарю лорда Тренчарда, командующего Королевскими ВВС, у меня нет оснований. А если вспомнить, что у англичан не хватало пилотов даже для имеющейся горстки самолетов... Подготовились к войне хуже некуда.

Изумляет и вооружение британских самолетов. Патологическое пристрастие к пулеметам винтовочного калибра не поддается объяснениям. Хорошо еще, что англичанам не предстояло воевать с «Летающими Крепостями». Как сбить такой самолет из пулемета калибра 7,62 мм, я не знаю. Скорее всего — никак. Возникает подозрение, что парящие в горних высях маршалы авиации спутали цельнометаллические монопланы 30-х годов с полотняными этажерками 20-х. Короче говоря, Королевские ВВС начали войну в состоянии потрясающей неготовности. Анахронизм воззрений командования КВВС вполне соответствует заглавию этого предисловия.

С теорией дело обстояло не лучше. В статье того же Слейтера вы увидите, какие причудливые зигзаги выписывало стратегическое мышление КВВС. Идея Уоллиса о разрушении дамб Рура тоже из этой оперы. Как летать, как бомбить, что бомбить...

Но постепенно дело наладилось, хотя стоило это большой крови обеим сторонам. Что самое ужасное — все эти жертвы были напрасны. Ни «выбомбить» Германию из войны, ни «сломить волю немецкого народа к сопротивлению» не удалось. Знаменитые «рейды 1000 бомбардировщиков» стирали в пыль немецкие города, а производство танков росло... Бомбардировочное наступление набирало силу, и «Ланкастеры» горели как свечи от атак реактивных «Мессеров»... О болезненной зуботычине, которую дал полурассыпавшийся Вермахт союзникам в Арденнах уже в начале 1945 года, мы и не говорим. Впрочем, немцы тоже не преуспели.

Бомбардировочный «блиц» над английскими городами провалился с таким же оглушительным треском. Теория Джулио Дуэ не выдержала испытания практикой.

Книга описывает историю создания и боевую деятельность 617-й эскадрильи Бомбардировочного Командования. Она была создана для решения одной весьма специфической задачи и вполне логично превратилась в эскадрилью специального назначения. По убеждению англичан, боевые качества эскадрильи были непревзойденными. «Я полагаю, что она стоила 10 других эскадрилий. Нет, не так. И 10 других эскадрилий не могли сделать то, что сделала 617-я», — сказал один из маршалов авиации КВВС. Так это или нет — судить читателю.

Как легко заметить, немного выше не переведен в русскую систему чинов коммодор авиации. Он не имеет эквивалента. Этот же момент встретится еще несколько раз. К сожалению, ряд понятий просто не встречается в русской действительности, поэтому приходится прибегать к довольно натянутым аналогиям.

Прежде всего, это относится к термину «operational tour». В годы войны британские пилоты должны были совершить определенное количество вылетов — «выполнить норму», так сказать. Но уж слишком сильно это выражение напоминает нечто профсоюзно—производственное. А слово «тур» вообще вызывает в памяти тур вальса. Поэтому я использовал термин «оперативный цикл», хотя это не вполне строгий перевод. Цикл состоял из 30 боевых вылетов, после чего пилот получал 6 месяцев отдыха. Нашим бы так...

Так же не вполне точен перевод должности Чифи Пауэлла (глава 4). «Disciplinary Non—Comissioned Officer» больше всего напоминает нашего старшину роты, освобожденного от хозяйственных обязанностей. Или, если можно так выразиться, заместителя командира эскадрильи по кадрам.

Точно так же слишком трудно определить использованный 617-й эскадрильей строй «гусиной стаи». Может, где-то в глубине архивов и скрывается точное русское определение этого построения самолетов, однако мне оно не известно. Между прочим, меня поразило описание четырехмоторного стратегического бомбардировщика, летящего на высоте менее собственного размаха крыльев. Американцы стремились подняться повыше и загнали «Сверхкрепости» чуть не в стратосферу, зато англичане пытались вжаться в землю...

Рекомендую обратить внимание на понятие «военная тайна», проходящее через всю книгу. Автор ни слова не говорит о бомбах, уничтоживших дамбы. Бо-ольшой секрет! По убеждению автора — да. Описываются «толлбои», «гранд слэмы», но не вращающиеся бомбы. Кстати, их называли «апкип», то есть «ремонт, содержание». Даже о детской игре, натолкнувшей Уоллиса на идею, автор ничего не говорит. «Блинчики» — сие тайна великая есть. Хотя в эпоху ядерного оружия (книга вышла в 1951 году) такая секретность не слишком понятна. А вообще—то смотрите видеофильм «Dam Busters», там все показано очень красочно, хотя не без преувеличений.

Теперь немного о британских орденах. Самое время попытаться разобраться в английской системе наград, должностей и орденов. Наверное, не меня одного интриговали загадочные DSO, KBE, AM, сопровождающие фамилии британских офицеров.

Сначала о самих орденах. Если «новоделы» типа Ордена за выдающиеся заслуги отлично вписываются в знакомую нам табель орденов, то немного сложнее обстоит дело со старыми орденами, вроде Ордена Бани. Суть в том, что здесь сохранился первоначальный смысл этого слова, и награжденный становится на кавалером звезды и цветной ленты, а членом капитула.

Отсюда и немного странные титулы, например, Член Ордена Британской Империи. Между прочим, в первоначальном замысле и знаменитый французский Орден Почетного Легиона был точно таким же. Более того, сохраняется тонкий нюанс различия между «светским» и «монашеским» капитулом, насколько здесь применимы эти термины. Итак, представляем британские ордена. Сразу оговорюсь, что не приведу здесь полного списка, только наиболее часто упоминаемые.

VC-Victoria Cross — Крест Виктории

DSO — Distinguished Service Order — Орден за выдающиеся заслуги

DSC — Distinguished Service Cross — Крест за выдающиеся заслуги

DFC — Distinguished Flying Cross — Крест за летные заслуги

AFC — Air Force Cross — Крест ВВС

COM — Conspicuous Gallantry Medal — Медаль за отвагу

DSM — Distinguished Service Medal — Медаль за выдающиеся заслуги

DFM — Distinguished Flying Medal — Медаль за летные заслуги

GCB — Grand Cross of Bath — Большой крест ордена Бани

KCB — Knight Cross of Bath — Рыцарский крест ордена Бани

CB — Companion of Bath — Член (брат) ордена Бани

KG — Knight of Garter — Рыцарь ордена Подвязки

GBE — Grand Cross of British Empire — Большой Крест Ордена Британской Империи

KBE — Knight of British Empire — Рыцарь ордена Британской Империи

CBE — Commander of British Empire — Командор ордена Британской Империи

OBE — Officer of British Empire — Офицер ордена Британской Империи

МВБ — Member of British Empire — Член ордена Британской Империи

Маленькое, но оч—чень любопытное дополнение. Первоначально Крест Виктории отливался из бронзы русских пушек, захваченных в Севастополе. Существует легенда, что и по сей день эта традиция сохраняется, однако это сомнительно, хотя полностью исключить такой вариант тоже нельзя.

Еще один «смешной» анекдот о британских орденах.

Не могу удержаться, чтобы не привести блестящий пример «антиимпериалистической пропаганды» и тонкого совкового «юмора» времен не столь давних. В книге Белкина «Голубая Лента Атлантики» (издание четвертое, Л. 1990, стр. 30) можно найти до ужаса остроумную шутку.

Прямо животики надорвать можно. «Дело в том, что уже в 1348 году в Англии был учрежден орден Подвязки, которым короли награждали своих вассалов, и эту высшую награду носили на синей ленте. С тех пор многие самые почетные ордена: орден Святого Патрика, орден Ройял Гэлфик и другие — носили на синей или голубой ленте». Никакого другого перевода выражению Royal Galfick, кроме вполне понятного королевского гульфака я предложить не могу. Воистину, вот он уровень марксистской пропаганды. «Суди, дружок, не выше сапога», — сказал дедушка Крылов.

Или не выше этого самого...

Имеется еще одна весьма специфическая англо—саксонская награда. Она сродни нашей благодарности в приказе, но только сродни. Это Упоминание в приказе (Citation).

Советские описания военных действий на Западе грешат многочисленными неточностями, назовем их так. При этом наши издательства не стеснялись прямых

подлогов. Вот один вопиющий пример пропагандистской фальшивки. Д. Ричардс, Х. Сондерс «ВВС Великобритании во Второй Мировой войне», М., 1968. На странице 718 мы встречаем сообщение, которое я просто отказываюсь комментировать. «Советские Вооруженные Силы (!) в Индийском океане (?!) потопили германскую (??!) подводную лодку». Умри, Денис, лучше не выдумаешь.

Книга Ральфа Баркера «Убийцы кораблей» рассказывает о боевой деятельности британских торпедоносцев берегового базирования. Она тоже служит прекрасной иллюстрацией того состояния хаоса, которое царило в Королевских ВВС в начале войны. Самолеты морской авиации базируются на аэродромах, подчиняющихся авиации сухопутной. И если кто—то убежден, что камикадзэ — чисто японское изобретение, пусть почитает описания атак «Суордфишей». Мужеству пилотов британских «авосек» можно только удивляться, но организационный и полководческий гений военачальников, допускающих такое, заслуживает не семиэтажного, а семнадцатипятиэтажного определения.

И в заключение немного статистики. Самолеты Бомбардировочного Командования за годы войны совершили 392137 вылетов. Они сбросили 955044 тонны бомб и поставили 47307 мин. При этом были потеряны 10724 самолета и более 55000 летчиков. Потери личного состава достигали 75 %. Береговое Командование за годы войны потеряло 2060 самолетов и более 10000 летчиков.

*А.Г. Больных*



## Пролог

21 июня 1940 года 9 «Бофортов» 42-й эскадрильи атаковали «Шарнхорст», когда тот триумфально шел вдоль норвежского побережья, после потопления британского авианосца «Глориес». Это была первая атака, выполненная «Бофортами».

«Бофорт» был двухмоторным цельнометаллическим монопланом. Он стал преемником Бристоль «Бленхейма» и в основном предназначался для использования в качестве торпедоносца. Но его высокая скорость и современная по сравнению с более ранними торпедоносцами конструкция произвели революцию в методике сброса торпед. В основном потому, что экипажи не освоили в совершенстве тактику торпедных атак на новом самолете, и отчасти потому, что на базе, откуда они действовали, не имелось торпед, они атаковали «Шарнхорст» бомбами.

Слабость такого рода атак заключалась в том, что даже при прямом попадании в корабль, имеющий броневые палубы, бомбы не причиняли серьезных повреждений. Только попадание ниже ватерлинии могло принести вред такому кораблю. Это была привилегия торпеды.

Утром 21 июня пришло сообщение, что «Шарнхорст» покинул гавань Тронхейма и движется на юг со скоростью 25 узлов. В 11.05 он был замечен «Хадсоном» примерно в 50 милях севернее Бергена. Через час 9 «Бофортов» 42-й эскадрильи получили приказ взять по 2 500-фн бомбы, взлететь и атаковать вражеский линейный крейсер. Цель находилась вне радиуса действия истребителей, поэтому бомбардировщики не получили сопровождения. 9 «Бофортов» вылетели со своей базы в Вике (северная Шотландия) тремя звеньями

по 3 самолета в 14.30 и взяли курс к норвежскому побережью.

Через Северное море 42-я эскадрилья летела на высоте 6000 футов колонной звеньев. К берегу Норвегии самолеты вышли в 16.00 в 15 милях севернее Бергена. По сообщению от патрульного «Сандерленда» эскадрилья повернула на юг и полетела вдоль берега в 20 милях от него. Вскоре летчики вдаль увидели черный дым, примерно в 30 милях южнее намеченной точки перехвата. Это был линейный крейсер в сопровождении 6 эсминцев и миноносцев. Были также замечены 9 истребителей — 6 кружили над линейным крейсером, а еще 3 пытались укрыться в тонком слое облаков на высоте 9000 футов — на 3000 футов выше «Бофортов». Погода была ясной, а видимость хорошей.

Эскадрилья вышла на цель со стороны суши слева сзади. Когда самолеты оказались на расстоянии 10 миль, эсминцы прикрытия начали разворачиваться в кольцо радиусом 1500 ярдов, очевидно, ожидая торпедной атаки.

В 5 милях от цели ведущий самолет снизился до 4500 футов. За ним последовали остальные. Немецкая эскадра открыла огонь, а «Шарнхорст» начал поворачивать вправо, подставляя «Бофортам» корму. Кормовые башни линейного крейсера стреляли непрерывно. Когда самолеты опустились до 4500 футов, они встретили плотную огневую завесу, поставленную тяжелыми орудиями и зенитными автоматами. Самолеты в пологом пике снизились до 3000 футов, пилоты и штурманы пошли прямо на цель. В конце пике на высоте 1500 футов каждый самолет сбрасывал бомбы и задира лоб вверх, стараясь уйти от сверкающей выстрелами палубы «Шарнхорста». Потом они отворачивали вправо и мягко выравнивались, проседая до 500 футов. Это выводило их всех на обратный курс.

Когда первый самолет сбросил бомбы, «Шарнхорст» прекратил поворачивать вправо и начал резкий поворот влево.

Эсминцы прикрытия все еще пытались занять исходную позицию для отражения торпедной атаки.

Командир группы видел всплески своих бомб в нескольких ярдах от левого борта линейного крейсера. Остальные пилоты тоже видели, как их бомбы накрыли цель, и даже заявили, что добились нескольких попаданий.

Когда головное звено отворачивало после атаки, еще до того, как оно успело построиться, его атаковали 3 Me-109, до сих пор кружившие на высоте 9000 футов. Эти 3 самолета следовали за «Бофортами», пока те пикировали, и теперь перехватили бомбардировщики. Первый вражеский истребитель спустился до высоты выравнивания бомбардировщиков и атаковал головной самолет слева. Выполнив атаку, он отвалил назад и полетел вниз, объятый пламенем. Его сбил стрелок головного самолета [\[1\]](#). Тем временем второй и третий самолеты головного звена попытались пристроиться к своему ведущему, но были атакованы парой высотных истребителей. Ведущий сбросил газ, и остальные летчики отчаянно пытались оторваться от преследователей и пристроиться к нему. Вскоре номер второй проскочил мимо ведущего, на хвосте у него висел «Мессер». Германский истребитель прошел прямо над самолетом ведущего, дав возможность расстрелять его в упор. Мотор Me-109 остановился, потом снова заработал. Истребитель заложил крутой вираж влево и вышел из боя. Тем временем номер второй круто повернул вправо, где его перехватил один из нижней шестерки истребителей, которые тоже атаковали эскадрилью. Позднее Me-109 вернулся, а вот «Бофорт» больше никто не видел.

Номер третий головного звена теперь находился всего в 200 ярдах от хвоста ведущего. Но вокруг головного самолета в море сыпались пули, указывая на то, что номер третий атакован сверху. Внезапно номер третий резко пошел вверх и повернул вправо. Вражеский истребитель гнался за ним. Этот «Бофорт» тоже больше никто не видел.

Второе звено подверглось атаке истребителей через 5 минут после бомбежки. От него осталось только 2 самолета. Третий оторвался от строя во время бомбежки и присоединился к третьему звену. 2 оставшихся самолета второго звена отбивали атаки в течение 8 минут. Стрелки имели достаточно поводов для беспокойства, так как пустые гильзы застревали в затворах и приводили к отказам пулеметов. Случалось, что не мог стрелять вообще ни один пулемет. Бомбардировщики сумели уклониться от атак, только спустившись до высоты 50 футов, причем они отчаянно маневрировали, как только истребитель заходил в хвост. Но в конце концов один из этих самолетов тоже загорелся и упал в море.

Третье звено, которое теперь состояло из 4 самолетов, избегло внимания вражеских истребителей и благополучно вернулось на базу.

Предположим, что «Бофорты» были бы вооружены торпедами. Чего они могли добиться?

Маневры эсминцев сделали сброс торпед крайне трудным. Противодействие торпедной атаке оказалось бы гораздо более яростным как со стороны эсминцев, так и со стороны истребителей, оставшихся внизу. Потери неизбежно увеличились бы. Вероятно, удалось бы сбросить одну или две торпеды в борт линейному крейсеру, пока он поворачивал влево. Но эти самолеты неизбежно стали бы жертвой истребителей. Для сброса торпед следует держать небольшую скорость, поэтому соединение становится еще более уязвимым.

Совершенно очевидными стали недостатки бортового оружия. Оно оказалось слабым и ненадежным. Все стрелки сообщили об осечках и задержках. Не хватало дальних истребителей сопровождения.

«Бофорты» получили зловещее предзнаменование. Ни одного попадания. Погибла треть соединения. Отказы вооружения. Но самое худшее было впереди. За 10 дней до атаки, после многочисленных аварий во время тренировочных полетов, была собрана комиссия, чтобы выработать рекомендации по использованию «Бофортов». Экипажи знали об этом, но все вызвались добровольно участвовать в операции против «Шарнхорста». Вскоре после атаки все «Бофорты» были отправлены на переделку — для установки новых моторов «Таурус».

Вряд ли можно было предугадать, что «Бофорт» и его торпеды сыграют важную роль в действиях против вражеских кораблей в ходе Битвы за Атлантику в 1941 году, или что в 1942-43 годах они будут диктовать ход боев на суше не кому—либо, а самому генералу Роммелю.

# Глава 1

## Занавес поднят

— Между прочим, это тот корабль, что потопил «Равалпинди», — добавил командир эскадрильи.

И с таким напутствием летчики отправились на охоту за карманным линкором «Лютцов».

Старший сержант авиации Рэй Ловейтт испытал все полагающееся такому моменту возбуждение. Он помнил, что после начала войны Гитлер изменил название корабля. Из «Дойчланда» он превратился в «Лютцов», ведь гибель корабля с названием «Германия» могла нанести страшный удар по духу немцев. В своем воображении Ловейтт торпедировал «Лютцов» — и промахивался, его сбивали — и он благополучно возвращался домой.

Ловейтт был типичным молодым англичанином, почти мальчиком. Его щеки едва успели познакомиться с бритвой. Ловейтту исполнилось 22 года, он родился в Ковентри. Его коротко стриженные волосы бодро топорщились под пилоткой. И уже почти три года он готовился к этому дню.

В 1941 году он был одним из тысяч таких же молодых англичан, которых презирали и враги, и собственные старики как никчемных, безвольных декадентов. На этих розовощеких беспечных юнцов с опасением поглядывали даже союзники, уроженцы доминионов. Когда они видели только что пришитые крылышки КВС над карманом форменной тужурки на гордо выпяченной груди, они только молча удивлялись. А когда там же виднелась пурпурно—белая орденская ленточка, то человек и вовсе становился в тупик. В чем мог отличиться этот мальчишка, кроме вырезания бумажных фигурок?

Ловейтт не имел орденой ленточки, однако он много потрудился, чтобы заработать крылышки. И еще больше, чтобы сохранить их. В марте 1938 года он совершил свой первый полет в составе Корпуса Добровольческого Резерва, заработал крылышки и был призван в сентябре 1939 года. Затем последовал период обучения в составе Королевского Флота. Из него готовили пилота авианосного торпедоносца. После этого его и еще 14 таких же летчиков—сержантов передали Воздушным Силам Флота.

Несмотря на общее восхищение флотом, все летчики запротестовали. Королевские ВВС были их первой любовью, и они поступали именно туда. Кроме того, летчики КВВС были элитой, а морская авиация для флота всегда стояла на втором месте после кораблей. Для них совсем не просто было согласиться с мыслью, что их посадочная полоса в любой момент может повернуть и удрать неведомо куда, даже не известив об этом отправившихся в полет летчиков. И им совсем непросто будет отыскать свой аэродром. Это была не просто одна из военных опасностей. Это был вопрос статуса.

Но были и другие причины. Жалование пилота—петти—офицера было в три с лишним раза меньше, чем жалование пилота—сержанта. И ваши крылышки переезжали на обшлаг рукава. Выдержать это было труднее всего. Не на груди, а на рукаве. И это были не заработанные с таким трудом крылышки КВВС.

Для Ловейтта в этих крылышках было нечто символическое. Это было не одно только самомнение, хотя не обошлось без него. Летчики отстаивали нечто большее — свои амбиции, достижения, надежды. Даже, пожалуй, нечто большее, чем сочетание всего этого. Командование отрицало их личности. Для Ловейтта это было отрицанием его мужества. Пилоты поняли точку зрения флота и были готовы к компромиссу. Прежде

всего они попросили сохранить свое жалование КВВС. Адмиралтейство поразмыслило и согласилось. Затем они попросили разрешения носить крылышки КВВС на флотском мундире. В конце концов именно там они научились летать, и не было причин лишать их этого чисто формального знака отличия. Если бы моряки пошли на это, большинство пилотов согласилось бы на все, но Адмиралтейство в этом отказало. Однако со своей стороны оно тоже пошло на компромисс и предложило вариант: зачислить всех летчиков в ВСФ.

Такое предложение могло устроить любого разумного человека. Но Ловейтт, как и значительное большинство остальных летчиков, считал крылышки КВВС чем—то особенным, о чем он не мог рассуждать разумно. Он никогда не думал о себе как о склочнике, но сейчас превратился в упрямейшего из упрямых. Он «видел цель», и это накрепко застряло у него в голове. Когда флот осознал, что встретился с чем—то, что может подорвать его вековые традиции, он предпочел отпустить этих упрямец с миром. В том числе и Ловейтта.

Отказавшись от шанса служить в ВСФ, Ловейтт обнаружил, что и КВВС не слишком в нем заинтересованы. Он был отправлен в 42-ю эскадрилью, летавшую на «Уайлд—бистах». Уже тогда эти тихоходные бипланы считались устаревшими. Кроме того, в эскадрилье был избыток пилотов, и при таких обстоятельствах летчик—сержант мало на что мог рассчитывать. Однако он по крайней мере начал летать, включая работу в эскадрилье «Хадсонов» Берегового Командования. Потом 42-я эскадрилья получила «Бофорты» и была переброшена в Льючерс (графство Файф). В конце концов настала и очередь Ловейтта учиться на командира «Бофорта». Он получил собственный экипаж.



Хотя дорога в боевую часть у Ловейтга оказалась весьма причудливой, он получил некоторую компенсацию. Мало кто получил такое всестороннее обучение, как он. Мало кто из летчиков эскадрильи так же хорошо знал корабли, как он.

Упоминание о «Равалпинди» вернуло мысли Ловейтта на 18 месяцев назад. Он вспомнил отважный бой, который провел «Равалпинди». Старый вспомогательный крейсер безнадежно уступал противнику и был потоплен. Однако он успел вызвать на помощь крейсера, чтобы те защитили конвой. В сообщении указывалось, что «Равалпинди» атакован карманным линкором типа «Лютцов». Через несколько минут, когда нападавшие были правильно опознаны как линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау», «Равалпинди» уже получил тяжелые повреждения, а его рация была разбита прямым попаданием. Британские крейсера, появившиеся на месте боя, обнаружили, что немцы удирают. Предполагалось, что «Лютцов» улизнул и направился в безопасные воды Балтики. В любом случае до последнего времени он находился именно там.

Ловейтт глянул на часы, висящие на стене, а потом на дату на календаре за спиной командира эскадрильи. Примерно 23.00, не более часа до полуночи. Четверг, 12 июня 1941 года. Он кивнул своему штурману Элу Моррису, атлетически сложенному парню из Нокомиса (Саскачеван, Канада).

— Глянь на часы. Скоро полночь. К тому времени, когда мы поднимемся в воздух, настанет пятница, тринадцатое.

Ловейтт всегда отрицал дурные приметы. Он всегда проходил под лестницей и прикуривал третьим от спички. Он отказывался стучать по дереву или кидать соль через плечо — на самом деле он отказывался склонить судьбу на свою сторону. Но при всем этом Ловейтт твердо верил в собственную удачу. Более того,

он как—то сумел убедить экипаж забыть о несчастливых числах.

— У меня есть ощущение, что завтра будет неудачный день, — прошептал Ловейтт.

— Неудачный?

— Для «Лютцова».

Ловейтт один ухом продолжал слушать командира. Еще вчера их предупредили, что для них имеется цель. Кое—кто уже был отправлен в полет, искать вражеские корабли. Никто ничего не нашел, но позднее в тот же день пришло сообщение, что какой—то вражеский линкор, возможно «Лютцов», покинул Кильскую бухту и идет на север.

С этого момента эскадрилья находилась в готовности, ожидая сообщения о контакте с противником. Адмиралтейство получило донесение разведки, что в 12.30 «Лютцов» был замечен огибающим Скаген в сопровождении 4 эсминцев. Фоторазведчики обшаривали Скагеррак весь день до вечера, но ничего не обнаружили.

В 19.30 главнокомандующий Берегового Командования главный маршал авиации сэр Фредерик Боухилл, считая, что противник будет неизбежно обнаружен, перевел свои ударные силы в состояние повышенной готовности. Он располагал 13 «Бофортами» 42-й эскадрильи в Льючерсе и 5 «Бофортами» 22-й эскадрильи в Вике.

В 22.00 никаких новостей не поступило, и перед Боухиллом встала проблема. Не было никаких сомнений, что «Лютцов» следует далее, намереваясь укрыть в фиордах. Было просто мучительно чувствовать, что линкор уже может находиться в пределах досягаемости «Бофортов» и даже может покинуть его, прежде чем будет обнаружен разведчиками.

Отрезок времени, в течение которого «Бофорты» могли атаковать цель у берегов южной Норвегии, был

ограничен скоростью цели. Предположим, что «Лютцов» делает 22 узла, как сообщила разведка. В этом случае он уже примерно час в пределах досягаемости и останется там еще 5 или 6 часов.

С момента отдачи приказа на вылет до прибытия самолетов к южной Норвегии пройдет еще примерно часа 3. Если «Бофорты» намереваются перехватить «Лютцов», приказ будет отдан в ближайшее время, и самолеты должны взлететь до полуночи. Но донесения о визуальном контакте еще не поступило.

Опытный вояка Боухилл поигрался с идеей нарушения одного из канонов использования ударных самолетов. А не послать ли «Бофорты» без такого донесения? Если он будет ждать, сообщение может прибыть слишком поздно, и самолеты просто не успеют долететь до цели. «Лютцов» укроется в одном из фиордов. Кроме того, замеченный линкор может попытаться запутать следы, временно повернув на обратный курс. А после 2.00, учитывая короткую ночь в этих широтах в такое время года, посылка ударного соединения превратится в смертельный риск — его могут перехватить вражеские истребители.

Насколько этот риск сравним с отправкой ударного соединения без точных координат цели?

Точные разведывательные данные считались основой основ успешного нанесения морской авиацией ударов на большие расстояния. Отказ от такой методики грозил провалом по множеству причин. Скорость «Лютцова» могла варьироваться очень широко. Корабль мог оказаться где угодно. Боухилл учитывал, что донесение о контакте может поступить, когда «Бофорты» уже будут находиться в воздухе. В этом случае он сможет передать им координаты цели по радио. Но если предположить, что в это время торпедоносцы достигнут крайней точки своего радиуса действия? У них просто не останется топлива, чтобы

выйти в указанную точку. Пройдет еще много часов, прежде чем они сядут, заправятся и снова смогут взлететь.

Но существовал и другой колоссальный риск. Атака на таком расстоянии во многом зависела от фактора внезапности. Долгий поиск цели возле вражеских берегов очень опасен. «Бофорты» могут быть обнаружены и атакованы вражескими истребителями еще до того, как они найдут СВОЮ цель.

Боухилл пытался взвесить все эти альтернативы. Задержаться — упустить возможность. Шанс атаковать «Лютцов» в ближайшие 3 или 4 часа сохранится, только если «Бофорты» будут отправлены в полет немедленно. С другой стороны, отправить их преждевременно — значит сорвать операцию, понести тяжелые потери и упустить благоприятную возможность. На Боухилла давил очень короткий отрезок времени, в течение которого «Бофорты» могли нанести эффективный удар. Если дела пойдут не так, как нужно, он еще успеет отозвать «Бофорты». Вполне возможно, у них хватить времени заправиться и взлететь второй раз.

20 мучительных минут Боухилл крутил все это в голове. Однако решение было принято, и он быстро составил план, как свести к минимуму возможность ошибки в выборе района поиска.

Он имел 5 «Бофортов» в Вике и 13 в Льючерсе. Боухилл решил послать торпедоносцы из Вика в точку в нескольких милях южнее Ставангера, куда «Лютцов» мог прибыть, имея максимальную скорость. 9 самолетов из Льючерса должны были лететь в точку в нескольких милях юго—восточнее Листерса — на случай минимальной скорости цели. Потом самолеты у Ставангера поворачивали на юг и спускались вдоль побережья. Самолеты у Листерса поворачивали на север, и таким образом «Лютцов» оказывался захваченным в клещи. Такая схема давала еще одно дополнительное

преимущество. Вражеская система обороны могла оказаться запутанной одновременным появлением у берегов Норвегии 2 групп самолетов в разных местах.

4 самолета в Льючерсе оставались в качестве резерва. Их предполагалось использовать для повторного удара, после того, как цель будет обнаружена. Боухилл лично сообщил этот план командирам эскадрилий. В Льючерсе Ловейтт внимательно слушал, как командир 42-й эскадрильи подполковник авиации Рой Фэвилл доводит информацию до экипажей.

— Никто не видел «Лютцов» последние 12 часов, — говорил Фэвилл. — Однако его предыдущие курс и скорость не оставляют почти никаких сомнений, что он направляется в фиорды севернее Ставангера. Если он туда прорвется, то будет передвигаться только по ночам и в плохую погоду. В конце концов он обязательно прорвется в Атлантику. Вы представляете, что он там может натворить. Главнокомандующий лично звонил мне. **МЫ ОБЯЗАНЫ ПЕРЕХВАТИТЬ ЭТОТ КОРАБЛЬ.** Это означает, что мы должны нанести удар, прежде чем он доберется до Ставангера. Другими словами, мы должны сделать это сегодня ночью.

Когда «Лютцов» был замечен в последний раз, он имел скорость 22 узла. На этом основании мы определили его теперешнюю позицию. Его сопровождают 5 эсминцев. Один идет впереди, очевидно, проводя траление. 4 эсминца окружают линкор квадратом, по 2 с каждого борта.

Мы вылетаем в точку в 10 милях юго—восточнее Листера. Если мы не получим донесения о визуальном контакте, то вблизи берега полетим на северо—запад вдоль фарватера, ведущего в Ставангер. 22-я эскадрилья будет выполнять поиск южнее Ставангера, таким образом мы вместе захватим очень большой район.

Мы нанесем первый удар 9 самолетами, 3 звена по 3 самолета. Я поведу головное, Фил пот — мой правый ведомый, Ловейтт — левый. Когда мы заметим цель, Ловейтт переходит вправо уступом от Филпота, и мы атакуем обычным строем со стороны моря. Остальные 2 звена взлетают с интервалом 10 минут и атакуют тем же порядком.

У нас имеются 13 самолетов, таким образом 4 остаются в резерве. — Ловейтт подмигнул Моррису при упоминании числа 13. — Резервные самолеты должны стоять в готовности к немедленному старту на случай обнаружения цели.

За эскадрой гоняются наши разведчики, поэтому вполне вероятно, что мы получим ее новые координаты по радио на пути к Норвегии. Поэтому радисты должны держать ушки на макушке. В то же время мы должны быть готовы вести разведку самостоятельно.

Самым важным в этом полете будет точная работа штурманов. Мы должны выйти в намеченную точку. Немцы тщательно выбрали время для прорыва своего корабля. Они долго ждали плохой погоды. Мы увидим только одну яркую точку — луну. Метеорологи говорят, что облачность имеет разрывы, и в таких разрывах видимость хорошая.

У нас есть только один шанс поймать этот корабль. Поэтому атакуйте без колебаний и сбрасывайте торпеды с минимальной дистанции. Это всё.

Общее бормотание заполнило комнату предполетного инструктажа. Штурманы перебирали свои карты, радисты повторяли позывные и коды. Хвостовой стрелок Ловейтта Уоллес—Пеннелл первым подошел к нему, держа в руках корзинку.

— Я забрал голубей, — сообщил он Ловейтту.

— Да, хорошо. Как тебе нравится: голубь номер 13!

— Ты веришь в это?

— Честно — нет.

— Тогда все будет в порядке.

К ним присоединились Моррис и радист Даунинг, и летчики отправились к самолету. Ловейтт относился к своей машине с немного показной любовью. Она несла обозначение W. Летчики называли ее «W — Wreck» (обломок). Когда экипаж получал самолет, техник предупредил, что это самая тихходная машина эскадрильи, ее скорость была примерно на 5 узлов ниже, чем у остальных. Но вот что случилось с ними во время возвращения из первого безуспешного поиска противника у берегов Норвегии. Уже в сумерках возле Абердина они заметили He-111, атакующий британский конвой. Было уже поздно пытаться перехватить бомбардировщик до сброса бомб. Однако Ловейтт пристроился к нему, ожидая выхода из атаки. Он занял позицию чуть выше «Хейнкеля», уравнил скорости и дождался, пока немец повернет домой. Пилот маневрировал так умело, что Уоллес—Пеннелл стрелял в упор. Длинная очередь отправила «Хейнкель» в воду. Чуть позднее его экипаж, болтавшийся в надувной лодке, был подобран англичанами и взят в плен. После этого для экипажа Ловейтта существовал только один самолет.

В 23.15 первые 3 «Бофорта» под командой Фэвилла вылетели из Льючерса, находящегося в 5 милях к югу от Ферт оф Тэй. Построившись над аэродромом, звено направилось к южной Норвегии. 5 «Бофортов» 22-й эскадрильи вылетели из Вика часом позднее и направились к Ставангеру.

Метеорологи оказались правы. По пути самолеты встретили шторм и низкую облачность. Сквозь редкие разрывы в тучах светила необычайно яркая луна — словно кто—то внезапно включал свет в темной комнате и тут же его выключал. Фэвилл, Филпот и Ловейтт летели в тесном строю — это было тяжким испытанием для пилотов и страшной нервотрепкой для экипажей.

Ловейтт держался чуть левее самолета ведущего, он то и дело бросал быстрый взгляд на приборы.

Так как кресло пилота на «Бофорте» смещено влево, Ловейтт обнаружил, что у него от постоянного верчения разболелась голова и начали слезиться глаза, так как приходилось разглядывать то тусклую приборную доску, то сияющую консоль крыла ведущего. Он решил пристроиться к Филпоту уступом вправо. Ловейтт подумал, что все равно ему выдвигаться туда для атаки, поэтому он ничего не потеряет, сделав это сразу. Зато ему гораздо легче будет следить за остальными самолетами звена и соблюдать строй.

Фэвилл и Филпот шли прежним строем, а Ловейтт решил обойти их сзади, стараясь не попасть в струю от винтов. После этого он хотел пристроиться справа сзади к Филпоту. При перестроении он едва не потерял контакт со звеном, только дав полный газ, он удержался за ним.

Они летели уже более часа, большей частью в черных дождевых тучах, выдерживая высоту 600 футов и экономичную крейсерскую скорость 140 узлов. Торпедоносцам требовалась буквально каждая капля бензина на обратный путь. Кроме того был нужен резерв для поиска цели.

Тем временем в штабе Берегового Командования в Лондоне Боухилл следил за ходом операции. С тревогой он дожидался известия об обнаружении противника. Часы в оперативном центре пробили полночь. Наступила пятница, тринадцатое число.

И как раз в этот момент разведчик «Бленхейм» обнаружил германскую эскадру. Пилот ясно видел «Лютцов», 1 эсминец впереди и 4 вокруг линкора. Через несколько минут Боухилл изучал донесение. Эскадра находилась в 30 милях прямо на юг от Листера. Вскоре она повернет на север и пойдет вдоль берега, если не будет пытаться стряхнуть преследующий ее самолет. Но



в любом случае «Бленхейм» будет следить за немцами. Больше «Лютцов» не скроется.

Боухилл ждал новых сообщений от «Бленхейма», но когда они пришли, то испытал горькое разочарование. «Бленхейм» был атакован вражескими истребителями. Он не мог преследовать эскадру и потерял контакт.

Боухилл мог только передать его сообщение ударным группам. Если «Лютцов» будет следовать прежним курсом, они его найдут. Если линкор повернет назад, рано или поздно он все равно будет обнаружен. В целом дела шли неплохо.

Когда береговая станция передала сообщение «Бленхейма», ведущее звено 42-й эскадрильи уже проделало половину пути через Северное море. Оно находилось в отличной позиции. Довернув вправо на 5°, самолеты выходили чуть южнее точки, указанной «Бленхеймом». Потом они поворачивали на северо—запад и следовали вдоль предполагаемого курса «Лютцова».

Когда головное звено проделало последние 200 миль до района Листера, напряжение экипажей возросло. Несмотря на окружающий мрак, Ловейтт уверился, что сегодня его ждет удача.

— Мы выйдем в точку, указанную в сообщении, примерно через 10 минут, — сообщил Моррис.

— О'кей, — сказал Ловейтт. — Пошире раскройте глазки, парни.

Сам пилот внимательно следил за ведущим. Он увидел, как тот начал пологое снижение до высоты 400 футов. Низкая облачность ненадолго рассеялась. И хотя плотные черные тучи продолжали закрывать луну, Моррис сообщил, что видит на воде какие—то огни впереди и чуть правее по курсу. Ловейтт на мгновение оторвал взгляд от самолета ведущего и посмотрел в сторону, указанную Моррисом. Он сразу понял, что Моррис был прав. Но, глядя на огоньки, Ловейтт потерял

из вида Фэвилла и Филпота. Он не сообразил, что те тоже увидели огни. Фэвилл начал поворачивать вправо, Филпот последовал за ним, и оба эти самолета перерезали курс Ловейтту. Попав в струи их винтов, его самолет потерял управление в воздушных вихрях и закувыркался вниз. Отчаянными усилиями Ловейтт пытался удержать его в воздухе, так как «Бофорт» начал круто пикировать прямо в воду.

Когда он восстановил управление, до воды оставалось всего несколько футов. И он остался один.

Ловейтт напряженно пытался увидеть остальные самолеты, но непроницаемая темнота сомкнулась вокруг него. Затем он посмотрел на кучку огней, которую заметил с высоты 400 футов. Они были здесь же, на некотором расстоянии от самолета, все еще с правого борта. Самолет не мог за это время сильно сбиться с курса. Однако приятной новостью было то, что теперь они были предоставлены сами себе. Ловейтт чуть повернул вправо и полетел прямо на огоньки.

— Что случилось? — спросил Моррис из носовой кабины. — Я думал, мы врежемся.

— Я тоже. Ты видел, как они повернули?

— Нет.

— Что я знаю твердо — нас расшвыряло по всему небу. Если бы мы летели на 400 футов ниже, мы бы шмякнулись.

— Ты видишь вон те огни?

— Да.

— Мне кажется, что это рыбацкие суда.

Ловейтт получил от Морриса новый курс и повернул. Потом он вызвал Даунинга.

— Слушай остальных по радио. Я боюсь, что мы потеряли их. Если они найдут эскадру, они передадут сообщение об атаке. Тогда мы их обнаружим.

— Ладно.

— И, Уолли, следи за истребителями. Мы где—то недалеко от Норвегии.

— О'кей.

Ловейтт снова набрал высоту 600 футов. Последние несколько минут были очень нервными. Набрав высоту, пилот немного успокоился. Они будут лететь этим курсом 10 минут. Дальше нельзя, так как они в темноте могут пересечь береговую черту и врезаться в гору. Ловейтт знал, что Моррис следил за координатами, пока они летели строем, однако всегда существует источник ошибок, если вы следуете за другим самолетом. Когда самолет сбился с курса, они могли лишь очень приблизительно представить себе свое положение, хотя и видели огни рыбацких судов. Они обязательно должны определиться, прежде чем начинать поиск «Лютцова».

Дождь нашел трещинку в персиковом фонаре, и ему на колени падали капли. Оптимизм помаленьку рассеивался. Ловейтт начал чувствовать себя неудобно.

— Десять минут прошли, — сообщил Моррис. — Никакой земли.

Теперь они повернули на северо—запад, так как наверняка находились где—то вблизи от судоходных маршрутов. Но «где—то вблизи» не слишком удачная позиция. Только если они сумеют определиться, появится возможность отыскать «Лютцов», в случае, если он следует прежним курсом.

— Нам придется лететь дальше, — сказал Ловейтт. — Мы можем выйти к берегу под углом? Это даст нам шанс заметить блеск, если мы полетим вдоль него, а не врежемся лбом.

— Курс 340°.

Когда Ловейтт начал поворачивать влево, его глаза перебежали с авиагоризонта к компасу и обратно. То, что он увидел, заставило его вздрогнуть. Стрелка показывала не туда, куда следует.

Он сразу понял, что произошло. Дождь залил стекло компаса, и пилот почти ничего не видел. Каким—то образом перекрестие, отмечавшее север, убежало в сторону. После встречи с рыбаками они летели не в ту сторону — от берега! Старая ошибка. Он с трудом мог представить, как это могло случиться. Следует ли после этого удивляться, что ничего не видно?

— Я боюсь, мы промахнулись, Эл. Это не оправдание, но вода залила компас, и заставила меня ошибиться. Я поворачиваю на 180 градусов, и мы будем лететь этим курсом 15 минут. Извините, парни.

— Ты возвращаешься на первоначальный курс — прямо к берегу?

— Да. Нам придется. Мы потеряли слишком много времени.

— Может, поднимемся на 1500 футов? Во всяком случае, это повыше большинства береговых утесов.

— Хорошая идея.

В последующие 15 минут напряжение нарастало. Самая смутная тень земли — и они смогут определиться. Судоходные маршруты лежат в 5 милях от берега. Но не видя земли, можно будет только гадать.

Темнота сгущалась вокруг самолета, приводя их в отчаяние. Нервы Ловейтта начали отказывать. Ему стало казаться, что все идет наперекосяк, а потому лучший выход — поискать цель вслепую, а потом возвращаться домой.

Внезапно прямо под ним из мрака полыхнуло пламя взрыва. В ушах раздался спокойный голос:

— Куча зениток, шкипер. Прямо под нами и за хвостом.

— Это корабли! Где они?

Моррис ответил из носовой кабины:

— Это не корабли. При вспышках выстрелов я видел землю.

Ловейтт круто повернул «Бофорт» влево, подальше от плотного огня, обратно в море. Уоллес—Пеннелл сообщил из хвостовой башни:

— Они все еще стреляют по нам. Однако мы выходим из зоны огня. 10 градусов вправо и снижение на 200 футов. Они нас потеряют.

Голос стрелка был холодным и расчетливым, и Ловейтт послушался совета. Уоллес—Пеннелл продолжал руководить маневрами, и скоро самолет вышел из—под огня.

— Куда мы, черт побери, попали? — спросил Ловейтт Морриса.

— Я только что сообразил. Нет никаких сомнений. Это аэродром в Листере.

Листер! Новый фашистский аэродром в южной Норвегии. Новейшая база для «Дорнье», действующих в море. Они разворошили осиное гнездо. Через пару минут в воздухе будет по крайней мере одна эскадрилья истребителей.

Но в любом случае, они определились! Последние полчаса весь экипаж молился, чтобы небеса подсказали, где летит самолет. Место определилось с ужасающей точностью.

— Если мы и теперь не найдем «Лютцов», мы не найдем его никогда, — заметил Ловейтт. — Мы должны оторваться от погони, которую Листер отправит за нами. Эл, подойди на минутку, посмотрим карту.

Моррис выбрался из носовой кабины и сел рядом с Ловейттом.

— Сколько мы еще можем вертеться здесь?

Два человека немного помолчали, прикидывая расход топлива. Они могли позволить себе еще получасовой поиск, после чего в запасе не останется ни капли бензина.

Ловейтт уже оправился от шока после внезапного обстрела. Короткий взгляд на карту подсказал ему, что

возможен только небольшой поиск до Листер—фиорда, может быть несколько миль севернее Эгерсунда. Но если эскадра продолжала идти на северо—запад после обнаружения, она должна оказаться именно в этом районе.

Всегда оставался вариант, что командир «Лютцова», узнав об обнаружении эскадры, и опасаясь атаки, повернет назад и будет искать убежища в Кристиансанде. Там можно было отстояться сутки и попытаться прорваться следующей ночью. Однако, пройдя так много и находясь всего в нескольких часах от зоны относительной безопасности, повернет ли германский капитан обратно? Зная, что он замечен самолетом—разведчиком, он вполне может полным ходом устремиться в сторону фиордов Ставангера, используя плохую погоду в качестве помощника.

В донесении разведчика скорость эскадры определялась как 22 узла. Но Ловейтт знал, что карманные линкоры типа «Лютцов» могут дать немного больше — 26 узлов.

— Просчитай новую позицию, — приказал он Моррису. — Предположи, что с полуночи они шли со скоростью 26 узлов, как раз с момента обнаружения «Бленхеймом». По моим предположениям, они окажутся где—то около Эгерсунда. Мы как раз над ними.

Моррис отправился на свое место, чтобы вычислить точную позицию. Ловейтт повернул обратно к земле, чтобы выйти к судоходному фарватеру севернее Эгерсунда. Он решил отмахнуться от дурной мысли, что «Лютцов» вполне может оказаться где—то в бескрайних морских просторах позади него. Он будет следовать этим курсом, пока хватит топлива.

Он опустил «Бофорт» до высоты 500 футов, но даже Моррис из носовой кабины ничего не видел. Потом Ловейтт начал плавное скольжение вниз до безопасного предела и даже чуть ниже. Ничего!

Ловейтт и Моррис наклонились вперед, замороженные малой высотой, пытаюсь различить в тени облаков силуэт корабля. Уоллес—Пеннелл вглядывался в темноту сзади, стараясь заметить истребители. Даунинг слушал рацию.

Они летели как раз над фарватером в 5 милях от берега. Но даже если они окажутся прямо над центром эскадры, заметить корабли будет очень трудно.

Еще через 15 минут Даунинг сообщил:

— Я только что перехватил радио командира группы. Никто и ничего. Они все ничего не заметили и сейчас возвращаются домой.

— О'кей.

Ловейтт с трудом сообразил, что Моррис вызывает его.

— Мы только что прошли Эгерсунд.

Несколько мгновений Ловейтт держал прежний курс, соображая, что им делать. Ночной мрак сгустился. Отсветы на стекле кабины больно били по глазам. «Лютцов» не может оказаться далее к северу от их настоящего места. Или они промазали, или он каким—то образом ускользнул. Другие парни уже возвращаются домой. Они израсходовали почти весь запас бензина — собственно, разумный предел уже израсходован. Ловейтт все—таки хотел жить. Никто не обвинит его, если сейчас он повернет домой.

Пилот лег на курс  $267^\circ$  и набрал высоту 800 футов. Выровнял самолет. Курсом  $267^\circ$  они всегда возвращались домой из полетов к берегам южной Норвегии. Моррис выбрался из носовой кабины и проложил курс до Льючерса. Уоллес—Пеннелл вылез из—за своей турели. Ловейтт зажег сигарету. Все, что им оставалось — возвращаться назад.

Впереди стоял ночной мрак, такой же, как всегда. Но когда они отвернули от берега, в облаках появились небольшие разрывы, сквозь которые ярко сияла луна. В

нескольких милях справа Ловейтт мог увидеть два пятна лунного света, примерно в миле к северу, похожие на свет двух прожекторов. Жаль, что такие дыры в облаках не развешаны над всем фарватером.

Мир вокруг них был черен, и эти два круга света только еще больше сгущали окружающий мрак. Внезапно в первом круге света Ловейтт увидел тень. Первая крошечная капля дождя на сухой мостовой. Мельчайшее белое пятнышко. Это была кильватерная струя корабля.

Боги вместе с людьми подготовили великолепную сцену. Ловейтт не мог сдвинуть луну, но ему это и не требовалось.

Света было достаточно, и объект двигался. На сцене быстро, но с достоинством появился «Лютцов», следующий в 1000 ярдов за тралящим эсминцем. Его окружали еще 4 эсминца, причем ведущая пара находилась как раз на пути торпедоносца.

Какой умница германский капитан, что прошел эти 25 миль! Ловейтту никогда не пришло бы в голову искать противника там.

С этого момента все зависело от Ловейтта. Остальные парни возвращаются домой. Еще через час или два «Лютцов» окажется в безопасности, укрывшись в норвежских фиордах, откуда рано или поздно прорвется в Атлантику. Жизни тысяч моряков торговых судов, судьбы их кораблей и драгоценных грузов сейчас находятся в его руках.

Ловейтт как бы парил где—то рядом с самолетом, над фонарем пилотской кабины, следя за происходящим.

Было слишком поздно атаковать «Лютцов» в первом пятне лунного света. Но чуть дальше на север, как раз на пути эскадры, находилось второе. Если он будет лететь прежним курсом под прямым углом к курсу эскадры, то пересечет его чуть впереди германских



кораблей. Оказавшись в миле слева от курса немцев, Ловейтт должен повернуть обратно, прямо на восток. Тогда он встретит «Лютцов» как раз посреди второго светового пятна.

Ловейтт повернул на северо—запад, медленно теряя высоту. Он лихорадочно прикидывал дистанцию, скорость и время. Он должен проложить курс прямо на центр светового пятна, чтобы иметь возможность внести последние поправки.

Ловейтт начал заход с расстояния 3 мили, все еще снижаясь. Газ убран, скорость упала до 140 узлов. Теперь он находился именно там, где хотел — в 20 футах над водой, дожидаясь появления из темноты кораблей противника. Может, они услышали шум моторов? Они должны услышать. Может, они изменили курс, а плохая погода скрыла это? Как пилот снова найдет их? И вообще, найдет ли? Имеются только два лунных пятна. Но как раз в этот момент из мрака возник тралящий эсминец. Он стремительно мчался совершенно прямым курсом.

Ловейтт подался вперед в своем кресле, ожидая «Лютцов». До сих пор не замеченный самолет должен был появиться на сцене внезапно, как падающая звезда.

А вот и линкор, абсолютно не подозревающий о грозящей опасности. Внезапность была полнейшей. И корабль был прекрасен, прямо как на картинке.

Какая—то отстраненная часть сознания пилота восхитилась этим враждебным созданием.

В тот же момент пилот увидел 4 эсминца. Передний левый оказался как раз у него на пути.

Ловейтт держал прежний курс, медленно набрав высоту сброса торпеды — 60 футов. Этого мало, чтобы перескочить мачты эсминца, поэтому придется пролететь у него за кормой. Эсминец почти наверняка идет на расстоянии 1000 ярдов от «Лютцова». Оценить расстояние над водой — крайне трудная задача, но

таким образом пилот получал точное значение дистанции.

Еще через несколько секунд немцы заметят его, и начнется бешеная стрельба. Просто невероятно, что торпедоносец сумел подобраться так близко незамеченным. Эсминец стремительно приближался. Ловейтт действовал совершенно механически. Скорость и высота были надлежащими. Он должен быть уверен, что торпеда правильно войдет в воду и не выскочит на поверхность. Проскочив мимо эсминца, он будет иметь 300 или 400 ярдов, чтобы выровнять самолет, прицелиться и сбросить «рыбку».

Ловейтт проскочил за кормой эсминца, внезапно ощутив свою скорость. Кто—то с мостика выпустил в самолет красную ракету. Скорее всего, это был жест отчаяния. Разноцветные осветительные снаряды залили своим светом сцену, вернув некое подобие дня. Впереди, освещенный луной, появился «Лютцов». Он напоминал римскую свечу. Могучий линкор, сидячая утка.

Ловейтт чуть поднял нос самолета, чтобы нацелить торпеду. Он взял упреждение полтора корпуса, целясь в носовую часть корабля, впереди броневой цитадели. У пилота было достаточно времени, чтобы выполнить все нужные маневры; всё, что ему оставалось — чуть утопить левую педаль, немного доворачивая самолет. Нос торпедоносца дернулся влево и указал как раз туда, куда хотел Ловейтт. Промеха просто не могло быть. Он целился за всю эскадрилью. Внезапно корабль заполнил все лобовое стекло кабины. Последний взгляд на указатель авиагоризонта, чтобы удостовериться, что самолет летит нормально. Указательный палец уже лег на кнопку сброса. Ловейтт надавил ее, затаив дыхание.

Затем последовал характерный ощутимый толчок, когда разжались захваты.

— Эй, — произнес Даунинг, сидевший внутри фюзеляжа, — а ведь вы сбросили торпеду.

Только тогда пилот понял, что за все это время не произнес ни слова, и один штурман знал, что происходит.

Внезапно он вернулся обратно в самолет и рванул сектора газа. Прижав «Бофорт» к самой воде, пилот проскочил под форштевнем линкора, повернул влево и начал набирать высоту, чтобы уйти от огня зениток. Уже много позднее ему в кошмарах снилось, что зенитки поймали его, и он просыпался с криком ужаса.

— Мы попали! Мы попали! — дружно закричали Даунинг и Уоллес—Пеннелл, наконец сообразившие, что происходит.

Ловейтт заложил круто вираж влево над головным эсминцем и посмотрел через плечо вниз на свою цель. Гигантский столб воды, выброшенный взрывом, еще стоял в воздухе над подбитым кораблем. Дым и пар окутали носовую часть линкора. Ловейтт позволил себе долгий изумленный взгляд на дело рук своих. Потом вернулся страх, и он начал спешный набор высоты с отворотом. Эскадра снизила скорость. Ни один выстрел не прогремел вслед самолету. Полнейшая внезапность!

Немцы приняли «Бофорт» Ловейтта за Ju-88, сопровождавший эскадру. Торпеда попала в цель, несмотря на лихорадочную попытку в последний момент переложить руль. «Лютцов» сразу получил сильный крен на левый борт, часть верхней палубы ушла под воду, обе машины встали. Левый винт был тяжело поврежден, а из —за сильного крена правый почти вышел из воды. Один из эсминцев взял линкор на буксир, и эскадра поползла под прикрытием береговых батарей Эгерсунда.

Тем временем в 2.25 Ловейтт передал по радио сообщение об атаке. Его перехватили остальные самолеты 42-й эскадрильи. Руни, который пережил бомбардировку «Шарнхорста» год назад, нашел «Лютцов», окутанный дымом. Он сбросил торпеду в центр дымового облака. Взрыва не было видно, и потом

стало известно, что торпеда прошла мимо. Еще один самолет 42-й эскадрильи обнаружил германскую эскадру, но не смог сбросить торпеду.

До этого времени 5 самолетов 22-й эскадрильи из Вика не видели удачи. 2 из них были вынуждены вернуться в Вик после отказа турелей, а 3 не нашли цель. Однако 2 самолета, совершившие вынужденную посадку, около 2.00 снова поднялись в воздух. В 4.23 один из них нашел «Лютцов», который двигался к Ставангеру своим ходом. Правый дизель немцам удалось запустить час назад. Корабль делал около 12 узлов. Было уже светло, и одинокий «Бофорт», встреченный плотным зенитным огнем, был вынужден сбросить торпеду издалека. Уже отворачивая, он был сбит Me-109.

Однако «Лютцов» был так тяжело поврежден торпедой Ловейтта, что командир решил немедленно поворачивать назад. Около 16.00 в этот же день он был замечен самолетом—разведчиком. Однако в это время он уже огибал Ска—ген и находился вне пределов досягаемости наших ударных сил. Уже через 4 дня другой фоторазведчик обнаружил «Лютцов» в Киле в сухом доке. Он простоял в ремонте 6 месяцев.

Когда Ловейтт сел, его окружили летчики, перехватившие сообщение об атаке. Его потащили в центр управления полетами, засыпая множеством вопросов. Казалось, они не верят в успех его атаки. Это была первая боевая атака британского торпедоносца. Он сбросил первую торпеду КВВС в германский линкор в открытом море.

## Глава 2

### Свободная охота

Когда началась война, в Соединенном Королевстве базировались 2 эскадрильи торпедоносцев — 22-я и 42-я. Обе они были вооружены устаревшими «Уайлдбистами» и ждали поступления новых Бристоль «Бофортов». Этот самолет был развитием «Бленхейма». Он начал поступать в 42-ю эскадрилью, базирующуюся на острове Торни, возле Портсмута, в начале 1940 года.

«Бофорт» был исключительно прочным самолетом. В свое время его считали самым скоростным средним бомбардировщиком в мире. 2 мотора «Таурус» позволяли ему развить скорость 290 миль/час при крейсерской скорости 145 узлов. Экипаж из 4 человек комфортно располагался внутри фюзеляжа. Штурман имел отличный обзор вперед сквозь носовое остекление. Он мог легко попасть в носовую кабину со своего взлетного места справа от пилота. Радист удобно располагался позади пилота, отделенный от него бронеспинкой и рацией. Он тоже мог легко перемещаться по самолету. Когда самолету угрожали истребители, он оставлял рацию и стрелял из 2 бортовых пулеметов «Виккерс» через боковые окна фюзеляжа. Примерно на середине фюзеляжа располагалась турель, прикрывавшая заднюю полусферу. Стрелки легко могли меняться местами, что позволяло избежать лишнего утомления. Просидеть целый день возле турели, напряженно разыскивая в небе вражеские самолеты, — крайне утомительное занятие.

Все предыдущие учебные атаки проводились на «Суордфишах» или «Уайлдбистах», чья крейсерская скорость не превышала 100 узлов. Эти самолеты использовали только один метод атаки — пологое пикирование с

относительно безопасной высоты, выравнивание и сброс торпеды. Но «Бофорт» при пикировании очень быстро набирал скорость и превышал скорость безопасного сброса торпеды. Быстро погасить скорость при выравнивании оказалось невозможно. Поэтому атаку «Бофорты» проводили с малой высоты — и заход на цель, и сброс торпеды. Проводились различные эксперименты, чтобы преодолеть эти ограничения — устанавливались воздушные тормоза, применялась планирующая торпеда, которую можно было сбрасывать с высоты 1500 футов. Однако ни один метод при испытаниях не оказался достаточно надежным и в бою не применялся. При заходе на цель на бреющем полете «Бофорт» подвергался обстрелу из всех орудий, но при этом торпедоносец был ограничен в применении маневров уклонения.

В феврале 1940 года на острове Торни началось обучение экипажей новым методам атаки. В апреле 22-я эскадрилья была переброшена в Норт Коутс на побережье Линкольншира, в нескольких милях к югу от Гримсби. Отсюда «Бофорты» провели первые боевые вылеты, ставя мины у германского побережья.

«Бофорт» был новейшим самолетом и, как все новые самолеты, страдал множеством детских болезней. Во время минных постановок пропали без вести несколько экипажей. Произошло несколько аварий при взлете, причем некоторые завершились трагически. Пилоты начали подозревать моторы. Но моторы прошли полный цикл испытаний на фирме—изготовителе, и все они были новыми. Что могло быть неверного в этом новом прекрасном самолете? Командир эскадрильи приложил все усилия, чтобы убедить пилотов, что причиной всех аварий была неопытность летчиков. Часто это было действительно так.

«Бофорт» действительно был не слишком легким в управлении самолетом. Пилоты торпедоносцев

привыкли летать на «Суордфишах» и «Уайлдбистах», которые летели буквально сами по себе. Но «Бофорт» был совсем иным самолетом. Он был много тяжелее, имел 2 мощных мотора, а площадь его крыла была маленькой. Он легко нес торпеду и 4 человека экипажа на большое расстояние с большой скоростью. Однако пилотировать его было нелегко.

К концу мая подозрения, что причиной поломок стали отказы моторов «Таурус», окрепли, когда сам командир эскадрильи не вернулся с обычной минной постановки. Была создана следственная комиссия, что бы изучить эффективность действий «Бофорта» и его моторов. В результате работы комиссия потребовала доработать моторы «Таурус». Но 21 июня 42-я эскадрилья провела бомбардировку «Шарнхорста» на старых моторах, пока комиссия еще заседала.

22-я эскадрилья получила нового командира, подполковника авиации Ф. Дж. Сент—Дж. Брайтуэйта. В сентябре она возобновила действия, проведя серию бомбардировок вражеских портов — Флиссингена, Остенде, Кале, Булони. 11 сентября эскадрилья провела первую торпедную атаку. В 14.30 возле Кале был замечен вражеский конвой, и Брайтуэйту приказали нанести удар. 5 самолетов под командой капитана авиации Дика Бомана, одного из двух командиров звеньев, должны были встретиться с истребителями сопровождения над Детлингом и оттуда проследовать к цели. Когда соединение прилетело к Кале, там не оказалось никаких признаков конвоя. Боман решил выполнить поиск на северо—запад до Остенде, и конвой был замечен. «Бофорты» атаковали по отдельности. 3 самолета не смогли сбросить торпеды из—за отказов электросетей. Однако Боман и второй командир звена «Фанни» Фрэнсис выполнили атаку. Одна торпеда взорвалась преждевременно, попав в песчаную отмель между самолетом и мишенью. Вторая торпеда попала в

большой транспорт и уничтожила его. Остальные «Бофорты» обстреляли из бортовых пулеметов корабли сопровождения, и все 5 торпедоносцев благополучно вернулись в Норт Коутс. Хотя почти всё в этой операции пошло наперекосяк, начало было обнадеживающим.

Через 4 дня был проведен вылет на свободную охоту, что потом на многие месяцы стало рутинной операцией. Это был вылет небольшой группы самолетов, проводивших поиск вражеских кораблей в указанном районе, нечто вроде разведки боем. Каждый самолет действовал самостоятельно в собственном секторе. Такие поисково—ударные группы родились как следствие общей нехватки самолетов, как разведчиков, так и ударных. «Бофорты» искали свои цели на выявленных судоходных маршрутах.

Кроме того, эскадрильи торпедоносцев были вынуждены вырабатывать тактику торпедных атак для новых типов самолетов. Учебная эскадрилья торпедоносцев Госпорте ждала предложений боевых эскадрилий по тактике. Учеба даже была на время приостановлена.

Тем временем окончательно оформилась тактика свободной охоты, которая воспитывала в пилотах индивидуализм. Скоро он стал характерной чертой летчиков—торпедоносцев. Вообще—то правила действий во время таких полетов были достаточно строгими. Пилоты держались в видимости вражеского берега. Для 22-й эскадрильи, которая действовала возле берегов Голландии, это было около 10 миль при хорошей погоде. Облачность обычно была достаточно плотной, чтобы торпедоносец мог укрыться от вражеских истребителей. Ни у кого не было сомнений в исходе столкновения «Бофорта» со стаей Me-109. Кроме того, задачей «Бофорта» была охота за вражескими кораблями, а не воздушные бои. Если пилот не имел



облачного прикрытия вблизи вражеского берега, он должен был, согласно приказу, возвращаться назад.

Обычно поиск проводился буквально над самой водой. Это ограничивало видимость, зато и сам «Бофорт» было трудно увидеть или услышать. Таким образом «Бофорт» превращался в сверхскоростной торпедный катер. Часто пилоты атаковали цель совершенно внезапно для нее.

Первые вылеты проводились на высоте облачности. Предполагалось, что это поможет уходить от вражеских истребителей и в то же время увеличит радиус обзора. Однако оказалось, что «Бофорт», летящий на такой высоте, противник обнаруживает издали. Более того, еще не выйдя на прямую видимость цели, торпедоносец обнаруживался радаром противника. И в любом случае, заметив цель, «Бофорт» был вынужден снижаться, чтобы атаковать ее.

При этом наличие низкой облачности считалось обязательным условием операции, и летчики всегда одним глазом косили на тучи.

Главной особенностью тактики свободной охоты было постоянное движение. Провести несколько минут в одном районе или кружить над целью перед атакой значило привлечь внимание и подвергнуть себя ненужной опасности. Секрет успешной операции крылся в быстром обнаружении цели и немедленной атаке. Это был единственный способ захватить систему обороны врасплох.

Такая тактика быстро стала шаблоном. Впрочем, многие понимали, что одинокие рейдеры, которые совершали вылазки во вражеские воды, выполняли действия всего лишь диверсионного характера. Прежде всего следует упомянуть командира эскадрильи Брайтуэйта. Этот человек был идеальным командиром эскадрильи, который пользовался всеобщим уважением и восхищением. Штаб группы запретил ему совершать

больше 2 боевых вылетов в месяц, поэтому Брайтуэйт понимал, что многие летчики его подразделения имеют большой опыт свободной охоты. И он не стеснялся иногда летать под их командованием. Брайтуэйт отличался большой проницательностью. Он очень быстро улавливал, когда пилот начинал не выдерживать постоянного напряжения боевых вылетов, или что он просто не подходит по характеру для полетов на торпедоносце. Хотя в начале войны не существовало такого понятия, как оперативный цикл, нехватка обученных экипажей вынуждала опытных летчиков (если им везло) совершать более 50 вылетов, причем они не имели никаких надежд на отпуск. Брайтуэйт находил возможность переводить летчиков, которые готовы были сломаться, в инструкторы, прежде чем они переступали грань. Он понимал, что любой человек раньше или позже ломается. Многие из его летчиков добились больших успехов во время второго цикла.

В эскадрилье служили два великолепных пилота, резко отличавшихся друг от друга — Дик Боман и сержант Норман Хирн—Филипс. Боман имел все внешние признаки героя — порывистый, дерзкий красавчик, избалованный успехами, решительный и бесстрашный. Он любил свою роль одинокого волка. Самым большим счастьем для него были полеты вдоль голландского берега. Он летал на расстоянии прямой видимости от побережья, часто даже над самой сушей, вламываясь в голландские порты в поисках противника. Он был женат на прекрасной девушке, имел чудесного сына. Можно сказать, что у него было все, о чем может мечтать мужчина. Однако он был упрям и нетерпелив. Топить корабли стало для Бомана смыслом и целью жизни. Он хотел топить противника каждый день. Это был самый выдающийся пилот периода свободной охоты. Он задал такой темп, что невольно подстегнул дух соревнования в эскадрилье.

Если у Бомана и была слабость, то лишь его излишняя пылкость. Он всегда жаждал добиться результата и работал на публику. Однажды он посетил штаб Берегового Командования, и там ему показали фотографии «Бремена» и «Европы», стоящих в Бремерхафене в окружении барж и противоторпедных сетей. С этого момента мысли Бомана постоянно устремлялись к Бремерхафену. Его просто физически тянуло туда. Он нарисовал план акватории и определил, где можно сбросить торпеду. Однажды лунной ночью он на своем «Бофорте» проник в гавань. Бомана встретил шквал огня. Прожектора ослепили пилота, и он заметил лайнеры только в самый последний момент. Сбрасывать торпеду было поздно, и он поспешно отвернул, набирая высоту, чтобы не протаранить корабли. Когда Боман вернулся на базу, остальные офицеры попытались отговорить его от новых попыток атаковать эти корабли. Они говорили, что такая попытка будет просто бессмысленным самоубийством. Но Боман не услышал их.

Хирн—Филипс поступил в КВВС в 1936 году в качестве пилота—сержанта. После летной школы он закончил курсы торпедоносцев и общей авиаразведки. Возможно, это был самый хорошо подготовленный летчик эскадрильи. Хирн—Филипс придерживался правил. Он был профессиональным солдатом. Его работой было уничтожить противника, но при этом сохранить себя и свой самолет в целостности. Он никогда не выходил на прямую видимость берега, исключая те случаи, когда это было необходимо для выполнения атаки. Впрочем, если это делал командир группы, Хирн—Филипс неизменно подчинялся, хотя без малейшей охоты. В основном он держался в 10 милях от берега, откуда были видны корабли не только под берегом, но и на некотором расстоянии от него. Если не было облачного прикрытия, Хирн—Филипс спокойно

возвращался. Он всегда помнил о завтрашнем дне. Война была его бизнесом, и он относился к бизнесу крайне серьезно. Он отвечал за дорогой самолет и обученный экипаж. После одной атаки, когда сброшенная торпеда внезапно выскочила на отмель, Хирн—Филипс вернулся в этот район и тщательно изучил его с картой в руках, отмечая мелководные участки, где нельзя было использовать торпеды. Он обнаружил, что существует много районов, где нет необходимости приближаться к берегу на 10 миль, так как глубины препятствуют торпедным атакам. Это позволяло ему повесить шансы на уничтожение противника и на собственное выживание.

В другом случае радист Хирн—Филипса опоздал к старту. Хирн—Филипс сознавал опасность некомплекта экипажа, но не собирался пропускать вылет. У него не оставалось выбора, как лететь без радиста. Хирн—Филипс хорошо относился к этому парню и считал его хорошим радистом. Однако тут же выкинул из своего экипажа.

Визитеры эскадрильи, проверяющие из штаба группы, корреспонденты и прочие бездельники всегда летали с флегматичным Хирн—Филипсом. Он имел привычку возвращаться.

«Фанни» Фрэнсис, второй командир звена, был, наверное, одним из лучших командиров в эскадрилье. Боман грешил безответственностью. Хотя его личные достижения были выдающимися, он был слишком индивидуалистом, чтобы стать хорошим лидером. Зато Фрэнсис был прирожденным лидером, отважным, решительным, но без опрометчивости. Он служил в экспериментальном подразделении торпедоносцев в Госпорте до июля 1940 года. Лишь после долгой борьбы ему удалось вырваться в 22-ю эскадрилью, проявив при этом незаурядную настойчивость.

Фрэнсис руководил первой атакой торпедоносцев в этой войне — ночным полетом на вражеские корабли в гавани Шербура. Подразделение из 6 самолетов было перебазировано на остров Торни для этой операции. Они прибыли из Норт Коутса примерно в полдень, прождали до вечера и были милостиво отпущены до следующего утра.

— Можем мы покинуть расположение части? — спросил Хирн—Филипс.

Хирн—Филипс и штурман Фрэнсиса Фартинг служили на острове Торни в первые месяцы войны и обзавелись друзьями.

— Да, но не опоздайте. Нам придется вылететь завтра рано утром.

Хирн—Филипс и Фартинг ушли. Большая часть летчиков принялась слоняться по лагерю. Вечером было решено перенести атаку Шербура на ночь. Пару гуляк выудили из баров и доставили автобусом на аэродром, остальных собрали громкоговорители. Но никто и понятия не имел, куда могли деться Хирн—Филипс и Фартинг.

У них оставался один призрачный шанс успеть к вылету. Хирн—Филипс решил, что они с Фартингом, старшие унтер—офицеры эскадрильи, должны подавать всем пример, и потому им следует вернуться как можно раньше. Когда они прибыли на аэродром, их тут же схватили и потащили в штаб. Там они обнаружили, что все экипажи собрались и получили инструкции. Более того, летчики уже расходились по самолетам. Им коротко описали предстоящее дело и сообщили, что ожидается рандеву с «Бленхеймами» над Уиттерингом.

— Какая цель?

— Шербур. Корабли в гавани. Самые большие на ваше усмотрение.

Они помчались к самолетам, получив дополнительные инструкции от Фрэнсиса, который уже

приготовился взлетать со штурманом Хирн—Филипса. Экипажи были восстановлены, самолеты взлетели, построились и легли на курс. Такого рода события могут выбить из колеи любого — только не хладнокровного Хирн—Филипса.

Стояла полная луна, хотя ее укрывали облака, и ночь была темной. Планом предусматривалось, что «Бленхеймы» первыми сбросят зажигательные бомбы на доки. Начавшиеся пожары осветят корабли в гавани, что облегчит задачу «Бофортов». Торпедоносцы пойдут на порт 3 волнами по 2 самолета с различных направлений: 2-е востока, 2 — с севера, 2-е запада.

Во время перелета над полуостровом Шербур соединение попало в густую облачность. Самолетам пришлось выбиратья оттуда. Хирн—Филипс спустился ниже облаков и обнаружил, что остался один. Он продолжал полет, пытаясь найти остальные самолеты. Его штурман теперь вел свою собственную прокладку. Когда они увидели французский берег, то поняли, что уклонились к востоку. Хирн—Филипс повернул вправо и несколько минут летел вдоль берега. Очень скоро разрывы зенитных снарядов над Шербуром подсказали им, где они находятся. «Бленхеймы» были уже над гаванью. Хирн—Филипс имел приказ атаковать с востока. Он так и поступил, однако, уже пересекая бреkwатер, увидел в миле впереди себя 2 «Бофорта». Он повернул вправо, чтобы обогнуть гавань и атаковать с запада. Однако, двигаясь параллельно бреkwатеру, увидел еще один «Бофорт», летящий с запада. Тогда Хирн—Филипс плюнул на все приказы и решил перескочить бреkwатер и атаковать немедленно, чтобы находиться подальше от других самолетов. Когда пилот повернул в направлении гавани, то заметил на горизонте багровое свечение и уловил отблеск пожаров, бушующих в городе.

Хирн—Филипс миновал волнолом. Мачты множества кораблей возникли перед ним на фоне пожаров, бушующих на причалах. Он знал, что в гавани находятся 3 эсминца и 2-3 транспорта. Пилот увидел перекрывающиеся силуэты эсминца и транспорта. Он решил, что если торпеда пройдет под килем первого корабля, то наверняка поразит второй. Сразу за брекватером самолет попал под огонь зениток. Осколки хлестали по плоскостям «Бофорта», как металлический град. Хирн—Филипс определил свою высоту по мачтам и трубам целей. Но в любом случае полет оставался рискованным, и он всерьез опасался врезаться в какой—нибудь корабль в темноте. Он сбросил торпеду и ударил по газам. «Бофорт» сразу пошел вверх. Но Хирн—Филипс совсем не собирался лететь на бушующий там огонь, как мотылек на пламя свечи. Он не хотел становиться прекрасно освещенной целью. Поэтому Хирн—Филипс начал отчаянно сражаться с собственным самолетом, пытаясь удержать его внизу. Попытка работать триммерами ни к чему не привела. Половина хвоста вместе с триммерами была отстрелена.

Хирн—Филипс сумел вывести свой «Бофорт» из пламени над Шербуром и долететь до острова Торни. Но когда он попытался выпустить закрылки, они тоже отказали. Это означало, что гидравлика сдохла. Однако пилот мог выпустить шасси аварийно, с помощью подрывных патронов. Он робко нажал на кнопку. Ничего не произошло.

Тогда Хирн—Филипс снова набрал высоту и позвал радиста.

— Скажи им, что у нас проблемы с шасси. Пусть остальные садятся вперед нас. Если мы сядем на брюхо, то перепашем им аэродром.

Радист отправил сообщение, и вскоре Хирн—Филипс получил зеленую ракету с контрольной башни. Он не видел, как садились остальные самолеты, но так как он

сам атаковал последним, другие должны были вернуться раньше. Поэтому он совершил идеальную аварийную посадку прямо посреди световой дорожки. Но что-то пошло не так. Когда Хирн—Филипс выбрался из обломков, на него набросился дежурный по аэродрому.

— Какого черта! Как я буду сажать остальных?

У Хирн—Филипса позади была достаточно веселая ночь, и он на время мог забыть о своей невозмутимости. Но это было не в его привычках.

— Я послал радиограмму, что у меня повреждено шасси, и получил зеленую ракету. Это не моя вина, старик. Мы поможем тебе переставить посадочные огни.

Все вместе они быстро переставили фонари, и остальные самолеты сели благополучно. Но вернулись еще только четверо. Шестой самолет был сбит над Шербуром. 4 пилота сбросили торпеды, 1 потерял снаряд по дороге и вернулся. На следующий день снимки разведчика показали, что по крайней мере 1 транспорт получил попадание. Это была веселая ночь для Шербура.

Попробовав свои силы в новом типе атак, экипажи вернулись в Норт Коутс к более знакомой свободной охоте. Боман, Фрэнсис и Хирн—Филипс быстро зарекомендовали себя как выдающиеся пилоты.

В октябре в эскадрилью прибыли 3 новых пилота, которые сразу начали соперничать с признанными асами. В течение следующих 2 лет они получили 5 орденов, в том числе Крест Виктории. Это были Джимми Хайд, Кен Кэмпбелл и Пэт Гиббс. Австралиец Хайд уже летал на торпедоносце в качестве второго пилота—штурмана вместе с Боманом. Теперь он был готов водить самолет самостоятельно. Хайд показал себя рассудительным, но решительным пилотом. Точно таким же был и шотландец Кэмпбелл. Он быстро проявил себя как необычайно волевой и агрессивный пилот со всеми



задатками лидера. Завершал это выдающееся трио Пэт Гиббс.

Гиббс был молодым офицером, который поступил в КВВС в 1934 году, закончив кадетское училище в Гранвелле. Он не собирался делать военную карьеру. Его привлекал сам полет. Первый год войны он провел в качестве инструктора в Госпорте, где помог обучить многих летчиков. Долгое время он добивался назначения в 22-ю эскадрилью. Когда Фрэнсис покинул свое экспериментальное подразделение в Госпорте, Гиббс полуслушья сказал ему:

— Передай своему новому командиру, что я хочу поступить в его эскадрилью.

Только одна вещь могла вырвать Гиббса из летной школы — заявка командира эскадрильи, которому мог потребоваться особенно опытный пилот. Фрэнсис достаточно хорошо знал Гиббса. Он хорошо представлял разочарование от бесчисленных вывозных полетов и не забыл Гиббса, когда попал в 22-ю эскадрилью. Брайтуэйт отправил требуемую заявку. Число самолетов в эскадрилье увеличивалось, и было сформировано третье звено. Гиббс был назначен командиром звена «С».

Он был опытным и изобретательным пилотом, но не выдающимся. Его пилотаж был как раз таким, чтобы удовлетворить всех. Однако он провел 5 лет в эскадрилье торпедоносцев и уверовал в торпеду как оружие. Его боевой дух, его желание атаковать врага долго оставались подавленными. Он говорил о предстоящей войне по мере того, как росла мощь нацистов, но был вынужден провести первые 12 месяцев войны в Госпорте. Он рвался испытать себя в бою. При упоминании имени Пэта Гиббса многие невольно роняли: «Помешанный». Он действительно был помешан на задаче потопления корабля противника с помощью торпеды.

В воздушной войне участвовали тысячи смельчаков во всех видах авиации. И каждый тип самолета имел своего «помешанного», который выделялся среди своих товарищей неистовой одержимостью. Чешир на бомбардировщике, Бадер и Джонсон на истребителях, Пейп на разведчике... Все они были фанатиками. Имя Пэта Гиббса стоит рядом с ними.

Ужиться с Гиббсом было совсем непросто. Он был слишком убежден в собственной правоте относительно торпедного оружия, чтобы воспринимать мнение других. Он считал себя единственным человеком, которому открыта истина. Сам Гиббс всегда был прав, а несогласные с ним всегда ошибались. Причем не имело значения, сколько их там и в каких они чинах. Он ВСЕГДА был прав. Это делало его не слишком популярным среди товарищей и всегда приводило к столкновениям с золотофуражечниками. Но его энтузиазм победил многих высоких начальников и оппонентов, а все подчиненные были на его стороне. Гиббс был восприимчивым человеком с развитым воображением. Поэтому ему приходилось многое переживать во время полетов. Но большую часть времени он сражался с врагом внутренним, который не понимал торпеду и пренебрегал ею.

Гиббс совершил свой первый боевой вылет вскоре после появления в эскадрилье. Он отправился на свободную охоту в качестве ведомого Дика Бомана. Погода для подобной операции была просто идеальной. Облачность на высоте пары сотен футов, дождевые заряды, плохая видимость, что избавляло от атак истребителей, но в то же время не помогло прятаться кораблям на известном заранее маршруте. Гиббс перед вылетом испытывал привычное всем новичкам возбуждение, еще больше обостренное его восприимчивым характером. Но как только самолет оказался в воздухе, возбуждение уступило место

холодному ожиданию. Он будет лететь столько, сколько потребуется.

Гиббс держался справа от Бомана на расстоянии размаха крыльев. Это было достаточно близко, и временами лидер покачивал крыльями, чтобы приободрить ведомого. Гиббс испытывал успокоительное чувство общности. Он всегда предпочитал быть одним из, а не командовать или подчиняться.

Очертания островов у голландского берега выглядели НЕПРАВИЛЬНО. Они были слишком мирными и дружескими. Ничто не отличало их от таких же островов у берегов Англии. Видимость у берега составляла 3-4 мили, и Гиббс ожидал, что Боман повернет, когда они достигнут берега. Но лидер продолжал лететь по прямой, над островами и материком. Его штурман постоянно делал фотоснимки. Держась ниже уровня облачности, 2 самолета пролетели над Текселем, Тершеллингом и Боркумом, проскочили над портами, посмеялись над зенитными батареями, бессильно посылавшими вдогонку снаряды. Их стрельба казалась обманчиво безвредной.

Для Бомана здесь все было знакомо. Этот берег принадлежал ему. Но для Гиббса все было в новинку, и он с любопытством вертел головой. Сейчас они летели над мелководьем. Торпедоносцы могли атаковать судно не ближе 5 миль от берега. Но в конечном счете Боман устал от прелиминариев и направился в открытое море.

Гиббс повернул следом за лидером. Резкое изменение курса едва не застало его врасплох. Самолеты летели на высоте 50 футов, основание облачности спустилось еще ниже. На горизонте облака сливались с морем, дождевые капли забарабанили по стеклу кабины, смазав картину окружающего. Шансы найти корабли при такой погоде выглядели сомнительными. Но каким бы странным ни казался

метод Бомана, он приносил результаты. Вскоре Гиббс увидел, что ведущий самолет покачал крыльями, подавая сигнал к атаке. Но где корабли? По крайней мере Боман что-то увидел. Гиббс позволил своему самолету немного отстать от ведущего. Попытки удержаться в сомкнутом строю полностью поглощали внимание. И теперь он сразу увидел 2 корабля, вынырнувших из белого тумана, и лишь теперь понял, что они появились раньше. Боман пошел прямо на более крупное судно, танкер водоизмещением 2000 тонн. Его сопровождали 3 корабля ПВО. Однако противник либо не заметил самолеты из-за тумана, либо принял за свои. Гиббс шел в 200 ярдах позади Бомана. Он видел всплеск торпеды лидера в воде. На этом месте разошлось кольцо белой пены, и цепочка пузырьков побежала к цели. Гиббс нацелил торпеду на этот всплеск. От напряжения, которое он испытывал во время взлета, не осталось и следа. Только холодная решимость и повышенное восприятие окружающего. Он сбросил торпеду и отвернул вправо следом за Боманом.

Атака Бомана захватила противника врасплох, и первые выстрелы прогремели, когда его самолет уже исчез. Но зенитки поймали Гиббса сразу после сброса торпеды. Орудия стреляли по нему из тумана, серебристые трассы мелькали вокруг и взрывались черными клубками дыма. Пулеметные очереди пенили воду под самолетом, которая кипела, как в котле. Гиббс круто отвернул вправо, но тут раздался металлический скрежет, и 3 оглушительных взрыва прогремели внутри самолета. «Бофорт» бросило в сторону, и он весь задрожал. Кабину заполнил дым. Штурман и хвостовой стрелок были ранены. Торпедоносец нырнул в туман, потеряв управление.

Оказаться сбитым в первом же вылете! Такая мысль потрясла Гиббса. И это все, чего добился пилот,

специально вызванный командиром эскадрильи! Гибель в первом же вылете.

Дым из кабины улетучился. Гиббс отчаянно пытался восстановить управление самолетом. Каким—то чудом «Бофорт» летел. Он мотался, как пьяный, но летел. Рули высоты не работали, носовое остекление было разбито, кровь залила карты, однако самолет держался в воздухе. Вскоре Гиббс обнаружил, что может набирать высоту с помощью триммеров на рулях высоты, которые действовали. Элероны и руль направления тоже были в порядке. Он бросил короткий взгляд назад. «Джинджер» Кулсон, его радист, стоял над раненым стрелком. Кулсон поймал взгляд пилота, поднял вверх большой палец и ухмыльнулся.

Гиббс испытал огромное облегчение. Все оказалось до смешного просто. Он усмехнулся, поглядев на штурмана, и подвигал рулевой колонкой взад—вперед. Самолет не отреагировал, будто решил, что это просто шутка. Потом экипаж с веселым смехом принялся подсчитывать пробоины в самолете.

Всю обратную дорогу они отыскивали многочисленные причины, по которым им сейчас следовало находиться на дне Северного моря. И при этом громко смеялись.

Гиббс благополучно привел самолет назад и посадил на незнакомом аэродроме в Линкольншире. Двое раненых были отправлены в госпиталь, а эскадрилья прислала самолет, чтобы забрать Гиббса и Кулсона. Боман встретил их на посадочной полосе в Норт Коутсе.

Гиббс успел прославиться. Германские бюллетени сообщили, что при налете был сбит 1 «Бофорт».

Вылеты на охоту продолжались, хотя иногда торпеды менялись на бомбы, чтобы можно было атаковать наземные цели, если не встретятся суда. Многие вылеты проводились по инициативе командиров эскадрильи. Командиры звеньев чувствовали, что

период свободной охоты заканчивается, поэтому эскадрильи требовали от командования группы разрешить самолетам искать цели самостоятельно. Роль свободного художника вдохновляет, и экипажи любили ее. Они могли провести несколько дней на земле, дожидаясь благоприятной погоды. Однако могла пройти целая неделя, прежде чем появлялась низкая облачность. Сначала они ничего не найдут. Потом атакуют и промахнутся. Затем вышлют еще 2 или 3 самолета и с третьей попытки добьются успеха. Все это время офицеры обсуждали тактику действий, особенно Гиббс и Фрэнсис, которые большую часть времени на земле проводили в своих кабинетах. Они планировали операцию, сравнивали полученные результаты, выясняли, где была допущена ошибка, дожидались реакции противника. Эти двое наделали много ошибок, но очень редко они повторяли одну ошибку дважды. Они любили свою работу и огорчались только в случае неудач. Гиббс называл свободную охоту «наиболее ответственной одиночной операцией, самой внушительной по результатам и наиболее волнующей в бою».

В конце октября эскадрилья провела бомбардировку с горизонтального полета германских лайнеров «Бремен» и «Европа» в Бремерхафене. (Гиббс в этой операции удвоил свои ночные летные часы.) В начале ноября 6 экипажей, в том числе Фрэнсис, Гиббс и Хирн—Филипс, были отправлены в Сент—Эваль, чтобы бомбить базу подводных лодок в Бресте. Но прежде чем они добрались до Сент—Эваля, появилась заманчивая цель для их торпед. Возле острова Уэссан был обнаружен большой транспорт (8000 тонн), который направлялся в Брест. Это был не свободный поиск, а заранее спланированная атака известной цели. Облачного прикрытия торпедоносцы не получили, а им предстояло

оказаться в радиусе действия вражеских истребителей. Однако вопрос о возвращении даже не встал.

Фрэнсис еще до взлета предложил следующий план атаки. Он сам атакует первым, Хирн—Филипс и Гиббс следуют за ним с 10-секундным интервалом. Они должны парировать любые попытки судна уклониться от торпеды Фрэнсиса. Однако когда летчики заметили цель, Гиббс решил, что Хирн—Филипс слишком оторвался от Фрэнсиса. Гиббс решил перехватить Хирн—Филипса перед атакой и вдвинуться в образовавшийся промежуток. При этом для маневров почти не осталось времени, и все 3 торпеды были сброшены почти одновременно. Но летчики недооценили скорость транспорта. Все 3 торпеды прошли у него за кормой.

Гиббс решил, что удача его просто обманула. Летчики напрасно подвергали себя огромному риску, были потеряны 3 драгоценные торпеды, и вражеский танкер нагло ушел из—под носа. Поэтому домой он вернулся в похоронном настроении.

Летчики провели 3 ночи над Лорианом. При этом не был потерян ни один самолет, хотя в одном из вылетов был ранен штурман Гиббса, и ему пришлось сажать самолет в Сент—Эвале на брюхо. Когда командировка завершилась, выяснилось, что Гиббс совершил 6 вылетов, разбил 2 самолета и отправил в госпиталь 2 штурманов и 1 стрелка. Однако «Джинджер» Кулсон, его радист, всегда был со своим пилотом. Кулсон стал таким же талисманом для Гиббса, как и плюшевый мишка панда, которого он неизменно брал с собой в полет.

После серии бомбардировок германских аэродромов во Франции эскадрилья снова вернулась к действиям против вражеского судоходства из Норт Коутса. В конце ноября Боман и Гиббс вылетели вместе на охоту. Несколько дней назад пришло сообщение, что Хирн—Филипс награжден Медалью за летные заслуги. Для Бомана начались тяжелые времена. Он дважды упустил

заманчивую цель и жаждал успеха. Гиббс следил за Боманом, надеясь поучиться у него.

Пока они пересекали Северное море, тучи начали спускаться. Когда самолеты вышли к берегу возле Текселя, погода для атаки торпедоносцев была идеальная. Как обычно, Боман провел много времени над сушей. Он наведалься в Ден Хелдер и Боркум, после чего повернул на северо—восток. Гиббс подумал, что Боман размышляет, не стоит ли поохотиться на «Бремен». У Гиббса были некоторые проблемы с мотором, и при ухудшившейся погоде ему было все сложнее удерживаться за Боманом. В конце концов мотор вынудил Гиббса повернуть домой.

Тем временем Боман направился к устью Эльбы, где обнаружил большой конвой, стоящий на якоре. Он сбросил торпеду в танкер (7600 тонн) и с удовольствием проследил, как тот тонет, объятый пламенем. После атаки он пролетел вдоль борта танкера, чтобы прочитать название, а его штурман сфотографировал корабль, извергающий клубы черного дыма и пылающий от носа до кормы. Новость о потоплении этого корабля была передана Би—Би—Си в этот же день в 21.00, а фотография горящего танкера появилась на завтра в газетах.

Предполагалось, что 9 декабря 1940 года Боман выступит по радио с рассказом о деятельности торпедоносцев в водах метрополии.

Однако, как и следовало ожидать, удобная для свободной охоты погода закончилась в ноябре. Через 2 дня после эффектного потопления танкера Боман в очередной раз отправился в полет. Как обычно, он вышел к вражескому берегу возле Ден Хелдера. Сопровождавший его самолет опять был вынужден вернуться на базу из—за неполадок в моторе, и Боман остался один. Вскоре после полудня он заметил возле Тершеллинга конвой, состоящий из 15 транспортов, и



атаковал его в одиночку. Однако он выполнил заход неверно, его стрелок заметил, что торпеда врезалась в воду и сразу пошла на дно. Боман оставил конвой в покое и Отправил в Норт Коутс радиограмму. На аэродроме, как обычно, 2 самолета стояли в готовности, ожидая сообщений. Вторая пара имела свою собственную задачу. Первая пара занималась свободной охотой. Но если она обнаруживала стоящую цель, то сообщала об этом по радио. Тогда вторая пара немедленно взлетала для атаки указанной цели. Она имела приказ выполнить атаку, вне зависимости от состояния облачности.

Дежурными пилотами были Гиббс и Барри. Теплое осеннее солнце разогнало утренний туман. Когда они взлетели, в голубом небе виднелись только случайные клочки облаков. Теперь на первое место выходила работа штурмана. В свободном поиске вам достаточно просто выйти к берегу, а там уже вы сами определяетесь. Но при известной позиции конвоя, который был переполошен атакой Бомана, единственным шансом достичь хоть какой—то внезапности было выйти прямо на цель. Всю дорогу через Северное море можно было рассматривать как заход на цель. После этого нужно было дружно сбросить торпеды и удирать домой.

Гиббс и Барри пересекли Северное море и вышли к указанной точке. Они ощущали себя довольно неудобно. Летчики никогда не залетали так далеко в хорошую погоду. После первых же атак стало ясно, что можно нарваться на истребители. Было маловероятно, что перехватчики будут кружить над конвоем — им это не позволяло малое время полета. Это было бы расточительством. Но зато конвой могли сопровождать тяжелые самолеты, а на ближайшем аэродроме могла стоять в готовности эскадрилья истребителей. Как только самолет сопровождения заметит 2 «Бофорта», он

передаст по радио сигнал на землю, и тут же взлетят истребители. Все зависело от стремительности атаки.

Штурманы сработали отлично, видимость была неограниченной, и еще до того, как показался берег, пилоты увидели мачты и дым на горизонте. Потом показались трубы, и наконец из воды поднялись корпуса нескольких кораблей.

Торпедоносцы находились в хорошей позиции для немедленной атаки. Но видимость была настолько хорошей, что конвой вполне мог успеть вызвать на помощь истребители, прежде чем «Бофорты» пролетят разделяющие их 10 миль.

Гиббс насчитал 8 транспортов, шедших кильватерной колонной. Со стороны моря их прикрывали корабли ПВО. Насколько он мог судить, эти корабли располагались как раз в точке сброса торпед и прямо на пути торпедоносцев. Но до сих пор не было никаких признаков, что их заметили.

Размеры и строй конвоя подсказали Гиббсу изменить план атаки. Заходить на такую большую группу кораблей со стороны вражеской территории да еще через несколько часов после первой атаки значило быть почти наверняка обнаруженными. Пока самолеты находились далеко от конвоя и различить их было почти невозможно. Гиббс решил повернуть вправо, удерживая постоянную дистанцию, и зайти на головной транспорт прямо с носа. Наблюдатели будут особенно тщательно следить за правым бортом, за открытым морем. Причем с этой стороны их могут видеть с любого из кораблей. Но при заходе спереди головной транспорт прикроет своим корпусом их от наблюдателей на других кораблях.

Самый большой корабль конвоя, транспорт водоизмещением 8000 тонн, шел четвертым. Гиббс решил, что если удастся проскочить мимо 2 первых судов незамеченным, или по крайней мере не навлечь на себя плотный огонь, он не будет выходить в атаку, пока

не окажется перед этим судном. Но как только они будут замечены, и корабли ПВО откроют огонь, задержка с атакой может привести к уничтожению самолета до того, как он сбросит торпеду. Гиббс решил в этом случае атаковать первый встречный корабль.

Они быстро обогнали головной корабль и повернули прямо навстречу конвою. Самолеты находились примерно в миле от противника в сторону моря и летели низко над водой. Пилоты, затаив дыхание, ждали, что немцы откроют огонь. До сих пор такая тактика приносила успех. Никто их не видел.

Сначала они пролетели мимо первого корабля, потом мимо второго. Напряжение сменилось недоумением. Спят они, что ли? Неужели можно мотаться вдоль строя, пока не надоест? Это было почти нелепо. Это было даже подозрительно. Что задумали немцы? Может, они сознательно не стреляют?

Ведь по ним должны палить из всех орудий. Истребители должны взлететь наперехват торпедоносцам. Возможно, они это и сделали. Но стрелки видели только пустынное небо. Они летели вдоль самого крупного конвоя, который когда либо встречали, спокойно выбирая себе цель. Это было просто абсурдно.

Гиббс чуть качнул крыльями «Бофорта», едва—едва, чтобы подать сигнал Барри. Он боялся привлечь внимание противника и разбудить десятки орудий, которые уставились своими стволами на самолеты. А потом торпедоносцы повернули на самый большой транспорт. Сигнал был почти не заметен, и Барри его не заметил. Он полетел дальше, а Гиббс начал заход на цель.

Гиббс мчался над сверкающими волнами на высоте 50 футов прямо на транспорт. Изредка он бросал короткий взгляд на приборы. 145 узлов. Точно. Под ним появился корабль ПВО, у которого под носом

торпедоносец проскочит буквально через секунду. Сразу за кораблем нужно будет сбрасывать торпеду.

Присутствие 2 «Бофортов» переполошило германский конвой, когда торпедоносцы миновали линию охранения. К этому времени Барри сообразил, что не заметил сигнала, и повернул назад. Он проскочил под кормой корабля ПВО, намереваясь атаковать следующий корабль в колонне. Неизвестно, какой результат принесет разрозненная атака 2 «Бофортов», но один результат сказался немедленно. Огонь немцев разделился. К самолетам со всех сторон помчались огненные струи. Было похоже, что зенитчики просто взбесились от того, что их застигли врасплох.

Как только торпеда была сброшена, Гиббс не позволил своему «Бофорту» лететь по прямой лишней секунды. Он рванул ручку на себя, потом нырнул влево, сделал полупетлю вправо. Пилот выжимал из «Бофорта» все, на что был способен тяжелый самолет. Резкие маневры и страх перед зенитками заставили его взмокнуть. Но физические усилия помогли преодолеть страх. Все это время он не забывал о мчащейся к цели торпедоносцу. Стреляют зенитки или нет, но о результате операции будут судить по тому, будет ли попадание.

Гиббс даже боялся обернуться, чтобы не испытать разочарования при промахе. Это легко сделать, когда сразу после атаки ты ныряешь в облако. Тогда само собой мечтаешь о попадании. А сегодня облаков нет, и следить за торпедоносцем некогда.

— Готов!

Радостный вопль хвостового стрелка больно ударил по ушам. Быстро обернувшись, Гиббс успел заметить столб воды, опадающий вокруг кормы атакованного транспорта. Когда пилот повернул домой, дым окутал корму корабля и поднялся в небо, как дым погребального костра.

Но Гиббс прицелился не слишком точно. Торпеда попала в самую кормовую оконечность. Еще пара футов — и она прошла бы мимо. Атака Барри не дала результатов. Но по пути домой Гиббс и его экипаж были на седьмом небе от счастья. Они с детским нетерпением ожидали посадки, когда можно будет рассказать о своем подвиге. Летчики со вкусом представляли, как они все это будут описывать в столовой.

Тем временем Боман и Хикс, вернувшись после первой атаки, перевооружили самолеты и снова взлетели, чтобы атаковать конвой. Они стартовали на час позднее Гиббса — к великому неудовольствию остальных пилотов, которые полагали, что теперь их очередь. Эти торпедоносцы были встречены интенсивным, но неточным огнем кораблей ПВО. Это было не смертельно, но прицел сбило. Обе торпеды прошли мимо. В Норт Коутсе Гиббс помчался в штаб отрапортовать об атаке, пока самолеты заправляли и подвешивали новые торпеды.

Командир группы был на телефоне и захотел переговорить с пилотом, который добился попадания. На поздравления времени не было.

— Вы полагаете, что следует еще раз атаковать конвой?

— Разумеется.

— Как насчет облачности? Она достаточная?

Не в натуре Гиббса было отвечать «нет».

— Да, сэр. Она... достаточная для быстрой атаки.

Они снова взлетели. На сей раз стартовали 3 самолета под командой Гиббса. Хирн—Филипс, который буквально рыл землю от нетерпения, просто взбесился, когда узнал, что его снова обошли. Он считал, что Боман и Гиббс поступили по—свински. Была обнаружена хорошая цель. Самолет Хирн—Филипса стоял в готовности, и он мог стартовать немедленно, раньше Гиббса и Барри, которым требовался новый инструктаж.

Но Гиббс хотел лететь и чувствовал, что может лететь. Он был не таким человеком, чтобы упустить подобный случай. Гиббс хорошо знал условия на месте, он уже успешно провел одну атаку и мог так же успешно провести вторую.

Самолеты взлетели в 15.30. Они уже не могли надеяться атаковать противника в светлое время. Атаку придется проводить уже в потемках. Вскоре после взлета 3 самолета разделились и полетели к цели самостоятельно. Перед Гиббсом мелькали видения 2 потопленных за 1 день кораблей. Но сгущавшаяся темнота отрезвила его. Они не нашли конвоя и были вынуждены вернуться назад.

К тому времени, когда торпедоносец сел в Норт Коутсе, Гиббс уже находился в воздухе 8 часов. В это время входили полеты на малой высоте, предельное нервное напряжение во время атаки. Даже не сознавая этого, он страшно устал. А ему предстояла ночная посадка. Норт Коутс не имел посадочной полосы — только травяное поле с двумя рядами посадочных огней. Надо заметить, что Гиббс имел мало опыта в ночных полетах.

Он зашел по прямой и на миг снял руку с секторов газа, чтобы поправить освещение кабины. Сектора немедленно скользнули назад, и оба мотора встали. Самолет рухнул вниз. Гиббс увидел, как у него перед глазами мелькнули посадочные огни и умчались вверх. Он рванул сектора, но было поздно. «Бофорт» со страшной силой ударился о землю, подскочил в воздух, перевернулся, снова упал и разлетелся на куски. Последнее, что помнил Гиббс — цепочку посадочных огней в небе над собой, после того, как самолет влетел в канаву.

Кулсон обнаружил себя на траве. Он был немного ошеломлен, но совершенно невредим. Штурман сломал обе ноги. Стрелок получил тяжелую контузию. Гиббс

получил раны головы и сломал правую руку. Прошло много месяцев, прежде чем он снова смог летать.

На следующее утро Фрэнсис вытащил панду из канавы. Как и весь остальной экипаж, мишка был сильно помят. Однако он выжил и снова был готов лететь. Этой же ночью он красовался на тумбочке возле госпитальной койки Гиббса.

Гиббс отсутствовал в эскадрилье почти 4 месяца. Обычно, если пилот отсутствует хотя бы половину этого срока, его место отдают другому. Но Брайтуэйт знал своих людей. Он понимал, что больше всего поможет Гиббсу в его борьбе за возвращение в строй мысль, что его место дожидается его. И в любом случае Брайтуэйт не хотел терять этого пилота.

Через 2 дня после происшествия с Гиббсом Боман снова вылетел на охоту. Он атаковал транспорт в 5000 тонн возле Тершеллинга. Через 4 дня он снова патрулировал в этом же районе, на сей раз вместе с Фрэнсисом и Хирн—Филипсом. Фрэнсис атаковал транспорт водоизмещением 3000 тонн, но не видел результатов своей атаки. Хирн—Филипс атаковал торговое судно возле Куксхафена, но его торпеда прошла за кормой цели. На обратном пути он пролетал мимо Вильгельмсхафена и видел «Бофорт», направляющийся к гавани. Береговые батареи уже вели по нему жаркий огонь. Хирн—Филипс видел торпедоносец, прорывающийся сквозь огневую завесу, стелясь над водой. Пилотом этого «Бофорта» был Дик Боман. Больше о нем ничего не было известно.

Скорее всего, его поманил призрак «Бремена» или «Европы». Торпедная атака этих судов прямо в гавани была форменным самоубийством. Однако в эскадрилье отлично знали, что Бомана это остановить не могло. За 6 месяцев он совершил более 50 боевых вылетов. Его отвага и предприимчивость не раз помогали ему выкручиваться из самых опасных ситуаций. Успешная

торпедная атака лайнера могла достойно увенчать карьеру Бомана. Но задолго до выхода на дистанцию сброса торпеды он был сбит.

В этот период войны завершить свой оперативный цикл или отлетать положенный срок было труднее, чем когда—либо потом. Позднее про Бомана наверняка сказали бы, что он гоняется за побрякушками, хотя ему не удалось заслужить ни одной.

Сначала эскадрилья не поверила, а потом погрузилась в уныние. Боман казался неуязвимым. Однако все понимали, что такому человеку войну не пережить. Летчики других командований, которых почему—то называли асами, сделали гораздо меньше Бомана, но были увешаны медальками, как рождественская елка игрушками.

Боман погиб за 4 дня до запланированного выступления по радио. Вместо него выступать пришлось Брайтуэйту. Лишь несколько месяцев спустя Боман был объявлен пропавшим без вести, когда пришел сильно запоздавший Крест за летные заслуги.

А что экипаж Бомана? Какие чувства они испытывали к пилоту, который подвергал их невыносимым опасностям?

Человек, подобный Боману, подбирает себе в экипаж людей с таким же темпераментом. Экипаж не злится на своего извозчика. Скорее, они втихую им гордятся. Если их пилот ищет опасность, а не бежит от нее, это повод для хвастовства, Гиббса поразило фаталистическое спокойствие, с которым восприняли его люди свои раны после неудачной ночной посадки в канаву. Для них авария, которая целиком лежала на совести пилота, была нормальным завершением напряженного дня.

Экипаж и пилот — совсем как супруги. В радости и в несчастье. Пока смерть не разлучит их.

Декабрь был для эскадрильи черным месяцем. Через 2 дня после Рождества зенитки сбили «Фанни» Фрэнсиса



при атаке транспорта в 5000 тонн. Его «Бофорт» врезался в воду и пропал. В течение 4 недель вышли из строя все 3 командира звеньев.

Когда в марте Гиббс вернулся в свою часть, это была уже совершенно иная эскадрилья. Это была по—прежнему 22-я «Динки—До», ведущая эскадрилья торпедоносцев, еще больше заботящаяся о своей репутации и первенстве. Брайтуэйт все еще был командиром. Новые летчики уже успели отметиться. Особенно новый командир звена Тони Гадд, который, как и Гиббс, первый год войны провел в Госпорте. Кен Кэмпбелл, который перенял талант Бомана отыскивать корабли. По—прежнему хороши были Джимми Хайд и Хэнк Шарман. Хирн—Филипс отправился отдыхать. Он выполнил 60 боевых вылетов и был отправлен инструктором в учебную эскадрилью «Бофортов». Решение ограничить количество боевых вылетов перед отправкой пилота в отпуск всего на месяц опоздало спасти Дика Бомана.

Хотя Гиббс вернулся в свою эскадрилью, он не был готов летать. Когда в апреле 1941 года эскадрилья была отправлена в Сент—Эваль следить за прибывшими в Брест «Шарнхорстом» и «Гнейзенау», Брайтуэйт оставил Гиббса в Норт Коутсе контролировать обслуживание и ремонт самолетов. Он должен был освободить Брайтуэйта от тяжести бюрократической рутины, пока тот отсутствовал. Эскадрилья пробыла в Сент—Эвале 5 недель. В это время она провела одну из самых самоубийственных и замечательных торпедных атак войны.

## **Глава 3**

### **Шансы один к миллиону**

События 1940 года сделали Гитлера и Муссолини безраздельными повелителями Европы. Британия осталась одна. Она казалась маленькой и слабой перед объединенной мощью всего континента. Но даже в это время вряд ли нашелся бы в Британии хоть один человек, который усомнился бы в конечной победе. Придет день — и Британия вернет потерянное, и победоносные британские войска возьмут за горло Германию.

А пока следовало сохранить и укрепить свою базу. Планы Гитлера вторгнуться в Британию развеялись в прах, и он обратился к блокаде.

К весне 1941 года стало ясно, что противник делает упор на Битву за Атлантику. Сначала война на море шла для нас достаточно благоприятно. Но после захвата Германией Норвегии, Нидерландов и Франции, после вступления в войну Италии, силы, которые мы могли выделить для защиты наших атлантических коммуникаций, стали слишком малы.

Мы выиграли Битву за Британию, но худшее еще было впереди. Гитлер был полон решимости перерезать наши линии снабжения, идущие в Америку, и задушить нас.

Всей мощи Королевского Флота Гитлер мог противопоставить лишь несколько надводных рейдеров, плюс подводные лодки. Но силы Королевского Флота были разбросаны по всему миру. Гитлер же мог сосредоточить свои рейдеры там, где хотел.

Когда началась война, самыми крупными германскими кораблями, находившимися в строю, были так называемые линейные крейсера «Шарнхорст» и

«Гнейзенау». Эти корабли были заказаны в 1934 году, вскоре после прихода Гитлера к власти. Они имели водоизмещение 32000 тонн и были вооружены 9 — 11" орудиями. Их скорость равнялась 31 узлу. Они могли действовать спокойно. Те британские корабли, которые могли их потопить, не могли догнать, а те, что могли догнать, были бессильны потопить. В 1941 году германские линейные крейсера оказались самыми важными фигурами в морской войне.

Эти два корабля начали свою боевую карьеру с потопления вспомогательного крейсера «Равалпинди» в ноябре 1939 года. В июне 1940 года они находились возле берегов Норвегии с приказом проникнуть в фиорды в районе Нарвика, когда получили сообщение, что авианосцы «Арк Ройял» и «Глориес» находятся в море. Линейные крейсера перехватили и потопили «Глориес». Вскоре после этого происшествия «Шарнхорст» был атакован 9 бомбардировщиками «Бофорт» — боевой дебют «Бофортов» в этой войне. В последующие месяцы они не раз подвергались атакам самолетов Берегового Командования, пока ремонтировались в доках Киля.

К 1941 году немцы были готовы начать полномасштабную Битву за Атлантику. За последние 7 месяцев 1940 года на дно пошли около 3000000 тонн торговых судов Британии, союзников и нейтральных стран. В январе немцам помещала погода. Но к концу месяца «Шарнхорст» и «Гнейзенау» были готовы пройти Датским проливом в Северную Атлантику. «Хиппер», укрывавшийся в Бресте, был готов к прорыву на юг.

«Хиппер» потопил 7 из 19 судов конвоя, возвращавшегося домой из Западной Африки. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в ходе 7-недельного крейсерства потопили или захватили 22 судна общим водоизмещением 116000 тонн. В феврале общий

потопленный тоннаж достиг 400000 и превысил 500000 тонн в марте.

А тем временем был подготовлен к выходу в море самый большой военный корабль в мире — «Бисмарк». Гитлер верил, что когда этот линкор присоединится к 2 линейным крейсерам, действующим в Северной Атлантике, Британия будет задушена за 2 месяца.

Таковы были планы немцев. Но для начала следовало вывести «Бисмарк» в Атлантику. Тем временем «Шарнхорст» отправился в Брест для замены трубок в котлах. Он прибыл туда 22 марта в сопровождении «Гнейзенау».

О присутствии этих кораблей в Бресте нам сообщило французское Сопротивление. 28 марта самолеты КВВС подтвердили эту информацию.

Уже 6 марта КВВС получили специальную директиву премьер—министра сосредоточить свои усилия на Битве за Атлантику. К этому его подтолкнули ужасающие потери торговых судов и явная решимость Германии выиграть войну с помощью блокады. Когда стало известно о присутствии линейных крейсеров в Бресте, они стали главной мишенью Бомбардировочного Командования.

В течение первой недели после обнаружения германских кораблей погода мешала нашим бомбардировщикам. Но даже в таких условиях около 200 бомбардировщиков нанесли удар. Они не добились ни одного попадания, а те немногие бомбы, которые падали рядом с германскими кораблями, не взрывались. Впрочем, их взрывы могли вызвать только поверхностные повреждения. Но и при таком исходе эти события стали первыми в цепи, которая спасла Британию от истощения.

Из—за близости неразорвавшейся бомбы «Гнейзенау» решили перевести из сухого дока в гавань, пока британские самолеты продолжали сыпать бомбы.

«Шарнхорст», уже вышедший из дока, стоял пришвартованный к северному пирсу под прикрытием противоторпедного бона. Для «Гнейзенау» там места не нашлось. Так как требовалось всего несколько часов, чтобы убрать или обезвредить бомбы, было решено вывести «Гнейзенау» прямо в порт, где он будет стоять у буя. После этого предполагалось ввести его в док, очищенный от бомб.

Наступило 5 апреля. В этот день фоторазведчик «Спитфайр» сфотографировал гавань. Это была одна из 2 или 3 фотографий, решавших исход войны. Ее можно было сравнить только со снимками Пенемюнде и прототипов ракет «Фау».

«Гнейзенау» покинул относительно безопасное убежище сухого дока и стоял теперь во внутренней гавани Бреста. Появилась возможность атаковать его торпедами. «Бофорты» получили приказ атаковать его завтра на рассвете.

Эта задача была поручена 22-й эскадрилье. Сначала Брайтуэйт ожесточенно сопротивлялся этому. Он правильно утверждал, что такая операция может увенчаться успехом только в одном случае из тысячи.

Брайтуэйт, как всякий хороший командир, смотрел на вещи прежде всего с точки зрения блага эскадрильи. Вполне естественно, что такой командир будет сопротивляться изо всех сил, когда получит приказ отправить эскадрилью в полет, вернуться из которого у пилотов не будет ни одного шанса. В любом деле существуют исключения. Но даже в подобном случае у пилотов должен остаться хотя бы мизерный шанс на возвращение.

Неспособность КВВС нанести повреждения бронированным чудовищам с помощью бомб заставила премьер—министра высказаться, что Бомбардировочное Командование потерпело «совершенно очевидную неудачу». Это были дни поиска виноватых, и КВВС

попали под жесткий огонь критики за то, что не создали нормального пикировщика. Позднее стало ясно, что критика была несправедлива. Пикировщики оказались эффективны только против слабо защищенных целей. При решительном и упорном сопротивлении они несли тяжелые потери. Но в те дни даже Черчилль говорил, что министерство авиации совершило «очень тяжелую ошибку». Имелась цель, уничтожение которой имело важнейшее значение для успешного ведения войны в целом. Что с ней могли сделать КВВС?

Черчилль в своей критике КВВС был несправедлив. Однако он точно оценил ситуацию. Следовало пойти на самый серьезный риск и жертвы, чтобы уничтожить или повредить эти корабли. Например, можно было бросить в огонь десятки торпедоносцев и их экипажи.

Торпедная атака линкора прямо в порту может иметь только один финал. Брайтуэйт и его летчики это прекрасно понимали. Вопрос заключался лишь в том, имеют ли они шанс повредить этот корабль?

ПВО Бреста после прибытия линейных крейсеров была спешно усилена. Бомбардировочное Командование уже обнаружило, что гавань Бреста стала одним из самых защищенных пунктов в Европе. Что же могли там встретить торпедоносцы?

Внутреннюю гавань Бреста прикрывал каменный мол, охватывающий ее полукругом с запада. Самая дальняя точка мола находилась менее чем в миле от пирса. «Гнейзенау» стоял на якоре под прямым углом к пирсу примерно в 500 ярдах от восточной границы гавани, на равном расстоянии от мола и пирса. Чтобы точно направить торпеду, самолет должен был пересечь внешнюю гавань и заходить через мол под углом к стоящему на якоре кораблю. В этом случае он подставлял себя под перекрестный огонь всех батарей, густо посаженных на обоих мысах, охвативших внешнюю гавань. Кроме того, в ней за молотом стояли на якорях 3

сильно вооруженных корабля ПВО, прикрывавших подходы к линейному крейсеру. На высоком берегу за пирсом стояло множество батарей, господствовавших над всей акваторией. Когда самолет подходил к молу, он оказывался на прицеле более чем 1000 орудий, из которых не менее 250 были тяжелыми. Кроме того, ему предстояло прорваться сквозь огонь корабельных орудий самих линейных крейсеров.

Казалось, никто не сможет прорвать эту оборону. Плотность огневой завесы была неслыханной.

Но предположим, что самолет прорвался. На подходах к молу, под бешеным огнем, пилот должен выровнять самолет и лечь на боевой курс. После этого он должен прицелиться и сбросить торпеду ДО ТОГО, КАК ПЕРЕСЕЧЕТ МОЛ. Торпеда должна упасть в воду сразу за молем, чтобы иметь достаточный пробег в воде. А расстояние между «Гнейзенау» и каменной стеной было менее 500 ярдов. Если торпеда будет сброшена слишком близко, взрыватель не сработает. Кроме того, торпеда глубоко нырнет при входе в воду. В этом случае она пройдет под килем атакованного корабля и не взорвется.

Пилот уже на подходах к молу должен был выбрать правильный угол сброса. Ему оставались считанные секунды от обнаружения «Гнейзенау» до сброса торпеды. У него просто не останется времени на изменение курса, только небольшие поправки. В эти секунды все орудия в гавани будут стрелять по нему: спереди, сзади, с боков. Шансы пережить эти секунды и нормально прицелиться были микроскопическими.

А что после сброса торпеды? Единственной надеждой самолета в подобной ситуации было оставаться ниже уровня палубы. Тогда ему по крайней мере не будут угрожать тяжелые орудия. Но очертания берегов гавани делали это невозможным. К северу от пирса берега поднимались отвесно вверх. Пилот должен

был брать ручку на себя и начинать подъем сразу, как только сбросит торпеду, иначе он просто врежется в берег. Его самолет пролетит прямо над кораблем, ясно обрисовываясь в голубом небе, как мишень на стрельбище.

Но если случится невозможное, пилот выйдет к молу под нужным углом и проживет достаточно долго, чтобы прицелиться, перед ним возникнет неподвижная цель длиной 250 ярдов. Решительный, хладнокровный, отважный человек, способный выполнить предыдущие условия, не промахнется по такой цели.

В пользу операции высказывались такие силы, сопротивляться которым командир эскадрильи просто не мог. Поэтому Брайтуэйту осталось только разработать план операции и выполнить его. «Гнейзенау» почти наверняка окажется прикрыт противоторпедными сетями. Будет очень печально угробить самолеты и людей в попытках сбросить торпеды, которые будут задержаны сетями. Прежде всего следует уничтожить сети.

Брайтуэйт находился в Сент—Эвале с 9 самолетами своей эскадрильи. Только эти самолеты могли долететь до Бреста. 3 экипажа уже находились в полете, когда пришел приказ атаковать «Гнейзенау». Брайтуэйт решил отправить оставшиеся 6 самолетов на рассвете завтра. 3 самолета первой волны должны были бомбами уничтожить противоторпедную сеть, а остальные 3 — атаковать линейный крейсер торпедами. Самолет с бомбами должен был лететь на высоте 500 футов, что не прибавляло ему шансов на спасение. Они могли использовать преимущество внезапности, если такового удастся добиться. Однако бомбардировщики переполошат всю гавань перед прибытием торпедоносцев.

Торпедоносцы должны были взлететь первыми и ожидать за пределами гавани, пока бомбардировщики



наносят удар. Сигналом для торпедной атаки должны были послужить разрывы бомб.

Для торпедной атаки были отобраны экипажи Хайда, Кэмпбелла и сержанта Кемпа. Хайд был самым опытным пилотом эскадрильи. 9 дней назад он получил Крест за летные заслуги. Для Кэмпбелла это был 20 боевой вылет. Кемп служил в эскадрилье уже несколько месяцев и прославился своей проницательностью.

Операция началась скверно. На Сент—Эваль обрушился сильный дождь, который превратил летное поле в болото. 2 самолета с бомбами завязли. Пытаясь вырваться из трясины с помощью своих моторов, они только еще прочнее увязли. Хайд, Кэмпбелл и Кемп благополучно взлетели с торпедами, но из бомбардировщиков сумел взлететь только Менари. Запасных самолетов не было.

При нормальных условиях 4 самолета немедленно были бы отозваны. Но над операцией витала тень директивы Черчилля. Битва за Атлантику была в разгаре, и операция могла стать одним из сражений, решающих исход войны. Завтра «Гнейзенау» снова станет в сухой док, или оба корабля снова прорвутся в Атлантику, чтобы встретиться там с «Бисмарком». Понимая, насколько призрачны шансы 4 самолетов, все командиры, отвечавшие за операцию, начиная с главнокомандующего КВВС и ниже, знали, что от КВВС требуется выполнить свой долг, невзирая на обстоятельства.

4 самолета стартовали в период с 4.30 до 5.15. Погода, испортившая аэродром, теперь помешала и нормальному полету. Пилот единственного бомбардировщика Менари сбился с курса и сбросил бомбы на конвой возле острова Иль де Батц. Среди бела дня он оказался за много миль от Бреста. Кемп тоже долго плутал в облаках и прибыл к Бресту только к 7.00. Он зашел на гавань с юго—запада, как и

предписывалось планом, пересек остров Иль де Лонг на высоте 800 футов. Примерно через полчаса начинался день, и летчик понял, что опоздал на randevу, однако он приготовился атаковать. Погода была отвратительной. Над портом стоял утренний туман, но Кемп чувствовал, что если он сумеет каким—то образом обнаружить доки, погода поможет ему приблизиться к цели незамеченным. Он спустился к самой воде и почти сразу сообразил, что летит между двумя полосками земли, охватывающими внешнюю гавань. Однако их очертания были слишком неясными, и летчик никак не мог определиться. Внезапно вокруг его самолета начали рваться снаряды. Открыли огонь и корабли ПВО, и береговые батареи. Кемп не имел представления, куда следует лететь. Он начал набор высоты разворотом на восток и почти немедленно влетел в тучу.

Кемп не подозревал, что все орудия гавани полчаса назад были разбужена прибытием Кэмпбелла и Хайда.

Эти 2 пилота прибыли к Бресту независимо друг от друга на рассвете. Оба кружили вне гавани, ожидая взрывов бомб. Ни один не знал, что бомбардировщики не прибыли. Кэмпбелл, на пару минут опередив Хайда, начал описывать широкий круг, ожидая появления остальных самолетов. Над горизонтом начало светать, словно в занавесе появилась дырочка. Атака грозила превратиться в дневную, что многократно увеличивало и без того страшную опасность. Кэмпбелл не слышал взрывов, но, может быть, он опоздал? И летчик решил выходить в атаку.

Когда он с помощью компаса направился к невидимой внутренней гавани, Хайд только что прибыл к берегу. Внезапно он увидел огни самолета прямо под собой. К счастью, Хайд сумел различить букву «Х» на фюзеляже. Он спросил штурмана:

- Кто у нас «Х»?
- Кэмпбелл.

— Похоже, он намерен атаковать. Есть еще кто—нибудь? Какие—нибудь взрывы, например?

— Ничего.

— Он полагает, что все нормально. Уж и не знаю, почему.

Хайд продолжал кружить вне гавани, ожидая появления Кэмпбелла. Он долго прослужил в 22-й эскадрилье, дольше, чем кто—либо. И Хайд был исключительно редким явлением — пилотом, который сочетал энергию с дисциплиной и строгим повиновением приказам. У него был приказ дожидаться взрывов. Не было смысла ставить на карту свой самолет и жизни, собственную и экипажа, чтобы воткнуть торпеду в сеть. Они всегда могут прилететь еще раз.

Тем временем Кэмпбелл спустил свой самолет на высоту 300 футов и направился к правому концу мола. Внешнюю гавань закрывало густое низкое облако, которое сейчас летело под ним, почти туча. Впереди в разрыве тумана пилот заметил корабль ПВО. Дальше лежал мол, тонкая черточка на воде. Если «Гнейзенау» стоит у того же самого буя, торпедоносец оказался в превосходной позиции для атаки с кормы.

Провал плана уничтожения противоторпедных сетей плюс уже наступивший рассвет означали, что опасность многократно возрастает. Его шансы понижались до одного к миллиону.

Кэмпбелл начал пикировать к восточной оконечности мола. Теперь он ясно видел корабль ПВО. А позади мола летчик различил огромную тень — это была корма «Гнейзенау». Он повернул вправо, потом влево и пошел на линейный крейсер под углом 45°. На высоте 50 футов над водой Кэмпбелл прекратил снижение. Корабли ПВО стояли прямо перед ним. Он проскочил мимо на высоте мачт. Орудия молчали. До мола оставалось всего 200 ярдов. Летчик точно держал курс, хотя каждый его нерв

напрягся. Он выровнял самолет и, как только мол исчез под плоскостями, нажал кнопку сброса.

Самолет и торпеда пролетели над молем каждый сам по себе. Нос торпеды клюнул вниз, к воде. ПВО Бреста была захвачена врасплох. До сих пор по «Бофорту» не было сделано ни одного выстрела.

«Гнейзенау» высился перед ним, как египетская пирамида. Никаких признаков противоторпедных сетей! Кэмпбелл начал отворачивать влево, чтобы обойти холмы вокруг гавани, пытаюсь укрыться в тучах. Еще 15 секунд — и он окажется в безопасности.

Но внезапно сонная гавань Бреста очнулась от летаргии. Теперь «Бофорт» летел сквозь самую плотную огневую завесу, которую когда—либо ставили на пути одинокого самолета в прошлом, настоящем и будущем. Никто не мог живым прорваться сквозь эту стальную стену. Это был тот ужасный, испепеляющий огонь, которого ждали летчики. И он вспыхнул. Последнее, что они видели — вспышки орудий «Гнейзенау», молнии на холмах вокруг гавани и занимающаяся над холмами последняя заря в их жизни.

Потерявший управление «Бофорт» разбился в гавани. Что происходило в эти последние мгновения — не узнает никто. Начиненный сотнями фунтов металла, «Бофорт» продолжал лететь, хотя любой другой самолет рухнул бы. Сам Кэмпбелл, скорее всего, был убит за несколько секунд до падения самолета. Его штурман Скотт, ровесник Эла Морриса, штурмана Ловейтта, вероятно пытался перехватить управление у мертвого Кэмпбелла. Когда самолет подняли, бойцы Сопротивления сказали, что нашли за штурвалом белокурого канадца. Кэмпбелл и его отважный экипаж унесли тайну последних секунд вместе с собой.

Всего несколько месяцев назад Скотт вместе с первыми канадскими летчиками прибыл в Англию и его пригласили на чай в один дом. Этим домом был

Букингемский дворец, где жили королева и две принцессы. Хотя Кэмпбелл и его экипаж погибли и не смогли увидеть, как их торпеда попала в цель, нет никаких сомнений, что они знали: какой бы ни была их судьба — они нанесли тяжелые повреждения «Гнейзенау».

Эти повреждения оказались таковы, что, находясь линейный крейсер в открытом море, он быстро пошел бы на дно. Немцы собрали к нему почти все корабли, находившиеся в порту, чтобы удержать «Гнейзенау» на плаву и откачивать воду. Только с огромным трудом к вечеру они ввели корабль в сухой док. Потребовалось 8 месяцев, чтобы отремонтировать вал правого винта.

Мечты Гитлера о совместном выходе в Северную Атлантику 2 линейных крейсеров и «Бисмарка» рухнули. Закончить войну за 2 месяца стало невозможно. Когда «Бисмарк» вышел в море, ему пришлось сражаться с Королевским Флотом и Воздушными Силами Флота в одиночку.

Хотя фотоснимки разведчиков показали, что «Гнейзенау» (мы в то время думали, что это «Шарнхорст») получил попадание, не было известно, насколько оно серьезно. Мы не могли позволить себе рисковать, и потому последующие 10 месяцев всеми силами старались добиться новых попаданий в этот корабль. Никто не мог так сразу поверить, что мы выиграла при шансах один к миллиону.

Кэмпбелл и его экипаж были похоронены немцами с воинскими почестями на кладбище Бреста. Когда в марте 1942 года известие об атаке добралось до Лондона, Кэмпбелл был посмертно награжден Крестом Виктории.

Члены одного экипажа имеют одинаковые характеры. Только смелые летают вместе со смелыми. Поэтому следует напомнить имена всех членов экипажа

Кэмпбелла: сержант Скотт, сержант Маллинс, сержант Хиллман.

Люди — не роботы. Нельзя запретить им испытывать страх. Они живые, со всеми своими недостатками.

Один из них, радист Хиллман, даже как—то опоздал к вылету. Это произошло 3 месяца назад, и он потерял свое место в экипаже Хирн—Филипса.

## Глава 4

### Тренировки и психология

Экипажи 22-й эскадрильи 8 мая вернулись из Сент—Эваля в Норт Коутс и возобновили рутинное патрулирование вдоль голландского побережья. 42-я эскадрилья из Льючерса действовала у берегов Норвегии и в Скагерраке. Обе эскадрильи в июне нанесли удар по «Лютцову», но повезло только Ловейтту из 42-й.

Через 2 дня после этой атаки Гиббс всадил торпеду в транспорт (6000 тонн) возле Текселя. Он патрулировал на судоходном маршруте вместе с 2 самолетами. Оторвав свой взгляд от берегов Текселя, чтобы посмотреть, что творится в море, он подпрыгнул от неожиданности. Слева, буквально под крылом его самолета, шел большой конвой. Гиббс немедленно развернулся, чтобы атаковать головное судно, Кемп и Уайт выбрали свои цели. Заходя со стороны суши, они не были замечены, либо противник принял их за свои самолеты. Еще раз Гиббс сумел подобраться на дистанцию сброса торпеды, не подвергнувшись обстрелу. Даже потом зенитки стреляли как—то беспорядочно, словно наводчики не верили, что атака настоящая. Гиббс смог сбросить торпеду в упор, что трудно сделать под огнем.

С момента обнаружения цели до атаки прошли считанные секунды. В результате торпеда попала прямо в середину корпуса транспорта. Гиббс окончательно проникся убеждением, что секрет успешной торпедной атаки заключается в минимальной дистанции сброса торпеды. Однако подобраться на такое расстояние можно только, если противник захвачен врасплох и по

тебе не ведут огонь. В противном случае огневая завеса собьет прицел кому угодно.

Кемп, который влетел в гавань Бреста следом за Кеном Кэмпбеллом, был сбит в этой атаке. Это был единственный самолет, который был сбит, когда Гиббс командовал ударной группой во время своего первого оперативного цикла.

Ближе к концу июня эскадрилья была переведена на остров Торни. Дневные поиски торпедоносцев у голландского побережья стали слишком дорогими. Это был один из самых действенных способов нарушения вражеского судоходства. Однако немцы быстро делали выводы из полученных уроков. Они обеспечивали конвоям такое прикрытие, что дневные атаки стали рискованными. 22-я эскадрилья должна была проводить операции в Ла Манше против весьма специфических целей при поддержке истребителей. А новая 86-я эскадрилья «Бофортов» должна была заниматься патрулированием возле голландского побережья, действуя в основном по ночам. Это был конец эпохи. Торпедные атаки с новой базы продолжались, но судоходство у французских берегов было настолько незначительным, что эскадрилья почти не получала шансов проявить себя. И результаты соответственно оказались мизерными.

Изменение условий операций, отсутствие атмосферы «найти и атаковать», сокращение числа атак неизбежно сказались на настроении эскадрильи. Пилоты стали менее энергичны, менее самостоятельны. Замечательным исключением был юный австралиец, который прибыл в эскадрилью вместе с 4 другими пилотами в июне. Его звали Джонни Лэндер. Он быстро показал себя способным и решительным пилотом, хотя склонным к некоторой опрометчивости. Он стал прямым преемником Дика Бомана и Кена Кэмпбелла. Лэндер



оказался единственным из 4 новичков, переживших это лето.

В течение лета произошло много аварий. Некоторые произошли при хорошей погоде, и потому летчики эскадрильи не могли не заметить, что КВВС все больше полагается на бомбы как на главное противокорабельное оружие. Командование теряло веру в торпеду, которая была дорогим снарядом, имела ограниченное применение и требовала долгого специализированного обучения, прежде чем пилот мог ее успешно использовать. «Бленхеймы» 2-й группы занялись атаками вражеских кораблей и развлекались этим до конца года, когда тяжелые потери вынудили руководство Бомбардировочного Командования отозвать эти самолеты. Однако очень успешно проводили ночные бомбардировки «Хадсоны». Была сформирована четвертая эскадрилья «Бофортов», получившая номер 217. Однако торпеда по-прежнему не пользовалась популярностью, за исключением случаев особо важных целей.

Только один человек сохранил неизменную веру в торпеду — Пэт Гиббс. Он успешно завершил оперативный цикл и в сентябре 1941 года покинул 22-ю эскадрилью, направившись в учебное подразделение торпедоносцев. Совершенно счастливый, что остался в живых, Гиббс по-прежнему страстно желал доказать, что торпеда остается грозным оружием. Поползли слухи, что эскадрильи «Бофортов» будут отправлены на Средиземное море. Гиббсу не требовалось смотреть на карту, чтобы понять значение торпедоносца на этом театре. Узкое море, со всех сторон зажатое берегами, через которое шли коммуникации Африканского Корпуса Роммеля.

Гиббс получил нервное истощение после 12 месяцев службы в 22-й эскадрилье, однако служба в тренировочном подразделении вызывала еще большее

раздражение. Он теперь был командиром эскадрильи и в мыслях видел себя только на посту командира эскадрильи «Бофортов».

Его время еще придет.

Первые «Бофорты» поступили в действующую армию, и пилоты прошли переобучение прямо на своих аэродромах. Некоторые из них провели неделю на заводе «Бристоль Эйркрафт Компани» в Филтоне, обучаясь управлению новой машиной. К концу 1940 года производство «Бофортов» достигло такого уровня, что в Чивеноре возле Барнстейпла в Девоне было создано тренировочное подразделение. Здесь формировались и обучались экипажи, здесь они превращались в единую команду. Из летной школы экипажи отсылались в учебную эскадрилью торпедоносцев в Абботсинче возле Глазго. Завершив курс обучения, экипаж получал назначение в одну из эскадрилий «Бофортов».

Когда летчики прибывали в Чивенор, они уже умели летать. Пилоты не только по праву носили свои крылышки, но и умели обращаться с двухмоторными машинами. Штурманы и стрелки—радисты получили крылышки не так давно. Большая часть стрелков—радистов на самом деле только что закончила училище стрелков, где к мундиру прикалывали только одно крыло.

Отбор уже шел, и через сито проскакивали только самые лучшие. Они преодолевали барьеры различных медкомиссий, экзаменов, тестов и учений. На каждом барьере происходил отсев, и те, кто прошел финальный курс, с гордостью носили свои крылышки. Бесконечный процесс отбора возобновлялся, когда летчики получали назначения в различные Командования. Это был довольно запутанный процесс. Иногда определенному Командованию требовалась специальность, которую училища не давали. Но в любом случае учитывались естественные способности и личные качества летчиков.

Экипажам Берегового Командования предстояло проводить много часов в скучных полетах над однообразными волнами. Встреча с целью ждала их только в самом конце утомительного перелета. Поэтому здесь особенно ценились умелые штурмана, способные направлять самолет, не имея никаких ориентиров в течение долгого времени. Таким образом, штурмана, закончившие курс с наивысшими отметками, направлялись в Береговое Командование. От радистов требовалось умение быстро установить связь после нескольких часов радиомолчания. Пилоты отбирались по надежности, упрямству и выносливости, а не по пилотажным способностям.

Эти люди, закончившие разные летные школы, прибывали в Чивенор накануне начала нового учебного цикла и знакомились друг с другом в поезде перед конечной станцией.

— Направляешься в Чивенор, я полагаю?

— Да!

Пилоты не слишком беспокоились о подборе экипажа. Большинство из них вообще об этом не думало. Так или иначе, но за 2 месяца они подберут себе людей. Летали они довольно посредственно и потому не страдали комплексом превосходства. Они просто не рисковали кого—либо звать в состав своего экипажа. Большинство из них понимало, что очень многое будет зависеть от хорошего штурмана. Штурманы легко сходились с пилотами, завязывались дружеские отношения. И таким образом открывалась возможность какой—то внешней силе связать двух человек вместе.

Часто эта внешняя сила принимала обличье стрелка—радиста. Эти люди, как правило, имели более низкий образовательный и интеллектуальный уровень, чем пилоты и штурманы. Им не хватало образования или просто способности усвоить то, что делало летчика пилотом или штурманом. Некоторые из них было просто

слишком старыми, чтобы учиться на пилота. Другие отчаянно пытались заслужить заветное звание, но по каким—то причинам проваливались. А кто—то предпочитал ускоренные курсы стрелков—радистов долгому обучению на пилотских курсах. Такие боялись, что война закончится, прежде чем они успеют навоеваться. Но в целом роль стрелка—радиста была превосходной возможностью полетать для человека, обделенного некоторыми талантами.

Хотя стрелок и вверял свою жизнь другим и часто играл подчиненную роль, он тоже нес свою долю ответственности. Он хотел поступить в летчики и рвался летать. Его привлекало очарование полета, а крылышки KBBC казались магическим амулетом. Когда стрелок их получал, то возносился на неслыханную высоту. Конечно, он получал только одно крыло. Но лучше одно, чем вообще ничего. По крайней мере, кое—кто думает именно так.

Его не удерживали рассказы о множестве погибших стрелков. Он в них не верил. Часто стрелки приходили с самого дна больших городов. И они хотели остаться в живых. Достаточно быстро они понимали, что такое хороший самолет и что такое плохой самолет, хороший пилот и плохой пилот.

Поэтому не пилот подбирал себе штурмана, а потом искал пару подходящих стрелков, а стрелки подбирали себе экипаж. Более общительные, чем пилоты или штурмана, они уже были связаны тесными узами. Попадая в летную школу, стрелки запросто могли предложить действовать вместе. Такие люди часто учились в одной группе, показывали одинаковые результаты, испытывали общие радости и страхи в течение всего срока службы. Теперь им оставалось только подобрать себе водителя.

Они превосходно знали, чего хотят. Большинство из них желали надежности. Им совсем не требовались

яркие личности. Часто отвага означала печальное завершение вылета. И стрелки искали надежности и полнейшей самоуверенности. Менее дисциплинированные искали безответственности. Но разница в характерах могла принимать гротескные формы, что часто означало гармонию темпераментов. И всегда они бессознательно искали человека, отмеченного божественной искрой бессмертия. Это были люди, которых смерть избегала. Они хотели найти человека, которому можно доверить свою жизнь, и в то же время он должен быть таким, за которого не жалко умереть.

Таким образом пилоты и штурманы, сами того не сознавая, становились частью экипажа. Пилот, вне зависимости от его возраста, становился признанным лидером. Это резко поднимало его дух. Если требуется лидер, человек становится им.

Ответственность, которую несли пилоты, делала их экстравертами. Они могли испытывать страшное напряжение, но показать это не могли. Самая ничтожная неуверенность пилота немедленно передавалась экипажу. Нервный пилот превращал в неврастеников весь экипаж.

Все летчики были готовы исполнить свой долг. Но желание получить награду обычно пробуждал в своем экипаже пилот. Все они мечтали носить пурпурно—белую ленточку под своими крылышками. Некоторые даже предусмотрительно оставляли место для нее. Однако мало кто сожалел, если нудный полет завершался впустую или пилот поворачивал назад.

В результате, хотя все члены экипажа делили опасность поровну, никто не завидовал тому, что пилоты получали большую часть лавров.

Так складывались отношения внутри экипажей, когда люди находились в Чиневоре. там проходили ежедневные лекции в классах, штурманские учения,

работа на ключе, в воздухе и на земле. Пилоты осваивали «Бофорты». Потом экипаж совершал первый совместный полет. Полеты над сушей, дневные и ночные полеты. Все время они узнавали что—то новое о своей работе, друг о друге, о самих себе. Но «Бофорт» всегда был трудным в управлении самолетом. Пилотам и штурманам не хватало опыта, и полеты были опасным занятием. Потери в учебной эскадрилье в Чине—воре летом 1941 года часто оказывались выше, чем в действующей эскадрилье первой линии.

Это было то слово, которое завершало любой разговор и было конечной целью всех летчиков: эскадрилья. Это было магическое слово. Попав туда, они становились настоящими летчиками и избавлялись от нудных тренировок. Никто не боялся боевых вылетов. По крайней мере, на этой стадии. Все опасности и трудности в эскадрилье разрешатся сами собой.

После окончания школы в Чиневоре экипажи отправлялись в Абботсинч, где они в первый раз познакомились с техникой торпедометания.

Прежде всего они изучали механизмы самой торпеды. Это был самоходный снаряд, который приводился в движение мотором, вращавшим 2 винта в хвостовой части торпеды. Эти винты вращались в противоположные стороны, удерживая торпеду на курсе. Направление движения задавалось горизонтальными и вертикальными рулями, которые были связаны с прибором глубины и гироскопом. Торпеда имела 6 главных отсеков. Первой шла боеголовка, которая содержала взрывчатку. Взрыватель мог быть контактным или системы дуплекс. Чаще всего использовался контактный взрыватель. Однако он срабатывал немедленно при ударе о любой объект и мог взорваться даже при ударе о воду. Торпеда должна была пройти некоторое расстояние в воде, прежде чем взрыватель ставился на боевой взвод. После этого он

срабатывал при ударе торпеды о цель, если их относительная скорость была больше 6 узлов, а также если угол между торпедой и целью был больше 11 градусов. Другим типом взрывателя был дуплекс, который потенциально был более опасен, так как взрывал торпеду под днищем корабля.

Далее шел воздушный резервуар, в котором хранился сжатый воздух, приводивший в движение мотор. Позади него имелась гидростатическая камера. В ней был установлен прибор, который поднимал торпеду на заранее установленную глубину после первоначального нырка. Он же удерживал торпеду на этой глубине, которая выбиралась в зависимости от осадки атакованного корабля. В этой же камере имелся бачок с топливом для мотора.

Двигатель торпеды был полудизельного типа с переменной установкой скорости. Как правило, торпеду устанавливали на 40 узлов. Мотор позволял ей сохранить эту скорость примерно 2000 ярдов, после чего торпеда останавливалась и тонула, если она не попадала в цель. За моторным отсеком находилась камера плавучести. Она поддерживала хвост торпеды, так же как воздушный резервуар — ее головную часть. В этой камере устанавливался гироскоп, который направлял движение торпеды, иначе момент вращения валов и винтов увел бы ее неизвестно куда. И наконец — хвост. При подвешивании к самолету торпеда получала деревянное приспособление, названное воздушным рулем. Его устанавливали на хвосте, чтобы он удерживал торпеду горизонтально во время полета до попадания в воду. Там он отделялся от торпеды.

В Абботсинче краткое объяснение механики торпеды сменял курс лекций и демонстраций сброса торпед. Здесь самыми важными факторами были скорость и высота. От них зависело, войдет ли торпеда в воду или срикошетирует от поверхности, если ее сбросят

слишком низко или на слишком большой скорости. Она также может просто пойти на дно, если ее сбросят с большой высоты или на малой скорости. Требовался верный прицел, для чего перед сбросом торпеды самолет должен был лететь по идеальной прямой.

Если торпеда входила в воду неправильно, она принималась вилять или уходила в сторону. Но даже правильно сброшенная торпеда сразу после входа в воду некоторое время виляла по глубине. Обычно за это время торпеда проходила около 300 ярдов. Этот отрезок назывался расстоянием установки, за это время взрыватель должен был встать на боевой взвод. Сюда также следовало добавить расстояние между точкой сброса торпеды и точкой ее входа в воду. В результате дистанция сброса торпеды не могла быть менее 500 ярдов. Именно подобные трудности испытывал Кэмпбелл при атаке «Гнейзенау».

Над водой особенно трудно оценивать расстояния, но общая тенденция была сбрасывать торпеду слишком далеко, а не слишком близко. Корабль начинал стремительно расти в размерах, когда пилот приближался менее чем на милю. Опыт подсказывал ему подождать, так как он не может находиться так близко, как ему кажется. Но когда корабль заполнял все лобовое стекло, пилот начинал думать, что он подобрался слишком близко для сброса торпеды. И если он никак не мог принять решение, огонь зениток всегда подталкивал пилота к правильным действиям. В военных дневниках сохранилось упоминание о единственном случае, когда торпеда была сброшена слишком близко.

Следующей проблемой было прицеливание. Были испытаны несколько моделей торпедных прицелов, но все они по той или иной причине оказывались неудовлетворительными. В результате пилоты предпочитали полагаться на собственную оценку



скорости цели, скорости торпеды и курсового угла. Однако опыт показал, что слишком мало пилотов может правильно взять упреждение, и командование продолжало настаивать на использовании прицелов. Однако такой прицел предполагал расстояние точно равным 1000 ярдов (что должен был определить пилот) и неизменный курсовой угол с носа (снова пилот должен был определять, так ли это). Для прицеливания пилот устанавливал на прицеле скорость корабля (опять определив ее сам). Прицел был откалиброван так, чтобы дать правильное упреждение, если скорость определена верно и все остальные параметры выдержаны точно. Но все это летело прахом, если корабль начинал маневрировать. Поэтому пилоты больше полагались на свой инстинкт, чем на прицел.

И в Абботсинче делалось все, чтобы развить у пилотов навык правильного определения этих параметров. Учебные атаки, реальные атаки с учебными торпедами проводились с использованием небольшого транспорта у побережья Айршира. На борту этого судна были установлены фотокамеры и всяческая измерительная аппаратура. Поэтому после атаки пилот узнавал, насколько он был прав. Все цифры, которые в воздухе определялись приблизительно, здесь выдавались точно. Скорость судна была известна. Пилот знал свою собственную скорость из показаний приборов. Высота и дальность измерялись с корабля. Также измерялись курсовой угол, истинный угол упреждения, точность курса самолета и высота сброса торпеды. Самым главным было то, что становилось совершенно точно известно, попала торпеда в цель или нет, куда именно она попала, или на каком расстоянии от цели прошла.

Многие из инструкторов Абботсинча были боевыми пилотами, завершившими свой оперативный цикл. Брайтуэйт командовал этой частью, когда покинул 22-ю

эскадрилью. Одним из инструкторов был Хэнк Шарман. Старший инструктор капитан авиации Гэйн принимал участие в рекордном перелете из Каира в Австралию на «Уэллсли» в 1938 году. Он сам в боях не участвовал. Некоторые инструкторы учили своих подопечных резким маневрам до и после сброса торпеды. Гэйн делал упор на правильный сброс, ведя самолет по прямой. Он не пытался выполнять эффектные трюки даже после сброса торпеды. Естественно, к нему прилипла кличка «Ларри» по имени колоритного канадского боксера. Его спокойная, непритязательная манера держаться, некоторая отстраненность сделали его одним из самых любимых офицеров, хотя чуточку одиноким. Он не был мальчишкой, так как по возрасту превосходил всех учеников. Однако он не был боевым офицером.

Что произойдет, если он выполнит свою хрестоматийную атаку по реальной цели? Об этом можно было лишь гадать.

Позднее, на Мальте, он им всем еще покажет.

Абботсинч давал экипажам «Бофортов» первое представление об ощущениях при бреющем полете над морем к движущейся цели. Это было незабываемое зрелище. Даже экипажи, почти завершившие оперативный цикл и вконец истрепавшие себе нервы, воспринимали это очень остро. Однако продолжались и аварии, начавшиеся в Чиневоре. Пилотам приходилось привыкать к полетам над самой водой. Высоту определять так же трудно, как и расстояние, поэтому даже холостые заходы на цель приводили к потерям.

«Считается невероятным, что неприятель попытается форсировать проливы днем. Однако если он совершит подобную попытку, нашим кораблям и ударной авиации представится уникальная возможность...»

Коммюнике министерства авиации,

апрель 1941

## Глава 5

### Уникальная возможность

Апогей работы «Бофортов», базирующихся на аэродромах Соединенного Королевства, пришелся на вторую половину дня 12 февраля 1942 года. В этот день линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжелый крейсер «Принц Ойген» в сопровождении огромной своры мелких кораблей попытались прорваться через Ла Манш.

Эту операцию Гитлер даже не рассматривал до конца 1941 года. И тогда главнокомандующий германским флотом гросс—адмирал Редер был против. Однако британское Адмиралтейство и министерство авиации считали это единственно возможным разрешением проблем этих кораблей, которые стояли в Бресте.

— Кроме всего прочего, эскадра в Бресте играет значительную роль, связывая вражеские силы и отвлекая их от атак против самой Германии, — заявил Гитлер на совещании с руководством флота. Он был прав. 3/4 всех бомб, сброшенных самолетами Бомбардировочного Командования в 1941 году, упали на Брест.

— Это преимущество мы будем иметь до тех пор, пока противник будет считать себя под угрозой атаки, так как эти корабли не имеют повреждений.

Весь германский флот сегодня нужен в Норвегии, где русские могут начать наступление, а англичане готовят высадку.

Англичане, которые потерпели ряд болезненных неудач на Среднем Востоке и не знали, как отразить японское наступление в Малайе, сейчас сами думали, как бы не нарваться на высадку немцев.

— «Шарнхорст» и «Гнейзенау» больше не должны рисковать получить повреждения в Бресте. Поэтому желательно их возвращение через Ла Манш.

Заявление Гитлера было типичной для него смесью пронциательности и фантазий, однако оно не убедило адмиралов.

— Невозможно, огромный риск, — ответил адмирал Редер.

Гитлер отвергал любые возражения.

— Возвращение кораблей через Ла Манш желательно. Мы должны полагаться на достигнутую полную неожиданность и вывести корабли ночью в плохую погоду, когда вражеская авиация не сможет заметить их. Англичане не способны быстро реагировать. К тому времени, когда они будут готовы вступить в бой, корабли благополучно пройдут Дуврский пролив.

Еще 29 апреля 1941 года Адмиралтейство и министерство авиации разработали совместный план, названный операцией «Фуллер». Этот план был составлен, исходя из естественного предположения Адмиралтейства, что германские корабли после выхода в море сделают все возможное, чтобы не столкнуться с Флотом Метрополии или гибралтарской эскадрой. Каким бы рискованным ни казался прорыв через Ла Манш, он определенно позволял избежать встречи с британскими линкорами. Захват противником всего европейского побережья от Норвегии до Испании делал появление британских линкоров в этом районе просто невероятным. Конечно, базовая авиация будет угрозой при таком прорыве, но лишь на ограниченном участке маршрута. Поэтому делалось предположение, что противник постарается миновать Дуврский пролив, где окажется в наибольшей опасности, под покровом темноты.

Операция «Фуллер» предусматривала круглосуточное ведение авиаразведки над Брестом и Ла Маншем, чтобы следить за передвижениями вражеских кораблей. Планом и предусматривались, в случае попытки прорыва, скоординированная атака самолетов 5 бомбардировочных групп, атаки всех наличных торпедоносцев и бомбардировщиков Берегового Командования и истребительное прикрытие от Шербура до Валхерена силами 3 истребительных групп. Большая часть атак планировалась на дневное время. Бомбардировщики не могли атаковать ночью. Полагая, что неприятель будет проходить проливы ночью, бомбардировщики должны были атаковать его на закате как можно ближе к Ла Маншу. При проходе через проливы корабли противника должны были встретить атаки легких сил и торпедоносцев «Суордфиш» ВСФ и «Бофортов» Берегового Командования. Освещать цель должны были ракеты, выпущенные самолетами—разведчиками.

Если неприятель попытается форсировать проливы днем, в атаку следует бросить максимально возможное количество самолетов, когда корабли будут проходить узости. Но такая попытка считалась почти невероятной.

К созданию плана «Фуллер» привел ряд признаков, которые заставляли предположить, что германские корабли попытаются совершить такой прорыв между 30 апреля и 4 мая 1941 года. Но тревога оказалась ложной. Мы даже не подозревали, насколько успешным оказалось самопожертвование Кэмпбелла.

4 июня 1941 года к линейным крейсерам в Бресте присоединился тяжелый крейсер «Принц Ойген», который сопровождал «Бисмарк». Он ускользнул от англичан. Налеты Бомбардировочного Командования продолжались.

Немцы тщательно спланировали прорыв. Самым трудным было начало. Немцы собирались покинуть

Брест после наступления темноты. Они верили, что таким образом избегнут обнаружения. Они не принимали в расчет британские авиационные радары.

Немцы предприняли фантастические усилия, чтобы даже малейший намек о подготовке прорыва не просочился наружу. Об операции не знали даже участвующие в ней экипажи. Только командиры 3 кораблей и горстка штабных офицеров были посвящены в тайну. Был разработан план дезинформации. Распустили слух, что корабли готовятся покинуть Брест ночью 11 февраля, чтобы на следующий день провести учения между Ла Паллисом и Сен—Назером и вернуться в Брест. Всеми силами штаб пытался создать впечатление, что корабли вернутся. Не было забыто ничто. Высшие офицеры оставили все личные вещи на своих квартирах. В результате Рейнеке, начальнику штаба адмирала Цилиакса, следующие 7 недель пришлось одалживать не только одежду, но и нижнее белье.

Англичане мрачно следили за развитием ситуации. Хотя немцы верили, что операция провалится, если неприятель узнает о ней, англичане были уверены, что вражеские корабли готовятся к прорыву. Впрочем, такая уверенность проистекала в основном от нервозного ожидания каких—либо действий противника, владеющего инициативой. Донесения разведки говорили, что ремонт германских кораблей почти завершен. Было известно, что учения 3 кораблей планируются в открытом море. 25 января все они были сфотографированы в порту. Снимки показали, что количество кораблей сопровождения в Бресте увеличилось. Мощные флотилии торпедных катеров были сосредоточены в портах на берегах Ла Манша. Донесения говорили о необычной активности на французских аэродромах. «Тирпиц» был переведен из Киля в Тронхейм — возможно, в порядке отвлекающего

маневра. Адмиралтейство было убеждено, что прорыв неизбежен. Все указывало на то, что противник совершит его в период следующего новолуния. 2 февраля Адмиралтейство выпустило меморандум с предупреждением о возможном выходе кораблей. Он начинался осторожно, но завершился уверенностью в успехе. «Корабли из Бреста еще не имеют полной боеспособности. Хотя они вели в Бресте веселую жизнь, немцы должны побеспокоиться перевести их в более безопасную гавань».

После общего обзора тактической ситуации и возможных путей прорыва автор меморандума отмечал:

«Кратчайший путь германских кораблей лежит через Ла Манш. От Бреста до Шербурга 240 миль, еще 120 миль от Шербурга до Дуврского пролива. Хотя корабли могут совершить переход от Бреста до Шербурга или от Шербурга до Дувра в течение одной ночи, они не могут выполнить переход от Бреста до Дуврского пролива за одну ночь.

Они знают о наших минных постановках в Дуврском проливе, где недавно потеряли эсминец. Поэтому очень велика вероятность, что они попытаются пройти пролив в полную воду.

На первый взгляд прорыв через Ла Манш выглядит очень опасным для немцев. Однако очень вероятно, что их тяжелые корабли не обрели полной боеспособности, поэтому они предпочтут именно такой переход, полагаясь на защиту со стороны своих эсминцев и самолетов, которые боеспособны. Они также знают, что мы не имеем крупных кораблей, способных встретить их в Ла Манше. Поэтому мы можем обнаружить 2 линейных и 1 тяжелый крейсер вместе с 5 большими и 5 малыми эсминцами, следующие вверх по Ла Маншу под прикрытием 20 истребителей (при появлении подкреплений по вызову)...



Наши бомбардировщики показали, что мы не можем слишком полагаться на них. Они не в состоянии повредить корабли противника. В то же время Береговое Командование не может выставить более 9 торпедоносцев одновременно.

Учитывая все эти факторы, дело оборачивается так, что германские корабли могут прорваться на восток по Ла Маншу с гораздо меньшим риском, чем в случае попытки прорваться в Норвегию через океан. Так как считается, что немцы будут избегать риска любым способом, прорыв через Ла Манш выглядит наиболее вероятным в случае их выхода из Бреста».

Этот меморандум был восхитительным практически во всех отношениях. (Конечно, он крайне мягко характеризовал действия Бомбардировочного Командования. За несколько месяцев пребывания в Бресте под постоянными бомбежками германские корабли получили ничтожные повреждения, хотя это очень дорого обошлось англичанам. Кроме того, Береговое Командование все—таки имело 40 «Бофортов», а не 9.) Он в деталях, с невероятной точностью предсказал план операции «Церберус». Однако, хотя это особо не упоминалось, меморандум предполагал, что германские корабли будут проходить Дуврский пролив в темноте.

Исполнительный приказ на операцию «Фуллер» был отдан на следующий день. Адмиралтейство уже развернуло свои силы и приказало ударным соединениям блокировать прорыв через Ла Манш. Однако оно имело только 6 эсминцев и 6 торпедных катеров. Адмиралтейство 4 февраля перебросило из Ли—он—Солента в Манстон 6 «Суордфишей» ВСФ. Ими командовал капитан—лейтенант Юджин Эсмонд, который несколько месяцев назад возглавлял первую атаку на «Бисмарк». Он уцелел во время потопления «Арк Ройяла» в Средиземном море. Все наличные

самолеты Бомбардировочного Командования были вооружены и стояли в 4-часовой готовности. Также имелись 3 эскадрильи «Бофортов» — 42-я, 86-я и 217-я. Доблестная 22-я эскадрилья получила просто замечательный отдых. Она готовилась к отправке на Дальний Восток. Наземный персонал уже находился на борту войскового транспорта в Ливерпуле. Отправка на другой конец земли, где они вряд ли смогут сбросить хоть одну торпеду, была болезненным ударом по законной гордости 22-й эскадрильи.

По различным причинам «Бофорты» не были сосредоточены в одном месте. 42-я эскадрилья находилась в Льючерсе. Часть ее самолетов в декабре — январе находилась в Сент—Эвале, но была отправлена обратно в Льючерс, когда 22 января «Тирпиц» перебрался из Киля в Тронхейм. Эскадрилья имела 14 самолетов. 217-я эскадрилья, которая выполняла ночные атаки в Ла Манше, имела 7 самолетов на острове Торни возле Портсмута. 86-я эскадрилья, сформированная относительно недавно и потому имевшая много неопытных экипажей, находилась в Сент—Эвале вместе с подразделением 217-й эскадрильи, которое тоже было составлено из зеленых юнцов. Кроме них там же базировалась часть самолетов раздерганной по частям 22-й эскадрильи. Командовал этим сборищем Джонни Лэндер. Самолеты 22 эскадрильи уже проходили переоборудования для действий в тропиках в Филтоне и потому отсутствовали. Всего в Сент—Эвале находились 13 боеспособных «Бофортов».

8 февраля фоторазведчик сделал снимки Бреста. «Принц Ойген» и «Шарнхорст» стояли в гавани, а «Гнейзенау» — в Ланвеоке. На этих фотографиях были видны 4 больших эсминца и множество торпедных катеров и тральщиков. Сведения метеорологов и гидрологов подтверждали, что с 10 февраля общие условия в Ла Манше будут относительно

благоприятными для попытки прорыва в темноте. 15 февраля будет новолуние, а прилив в районе Дувра позволит совершить прорыв между 4.00 и 6.00. Все это вместе с массой иных признаков убедило главного маршала авиации Жубера, главнокомандующего Берегового Командования, что немцы готовы совершить этот прорыв в любой день, начиная со вторника 10 февраля.

8 февраля Жубер отправил записку главнокомандующим Бомбардировочного и Истребительного Командований, перечисляя основания для своих выводов и описывая предполагаемые действия своих сил. Рутинное патрулирование над выходом из гавани Бреста, которое регулярно проводилось последние 7 месяцев, и теперь осуществлялось от рассвета до заката. В темное время суток выставлялись еще 2 линии патрулей: между Уэссаном и Иль Бреа, а также между Гавром и устьем Соммы. Ночные противолодочные патрули в Бискайском заливе перекрывали возможные пути движения германских кораблей и таким образом дополняли патрульные линии. «Бофорты» в Сент—Эвале и на острове Торни отвечали за ночные атаки в Ла Манше. «Бофорты» из Льючерса должны были атаковать противника днем в Северном море, если ночная атака в Ла Манше не принесет успеха. Этот план следовало увязать с планами Истребительного и Бомбардировочного Командований и с атакой «Суордфишей».

9 февраля Жубер отменил все увольнения экипажам «Бофортов», отменил погрузку на транспорты 6 опытных экипажей 22-й эскадрильи. Это было явным предупреждением всем остальным экипажам о готовящейся операции. Однако по соображениям секретности никто этого «не заметил».

10 февраля Жубер приказал «Бофортам» из Льючерса перелететь на юг в Норт Коутс, взяв весь риск на себя. Они больше не могли караулить «Тирпиц», зато могли гораздо раньше нанести удар по вышедшим из Бреста кораблям. Жубер рискнул свалить все яйца в одну корзину. Но в Норт Коутсе шел снег, и вылет эскадрильи из Льючерса был задержан.

Бомбардировочное Командование отдало приказ всем своим самолетам находиться в готовности к нанесению удара в любой день. В результате были отменены все полеты, как тренировочные, так и боевые, кроме налетов на Брест. Но такое состояние не могло тянуться до бесконечности, и 10 февраля Командование приказало 100 самолетам находиться в 2-часовой готовности, а остальные должны были стартовать как можно быстрее. Конечно, Бомбардировочное Командование ожидало, что его вовремя известят о выходе кораблей и времени атаки.

Тем временем окончательно были отработаны немецкие планы прорыва. За организацию воздушного прикрытия отвечал известный ас Адольф Галланд. Он имел в своем распоряжении 280 самолетов, в основном Me-109 и Fw-190, а также около 30 Me-110. Большинство этих самолетов базировалось на аэродромах вокруг Ла Туке, но были и вспомогательные точки возле Кана и Амстердама. Истребители из Ла Туке, которые выходили из боя позже 15.00, должны были лететь в Амстердам, сесть там, заправиться и как можно быстрее вернуться к эскадре. На протяжении всего маршрута как минимум 16, максимум 32 истребителя должны были патрулировать над эскадрой. Но при проходе проливов это число значительно увеличивалось. Распространялись слухи о проводке большого конвоя, и германские пилоты не знали, по какой причине поднялся переполох.

Германские метеорологи предсказали, что 12 февраля погода над Ла Маншем в утренние часы будет

быстро ухудшаться. Все было готово к операции «Церберус».

Сразу после наступления темноты 11 февраля 7 эсминцев построились на выходе из гавани Бреста, чтобы прикрыть тяжелые корабли. Сразу после 20.00 «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген» покинули свои якорные стоянки и начали выползать из гавани. Но едва корабли начали двигаться, прозвучала воздушная тревога. Застигнутые врасплох корабли поспешно вернулись на свои стоянки. Когда над портом показались 12 «Веллингтонов» и 8 «Стирлингов» Бомбардировочного Командования, он был тих и спокоен, как всегда.

Самолеты сбросили свои бомбы, как обычно не причинив никакого вреда кораблям. Летчики передали, что в Бресте ничего не изменилось, и улетели. Но как только они показали хвосты, гавань снова проснулась. Корабли построились на внешнем рейде Бреста в 22.45, хотя теперь они отставали от графика. Если бы Бомбардировочное Командование выполнило налет на полчаса позже, тревога поднялась бы немедленно.

Немцы планировали добиться внезапности, выйдя из Бреста под покровом темноты, однако они не приняли в расчет плотную сеть патрулей, которую развернуло Бомбардировочное Командование. Когда эскадра строилась на внешнем рейде, в район патрулирования «Стоппер» прилетел «Хадсон». Название «Стоппер» англичане прилепили к выходному фарватеру гавани Бреста. Ночью над ним патрулировали по очереди 4 самолета. Ночь была совершенно темной, однако «Хадсон» имел радар обнаружения надводных целей.

К несчастью, «Хадсон» уже достиг юго—восточного конца патрульной линии и теперь летел на юго—запад. Он не обнаружил германские корабли. Теперь только сменяющий его самолет мог засечь немцев. Сравнивая курсы второго «Хадсона» и германской эскадры, мы

увидим, что самолет пролетел в 9 милях от эскадры. Увы, но радар ничего не обнаружил.

Германские корабли выскользнули, как джинн из бутылки. Однако им еще предстояло пересечь вторую линию патрулей возле Уэссана. И опять вмешался злой рок, принявший обличье поломки радара патрульного самолета. Он вернулся на базу. Замену ему не прислали, отчасти потому, что не хватало самолетов, отчасти потому, что патруль над «Стоппером» ничего не засек. Оставалась еще третья линия патрулей в районе побережья Суссекса.

И снова вмешалась неудача. Из—за угрозы тумана самолет был спешно отозван на базу. Если бы он патрулировал до рассвета, он обнаружил бы немцев.

На рассвете были подняты самолеты Истребительного Командования. Однако они не выполняли разведку южнее устья Соммы. Поэтому почти 12 часов германская эскадра двигалась по Ла Маншу никем не замеченная. В течение этого времени экипажи «Бофортов» спали. Когда наступило утро, они вернулись к обычным занятиям. Один самолет вылетел из Сент—Эваля для рутинного патрулирования на Бискайском заливом. Германские корабли прошли мимо Сент—Эваля в полночь и сейчас были уже очень далеко. Остальные самолеты в Сент—Эвале выполняли тренировочные полеты. В Льючерсе 3 экипажа ожидали разрешения на вылет для патрулирования в своем районе. Ударная группа находилась в готовности. В штабе на стене болтался график учебных вылетов. На острове Торни только 4 самолета из 7 были вооружены торпедами, остальные погрузили бомбы.

Экипажи «Бофортов» после отмены увольнений испытывали некоторое напряжение. Однако им до сих пор никто ничего не сказал о важности момента. Эти люди испытывали сильнейшее нервное напряжение в течение многих недель. Присутствие 3 крупных

кораблей в Бресте и «Тирпица» в Тронхейме в конце концов утомило их. В любом человеке гнездится страх, что его отправят в полет, вроде того, что завершился отважной гибелью Кэмпбелла. Летчики знали, что в случае выхода кораблей они должны нанести первый удар. Однако они могли лишь смутно догадываться, что именно их ожидает. Отсутствие 22-й эскадрильи лишило ударные силы своей элиты. Остальные эскадрильи были не подготовлены к решению задачи, требовавшей длительных тренировок и большого опыта.

Экипажи 42-й эскадрильи в Льючерсе знали, что их перебрасывают в Норт Коутс, но не знали, зачем. А на слухи они обратили не больше внимания, чем все остальные летчики. Вечером 11 февраля им было приказано получить теплое обмундирование. Изголодавшиеся по новостям люди истолковали этот как признак перевода эскадрильи в Исландию или еще куда похуже. Рано утром все экипажи были вызваны в комнату предполетного инструктажа. Там им сообщили, что полетят они на юг. В Норт Коутсе по—прежнему шел снег, и Жубер решил перевести эскадрилью на аэродром в Норфолке.

Эскадрильей командовал подполковник авиации М.Ф.Д. Уильямс. Он был только что назначен на этот пост, поэтому у него просто не было времени обжиться, подобрать себе экипаж и узнать людей. В самый критический момент командир эскадрильи оказался без экипажа. Поэтому он решил лететь на юг вместе с человеком, который командовал эскадрильей предыдущие 3 недели — майором авиации У.Г. Клиффом, — и подобрать себе экипаж позднее. Уильямс предыдущим летом командовал 36-й эскадрильей торпедоносцев в Сингапуре, но подхватил неприятное тропическое заболевание кожи. Его отослали домой лечиться. Через несколько месяцев после этого его эскадрилья была уничтожена в первом же вылете. В

напряженной атмосфере ожидания непонятно чего, царившей в 42-й эскадрилье, он оказался не в своей тарелке, попав из огня да в полымя.

Уильямс получил приказ собрать все исправные самолеты и перелететь с ними в Колтишелл, Норфолк. Экипажи были озадачены новым маршрутом, но приказ был ясен, и летчики, проснувшись от апатии, начали шептаться.

— Колтишелл!

— Это же истребительный аэродром!

— Что стряслось в Норт Коутсе?

Все разговоры умолкли, когда командир продолжил:

— Таков приказ. Мы не можем лететь в Норт Коутс, так как там снегопад.

— А как быть с торпедами, сэр? — спросил Клифф. — В Колтишелле нет подразделения обслуживания торпед.

— Их пришлют из Норт Коутса на автомобилях. Они прибудут как раз, когда вы будете садиться. Это лишь короткая командировка, на день или два, поэтому вам не потребуется много вещей. Соберите карты, прогнозы погоды и вылетайте как можно скорее.

— Вы можете сказать, что нас ждет, сэр? — возникли австралийцы Бирчли и Арчер.

— Извините, но я не располагаю такой информацией. Вы должны лететь.

Быстрая проверка показала, что исправны 14 самолетов, из них 11 несли торпеды. Запасных торпед в Льючерсе не имелось, поэтому остальные самолеты должно было перевооружить в Колтишелле мобильное подразделение обслуживания.

Прогноз погоды на большую часть дня был плохим. К тому же не все экипажи имели полный комплект карт всего маршрута, поэтому особенно важно было сохранять строй.

14 экипажей разошлись по самолетам и запустили моторы, но тут вся операция была отменена. Они



отправились обратно в помещение штаба, громко ругаясь. Такие приказы вызывали раздражение и разочарование. Очередной пшик. Они уже нахлебались такого. Клифф снова начал планировать ночную вечеринку. Сегодня ему исполнилось 27 лет.

Но через несколько минут им снова приказали лететь. На сей раз они поднялись в воздух. Часы показывали 9.00.

Погода оставалась неприятной весь день. Низкие тучи и дождь, небо лишь изредка прояснялось. Где—то у северо-восточного побережья Англии эскадрилья влетела в аэростаты заграждения, болтающиеся над прибрежным конвоем. Большая часть самолетов через несколько минут заняла свои места в строю, однако молодой канадец Ральф Мэннинг потерял эскадрилью. У него не было карт, поэтому не удивительно, что он не прибыл в Колтишелл. Когда в 11.30 «Бофорты» сели в Колтишелле, их осталось 13. Донесения с пунктов радиолокационного дозора о необычной активности противника в воздухе начали поступать в оперативный центр Истребительного Командования около 8.30. Истребительные патрули сообщили о странной активности торпедных катеров. Был отправлен специальный патруль. Вскоре после 9.00 противник начал глушить наши радары, сначала периодически, а потом все настойчивей. Такая операция уже стала привычной и сначала вызвала мало интереса. Когда глушение стало настойчивей, это кое—кого встревожило. Пока штаб дожидался сведений от дополнительного патруля, остальные самолеты были задержаны на земле. Когда «Спитфайры» сели, их пилоты сообщили о большом числе кораблей, один из которых имел треногую мачту и большую надстройку. Эту информацию встретили скептически, но пилотов стали расспрашивать более подробно. Наконец пилоту, который видел корабли, вручили книгу с силуэтами, и он

указал на германские линкоры. Но прежде чем это произошло, 2 «Спитфайра», выполнявшие обычное патрулирование, заметили и атаковали 2 Me-109. В пылу погони они оказались прямо над германской эскадрой. Хотя летчики не подозревали об угрозе, которую могут представлять эти корабли, они сразу поняли значимость увиденного. Немедленно прервав погоню, истребители помчались на свой аэродром и сообщили о кораблях противника. Это произошло в 11.30. Германские корабли прошли незамеченными 300 миль и сейчас на скорости 30 узлов проходили мимо Бичи Хед, втягиваясь в Дуврский пролив.

В этот момент немцы находились на одинаковом расстоянии от 7 «Бофортов» на острове Торни и 6 «Суордфишей» в Манстоне. «Бофорты» в Сент—Эвале, безмятежно занимавшиеся тренировками, свой момент упустили. «Бофорты» 42-й эскадрильи готовились сесть в Колтишелле. Даже «Бофорты» на острове Торни были не готовы к немедленной атаке. Но прошла только половина дня, и оставалось еще 6 часов светлого времени. Все «Бофорты» успевали нанести удар, даже если не удастся организовать совместную атаку. Вся мощь Бомбардировочного Командования должна была обрушиться на противника. Было впустую потрачено много драгоценного времени, но уникальная возможность пока сохранялась. Следующие 6 часов становились пробным камнем.

Для 6 «Суордфишей» в Манстоне потеря времени была более серьезной. Эти самолеты несли те же самые торпеды, что и «Бофорты», однако они имели один мотор, крейсерскую скорость 87 узлов и ограниченный радиус действия. К счастью, донесение разведчика они получили в превосходной точке для проведения немедленной атаки. Но любая задержка означала, что корабли могут выскочить за пределы их дальности полета.

825-я эскадрилья ВСФ была реорганизована в Ли—он—Соленте всего несколько недель назад после потопления «Арк Ройяла». 4 из 6 экипажей служили на этом авианосце. Эскадрилья должна была действовать в северных водах, и часть самолетов уже отправилась в Шотландию. Но 3 февраля, после записки Адмиралтейства, у Эсмонда спросили, сможет ли он атаковать германские корабли, если те попытаются прорваться через проливы. Ему было дано несколько расплывчатое обещание, что такая атака будет проведена ночью.

Эскадрилья только что завершила переформирование и у нее не было времени, чтобы превратиться в боеспособное подразделение. Однако ею командовал такой замечательный офицер, как Юджин Эсмонд. Эсмонд поступил в КВВС по краткосрочному контракту в 1928 году. Он служил в составе ВСФ, которые в 1937 году перешли в подчинение флота. За время службы вместе с флотом он сам начал думать и чувствовать, как настоящий моряк. Когда в 1933 году срок контракта истек, Эсмонд начал работать в авиакомпании «Империал Эйруэйз». Он работал на маршруте Гонконг — Малайя на летающих лодках типа «G». Эсмонд продолжал числиться в резерве. Однако к 1939 году он устал от штатского костюма, а вдобавок решил, что война неизбежна. Поэтому он уволился из «Бритиш Эйруэйз», распрощался с КВВС и поступил служить в ВСФ. К этому времени Эсмонд налетал уже 6500 часов.

Эсмонд был маленьким, щегольски одетым человеком с необычайно широким лбом. Он был превосходным пилотом с огромным опытом. Эсмонд не боялся трудностей, был абсолютно честным человеком и превосходным командиром. Никто не мог представить, что у Эсмонда в воздухе могут возникнуть проблемы. Это была его стихия. Эсмонд, ирландец по

происхождению, родился в Тэрголанде, Йоркшир, в 1909. Ему исполнилось 33 года. Под огнем он всегда демонстрировал свои выдающиеся качества — спокойствие, решительность, изобретательность и талант лидера.

Перед вылетом из Ли—он—Солента экипажам «Суордфишей» сообщили, что в период следующего новолуния ожидается прорыв германских кораблей. Таким образом эти летчики оказались единственными, посвященными в тайну операции. Они прибыли в Манстон 4 февраля и начали обычное патрулирование над Ла Маншем, хотя сильный снегопад на аэродроме большую часть времени держал их на земле. В этот период они слышали множество насмешек над своими анахроничными «Авоськами» от летчиков КВВС, базировавшихся в Манстоне. До них дошли слухи, что с бельгийских аэродромов начали действовать Fw-190. Однако это не испугало летчиков — по ночам германские истребители не летали.

Утром 12 февраля в 10.55 Эсмонд получил известие, что радар засек необычную активность в воздухе над проливом. Это могла быть подходящая цель для его парней. Точные донесения самолетов—разведчиков поступят еще только через полчаса.

— Вы готовы атаковать днем? — этот вопрос задал командующий военно—морской базой Дувра.

— Да, конечно.

Эсмонд приказал эскадрилье подготовиться к вылету и установить большую глубину хода торпед. Таким образом «Суордфиши» оказались единственными самолетами, готовыми к вылету, когда пришло донесение авиаразведки.

Эсмонд получил новое сообщение о противнике в 11.30 и вскоре после этого собрал экипажи в комнате для инструктажа, чтобы ознакомить их с данными разведки.

— Ну что, парни, мы наконец вылетаем, хотя они уже проделали полпути по Ла Маншу. Мы должны взлететь как можно быстрее и установить контакт с противником, который ко времени нашего прибытия окажется в районе Булони. 3 крупных корабля идут в сопровождении большого числа эсминцев и катеров. Они имеют сильное истребительное прикрытие, в основном Me-109. Вы в свою очередь тоже будете иметь сильное истребительное сопровождение. Сверху вас будут прикрывать 3 эскадрильи «Спитфайров» из Биггин Хилла, в качестве непосредственного сопровождения вы получите 2 эскадрильи «Спитов» из Хорнчерча. Вы встретитесь с истребителями в 12.25 над Манстоном.

Потом Эсмонд начал говорить о тактике. Если бы эти летчики были опытной, испытанной, сработавшейся эскадрилей, Эсмонд просто повел бы их в атаку в обычном строю — полумесяц, сходящийся на цели. В этом случае, куда бы ни повернул корабль, он подставит борт под торпеду. При сегодняшней погоде, когда облака спустились до 1000 футов, торпедоносцы должны были атаковать с помощью радара. Пробив облака, они должны были выровняться в последний момент, сбросить торпеду и уходить. Эскадрильи, имевшие большой опыт, часто практиковали такие атаки на Средиземном море. Но подобная тактика требует долгой подготовки и большой уверенности. При сложившихся обстоятельствах это было сомнительно.

— Всю дорогу мы должны лететь на высоте от 50 до 100 футов, — продолжил Эсмонд. — Прежде всего чтобы избежать обнаружения корабельными радарными, а во—вторых, из—за плохой погоды. Так как нам следует держаться вместе, по крайней мере на пути к цели, то это будет самое безопасное место.

Мы выполним заход на цель на малой высоте и будем сбрасывать торпеды, следуя колонной.

Мне кажется, лучше, если в этом вылете будут участвовать только добровольцы. Думать о шансах на возвращение домой мы начнем только после сброса торпед.

Ну как, парни, что вы обо всем этом думаете?

Он спрашивал, согласятся ли пилоты лететь.

Атаковать одинокий линкор без сопровождения уже достаточно плохо. А здесь вместе шли 3 крупных корабля в сопровождении большого количества малых, вдобавок имея сильное истребительное прикрытие. Это означало, что торпедоносцы встретят мощную огневую завесу, не считая атак истребителей. Экипажи больше опасались зениток, чем истребителей. «Суордфиш» был таким маневренным, что летчики могли уклониться от атаки «Мессеров», как они делали на Средиземном море. Они считали, что шансы отбиться от истребителей у «Суордфиша» больше, чем у «Бофорта». Зенитки были настоящей опасностью.

Но если вы уже зашли так далеко, обратной дороги нет. 9 дней назад в Ли—он—Солент, вы еще могли найти какие—то оправдания. Теперь было уже поздно. В такой момент отказ требует больше смелости, чем согласие на вылет. Кроме того, если такой командир, как Эсмонд, отправляется в полет, вы не можете бросить его одного.

Экипажи уже покидали комнату инструктажа, когда его отозвал дежурный.

— Вы не можете немного задержаться? Часть истребителей опаздывает.

Если Эсмонд чего и боялся, то лишь одного — что немцы пройдут проливы, избежав атаки торпедоносцев. Это заставило бы торпедоносцы гнаться за ними. Если «Суордфиши» взлетят немедленно, им придется лететь на юго—восток, чтобы перехватить противника напротив Кале. Однако корабли следуют со скоростью 30 узлов. Если вылет задержится хотя бы на полчаса, корабли проскочат мимо Манстона, прежде чем «Суордфиши»

настигнут их. Самая маленькая задержка, даже несколько минут, потраченных на поиски эскадры, означает долгую погоню. Когда цель удирает от вас на скорости 30 узлов, а вы летите на «Авоське», имеющей скорость менее 90 узлов, и дует 30-узловой встречный ветер (именно такой северо—западный ветер дул сегодня), вам понадобится очень много времени, чтобы настигнуть противника. «Суордфиш» имел радиус действия всего 200 миль, а ведь вам все—таки потребуются еще и вернуться. В такой день, как сегодня, противник вполне может перещелкать вас поочередно, пока вы подходите на дистанцию сброса торпед.

Так как «Суордфиш» имел прекрасную маневренность, можно рискнуть схваткой с истребителями, чтобы сократить время полета.

Дежурный ожидал ответа, держа в руке телефонную трубку. Микрофон он прикрывал ладонью. А человек на другом конце линии тоже ждал ответа Эсмонда.

— Мы атакуем.

Дежурный повторил это в телефон. Эсмонд и остальные летчики разошлись по самолетам.

6 «Суордфишей» взлетели в 12.20 и построились над аэродромом. Хотя тучи затянули небо над большей частью юго—западной Англии, над Манстоном небо было чистым. Эскадрилья начала кружить над Рамсгейтом, дожидаясь прибытия «Спитфайров». В 12.28 к ним присоединилась одна эскадрилья из Биггин Хилла, состоящая из 11 «Спитфайров». Эсмонду предстояло принять непростое решение. Если он дальше будет ждать истребители, не пропустит ли он возможность нанести удар? Погода была плохой, дальность полета — небольшой, и перед ним замаячил старый призрак погони. Если они смогут повредить хотя бы один из крупных кораблей и снизить скорость эскадры, они дадут «Бофортам» шанс нанести мощный удар.

В последний раз германская эскадра была замечена в 23 милях от Рамсгейта по пеленгу 140°. Эсмонд повернул к цели в 12.30, имея при себе только 11 «Спитфайров». Одна эскадрилья истребителей вместо обещанных пяти. На самом деле 2 остальные эскадрильи из Биггин Хилла полетели к цели самостоятельно и атаковали вражеские истребители. Они сбили 2 германских истребителя, потеряв 1 «Спитфайр», и таким образом хотя бы косвенно поддержали «Суордфиши». Но требовалось от них совсем иное.

Первые 3 «Суордфиша» под командой самого Эсмонда летели колонной, а вторые 3 — клином. «Спитфайры» держались на 1000 футов выше, прямо под облаками. Они убрали газ до минимума, находя крайне тяжелой задачу не потерять «Суордфиши» из вида. Тучи начали опускаться. Видимость была неравномерной. Иногда она повышалась до 4 миль, иногда падала до сотни ярдов.

Торпедоносцы летели новым курсом всего 10 минут, а потом они увидели вражеские истребители со странными, обрубленными концами крыльев. Это могли быть новые германские истребители, сведения о которых недавно поступили в Манстон — смертоносные Fw-190. Тут же крутились и хорошо знакомые Me-109, всего 15-20 истребителей.

Второй «Суордфиш», летевший за Эсмондом, пилотировал самый молодой из летчиков, 18-летний сублейтенант Брайан Роуз. Наблюдателем у него был 20-летний сублейтенант Эдгар Ли. Экипаж «Суордфиша» сидел в открытых кокпитах. Первым — пилот, прикрытый небольшим щитком, за ним находился наблюдатель. Он сидел так близко к пилоту, что мог говорить ему на ухо, даже не наклоняясь. Третьим был стрелок, чей пулемет держал под огнем почти всю заднюю полусферу. Все летчики были в защитных шлемах и очках. Ли стоял на полу в своей кабине,



привязавшись к сиденью тросом, чтобы не выпасть. В бою наблюдатель следил за вражескими истребителями и подсказывал пилоту, как следует маневрировать.

Вражеские истребители вывалились из туч прямо на хвост первым 3 «Суордфишам». Эсмонд, Роуз и Кингсмилл держали высоту около 100 футов, чтобы сохранить какую-то свободу маневра. «Спитфайры» в свою очередь напали на германские истребители, но при этом оторвались от торпедоносцев и увязли в общей свалке. Несмотря на всю ярость атаки «Спитфайров», они не смогли связать боем все Fw-190, и большое число германских истребителей все-таки атаковало торпедоносцы.

Метод атаки немцев был прост. Они заходили с хвоста один за другим, открывая огонь при сближении.

— Влево!

Ли стоял в своем кокпите и смотрел назад, дожидаясь, пока очередной атакующий истребитель окажется прямо перед ним. Тогда он командовал уклоняться. Уильямс в самолете Эсмонда и Сэмпле у Кингсмилла делали то же самое. Несколько Me-109 тоже присоединились к атакам торпедоносцев.

— Вправо!

Ли увидел очередной Fw-190 почти прямо за хвостом. Крутой поворот вправо — и германский истребитель промазал. Ли пытался варьировать маневры так, чтобы в целом удерживать самолет на курсе.

Маневренность «Суордфиша» даже с торпедой на борту была выдающейся. Его необычайно маленькая скорость сбивала германских пилотов с толку. Они заходили с хвоста и мазали каждый раз, когда «Суордфиш» уворачивался. Несколько минут торпедоносцы уклонялись от огня противника. Стрелки вели огонь из бортовых пулеметов, которые были просто хлопушками по сравнению с 4 пушками каждого Fw-190.

Наконец германские пилоты изменили тактику. Несколько самолетов продолжали атаки сзади, а остальные начали заход сбоку. Скоординированная атака с двух направлений. Если вы отвернете от атаки сзади, то подставите хвост истребителю сбоку.

— Вправо! — крикнул Ли Роузу, чтобы повернуть в лоб заходящему сбоку истребителю.

Очередь сзади пролетела мимо, а заходивший сбоку истребитель еле успел отвернуть, чтобы не столкнуться с торпедоносцем. Каждый раз, когда немцы заходили одновременно сзади и сбоку, Ли повторял этот прием. Они рисковали столкнуться с противником, но каждый раз германские пилоты успевали отвернуть.

Fw-190 убрали газ до минимума, отчаянно пытались уравнять свою скорость с «Суордфишами». 7 или 8 минут торпедоносцы подвергались непрерывным атакам, но каким—то чудом все 6 самолетов остались целы. Но во время одной из атак с двух направлений самолет Роуза попал под перекрестный огонь, и стрелок Джонсон внезапно повис на своем пулемете. Хрупкий Ли не мог стащить Джонсона с его места, чтобы самому встать к пулемету. Видимо, Джонсон погиб или был оглушен.

Жирный черный дым пополз по воде. Это торпедные катера начали ставить завесу, чтобы спрятать крупные корабли. Однако это помогло «Суордфишам» выправить свой курс. Теперь впереди и чуть левее в дыму появились неясные силуэты кораблей, которых они намеревались атаковать. Все 6 «Суордфишей» еще держались в воздухе.

Теперь торпедоносцы попали под плотный зенитный огонь германских кораблей. Сначала на них обрушились торпедные катера и эсминцы, а потом 11" орудия линейных крейсеров тоже начали ставить водяную завесу на пути «Суордфишей». Хотя германские корабли вели яростный огонь по самолетам, их истребители не

прекратили свои атаки. Казалось невозможным, чтобы «Суордфиши» прорвались сквозь этот шквал огня.

Ли, посмотрев вперед на германские корабли, увидел в 200 ярдах впереди самолет командира эскадрильи, который получил прямое попадание снарядом крупного калибра. Все нижнее левое крыло за главной расчалкой было оторвано напроць. За самолетом потянулся хвост огня и дыма. Но Эсмонд еще держался.

Под яростным огнем с кораблей немного приутихли германские истребители. Ли перестал смотреть на них, когда Роуз начал ложиться на боевой курс. Ли определил дистанцию до цели как 2 мили. Впереди он увидел самолет Эсмонда, заходящий на второй корабль в колонне. В дыму и при низкой облачности не было никакой возможности опознать корабли. Все, что могли пилоты — отличить один корабль от другого. Только позднее Ли узнал, что головным шел «Гнейзенау», а вторым «Шарнхорст». Именно его они и атаковали.

Они находились еще в 3000 ярдов от цели, когда впереди них Эсмонд сбросил свою торпеду, хотя по всем прикидкам делать это было рано. Роуз и Ли видели, как она упала в воду. После этого они посмотрели на самолет Эсмонда и поняли, почему пилот поступил так. Весь объятый пламенем «Суордфиш» по крутой спирали врезался в воду.

Эсмонд погиб, но торпеда, которую он сбросил, пошла к цели. И 5 «Суордфишей» все еще следовали за ней. Через пару секунд Роуз пролетел над тем местом, где разбился Эсмонд. Он ничего не увидел на воде. Теперь Роуз находился слишком близко к противнику, чтобы покружить над этим местом. Он даже не сразу осознал, что командование группой перешло к нему. Роуз упрямо продолжал сближение. Впереди себя, сквозь дым и туман он различил силуэт второго корабля в колонне. Ли еще предупреждал о спорадических

атаках германских истребителей, но Роуз летел по прямой, приближаясь к точке сброса торпеды. Хотя совсем немногие истребители отваживались атаковать их, в небе кружили стаи Me-109 и Fw-190. Торпедоносцы были буквально окружены облаком разрывов зенитных снарядов. Зенитки стреляли даже сзади, так как «Суордфиши» проскочили кольцо охранения. Находясь в 2000 ярдов от цели, Роуз и Ли ощутили, как самолет подбросило вверх. Они почувствовали запах бензина. Главный бензобак получил попадание. Бензин потек по фюзеляжу. Роуз немедленно переключился на запасной. Его емкость составляла всего 15 галлонов. Это не позволит им вернуться домой, но бензина хватит, чтобы сбросить торпеду и выскочить после атаки из кольца германских кораблей.

— Я атакую.

Ли услышал голос Роуза в переговорной трубе, а потом в передней части кокпита раздался скрежещущий звук, и Ли услышал стон Роуза. Снаряд взорвался на переборке между Роузом и Ли, и осколок тяжело ранил пилота в поясницу. Роуз склонился над ручкой управления, и корабль перед самолетом словно прыгнул вверх. Самолет начало заваливать влево. Мир перед летчиками превратился в мелькающий хаос. Когда перед лобовым стеклом мелькнула вода, в которую они должны были врезаться, Роуз отчаянно потянул ручку на себя, пытаясь удержать «Суордфиш» в воздухе.

— Делай финальный заход и сбрасывай «рыбку»! — крикнул Ли.

Раненая спина не позволяла Роузу делать какие-то серьезные усилия. Оба летчика почти потеряли сознание от бензиновых паров. Новый взрыв снаряда с Fw-190 прорезал фюзеляж, как ножом. Мотор начал чихать, кашлять, потом снова заработал, но уже не мог дать полной мощности. Роуз нацелился на «Шарнхорст» и сбросил торпеду с дистанции 1200 ярдов. Ли оглянулся

и увидел, что она пошла правильно. После отрыва торпеды они получили еще одну очередь с истребителя. Роуз почти потерял сознание. Он вслепую отвернул прочь. Ли посмотрел назад и увидел самолет Кингсмилла, выходящий на цель.

В тот момент, когда Роуз сбросил торпеду, германские истребители оставили его и переключили свое внимание на Кингсмилла. Это был блестящий пример летной дисциплины. Когда Роуз уводил свой торпедоносец, Ли с огромным удивлением увидел два Fw-190, летящих за Кингсмилом. Они выпустили шасси и закрылки. В какое—то мгновение Ли даже невольно начал разыскивать взглядом авианосец, но потом понял, что таким образом они пытались уравнять свою скорость с Кингсмилом. Один из истребителей дорого заплатил за свою предприимчивость. Стрелок Кингсмилла Бане не промахнулся, стреляя в упор. Германский истребитель врезался в воду.

Но самолет Кингсмилла уже получил серьезные повреждения. Прямое попадание зенитного снаряда с линейного крейсера снесло 2 верхних цилиндра мотора. Мотор и левое верхнее крыло загорелись. Но каким—то чудом мотор сохранил достаточную мощность, чтобы удержать «Суордфиш» в воздухе. Все 3 члена экипажа получили ранения во время атак истребителей, но пилот сумел удержать торпедоносец на боевом курсе. Кингсмилл тоже выбрал в качестве цели «Шарнхорст». Наполовину ослепленный пламенем и дымом, опасаясь, что бензобак взорвется в любое мгновение, Кингсмилл знал, что удержится в воздухе еще минуту или две. Он выдержал курс и сбросил торпеду с дистанции 3000 ярдов. Он сумел продержаться достаточно, чтобы увидеть, как она пошла к цели. Потом Кингсмилл круто отвернул от линейного крейсера. За самолетом тащился хвост пламени. Как только торпедоносец выскочил за кольцо охранения, Кингсмилл решил садиться на воду.

Впереди он увидел флотилию британских торпедных катеров. Если он сядет рядом с ними, летчиков могут подобрать. Но когда он потянул ручку на себя, чтобы опустить хвост самолета в воду, катера открыли огонь из пулеметов. Это были немцы! «Суордфиш» теперь представлял собой струю огня, несущуюся над самой водой. Кингсмилл удерживал его, пока мотор не отказал окончательно. Пилот немедленно посадил самолет на воду. Осмотревшись, он увидел, что верхнее крыло изрешечено, и резиновая лодка горит. Троице раненым пришлось прыгать в ледяную воду. Но в полумиле от себя они увидели торпедные катера, которые выходили из атаки. Кингсмилл и его экипаж ничем не могли привлечь их внимание, но пылающий самолет сработал за фалыдфейер. Вскоре все 3 летчика были приняты на катер.

Еще до того, как Кингсмилл выполнил атаку, Роуз отвернул, чтобы перепрыгнуть через эсминцы охранения перед тем, как садиться на воду. Каждый раз, когда он пытался поднять нос «Суордфиша» вверх, чтобы набрать пару футов высоты, бензопровод вспомогательного бака начинал сосать воздух, и мотор захлебывался. Они проскочили над германским эминцем на высоте 50 футов. Летчики видели моряков, стоящих на палубе, они следили за самолетом. Каждое орудие эсминца стреляло по самолету. Всего в 300 ярдах от кольца охранения мотор окончательно встал, и Роуз приготовился садиться на воду.

— Мы идем вниз! — крикнул он Ли.

Голос пилота был всего лишь эхом его обычной громкой и уверенной речи. Однако он все еще был громче шума стихий. Единственными посторонними звуками были свист ветра в растяжках и треск зениток. Роуз посмотрел вперед и в 3-4 милях от себя увидел торпедные катера. Ему еще нужно было оторваться от эсминца и получше выполнить посадку, чтобы успеть

вытащить Джонсона. Роуз умело повел «Суордфиш» вниз, поймал хвостом волну и аккуратно приводнился. Резиновая лодка надулась автоматически, и ее начало относить волной. Ли схватил трос и удержал лодку, одновременно пытаясь помочь Роузу выбраться из переднего кокпита. Руки Роуза полностью потеряли свою силу, и Ли пришлось отпустить лодку, чтобы обеими руками вытаскивать пилота из кабины. В конце концов пилот шлепнулся в воду. Спасательный жилет удержал его на поверхности, и Роуз добрался до лодки и схватил ее.

Теперь Ли занялся высвобождением Джонсона. Он был убежден, что стрелок мертв, но не мог оставить тело в тонущем «Суордфише». Ли уже изрядно устал, пытаясь освободить Роуза., однако он помнил, что лишнего времени у него нет. Продырявленный бензобак заполнился водой, и в самолете было достаточно пробоин, поэтому он быстро тонул. Ли отстегнул ремни Джонсона и попытался вытащить его наружу. Однако вода уже дошла ему до груди, и самолет погружался. Теперь Ли сам мог пойти на дно, пытаясь вытащить стрелка. Ли был абсолютно уверен, что тот мертв, но все —таки попытался еще раз. Убедившись в безнадежности своих усилий, Ли поплыл прочь.

Поврежденный «Суордфиш» затонул менее чем через минуту. Когда Ли посмотрел в сторону германской эскадры, он увидел второе звено «Суордфишей», идущее тесным клином. Они как могли уклонялись от зениток, но упрямо шли на германские линкоры. Ли оказался последним англичанином, который видел эти самолеты. Ни один из них не вернулся, ни один человек не спасся, и вообще ничего не известно об их судьбе.

Теперь Ли принялся втаскивать Роуза в лодку. Роуз был полностью парализован, и каждый раз, когда Ли пытался затащить его в лодку, та переворачивалась. Ледяная вода чуть не превратила наблюдателя в

мороженое, только отчаяние помогало ему двигаться. Брызги застывали на резине лодки ледяными крошками. Наконец Ли сумел втолкнуть пилота в лодку, используя самого себя в качестве плавучего якоря. Потом он сам вскарабкался туда же. Роуз потерял сознание, а вконец обессиленный Ли рухнул на него.

Мысленно он вернулся на пару лет назад, в теплое лето 1939 года. Ли приехал в Дартмут, чтобы поступить в ВСФ. Он вспомнил страшный шок, когда доктор сказал ему:

— Мне очень жаль, но у вас дальтония. Вы не имеете никаких шансов.

Но потом началась война, и через несколько месяцев Ли узнал, что ВСФ снова набирают летчиков. Он подумал, что требования военного времени будут ниже, и во всеобщем хаосе у него снова появляется шанс. Сначала Ли решил переговорить с отцом.

— Я еще раз попытаюсь поступить в Воздушные Силы Флота, папа. Я больше не могу продолжать учебу.

— Не будь идиотом, не повторяй моих ошибок. По крайней мере сдай экзамены.

— Но ты не сдавал.

— Мой отец был против.

— А ты его не послушал.

Но отец не хотел признать свое поражение.

— А как твое зрение?

— Школьный доктор говорит, что зрение у меня отличное. Кажется, оно со временем улучшается. Я не носил очков с 15 лет. Все будет нормально.

На сей раз он решил попытаться поступить в Добровольческий Резерв и, насколько это удастся, обмануть врачей. Он сидел перед тем же доктором, который с удивлением разглядывал юношу.

— Вы раньше проходили медкомиссию ВСФ?

Ли почувствовал, как у него заколотилось сердце и краска залила щеки. Он был совершенно не готов



столкнуться с тем же самым врачом, и вопрос поверг его в полное смятение.

— Нет.

Он попытался выглядеть спокойным и безразличным, но понял, что ложь буквально написана у него на лице. — Доктор на мгновение ощутил что—то неладное записал что—то в своем блокноте.

— С глазами у вас все в порядке?

Снова Ли понял, что неудержимо краснеет. Доктор запомнил его. Иначе почему он начал с этих двух вопросов? На все остальные Ли мог отвечать чистую правду.

Но это была белая ложь. Если он попросится к другому доктору, это может настроить того предвзято. И если что—то окажется действительно не так, он потеряет последнюю возможность.

Но флотский врач больше не задал ни одного вопроса. Ли прошел тесты. И вот что он получил. Пилот потерял сознание или мертв. Стрелок погиб. Его командир эскадрильи сгорел. Сам он болтается в резиновой лодке под пулями.

Однако неприятная стрельба была совершенно хаотичной. Они быстро выскочили за пределы досягаемости ручного оружия кораблей сопровождения, а тяжелые снаряды поднимали фонтаны далеко от лодки.

Возбуждение Ли понемногу прошло, и он понял, что, если хочет спасти жизнь Роузу, то должен помочь ему как можно быстрее. Лодка была наполовину залита водой. Ли попытался вычерпать ее своим летным шлемом. Потом он вспомнил об аварийном пакете. Он начал нащупывать сигнальную ракету. Его замерзшие пальцы повиновались с трудом, и Ли едва сумел дернуть запальный шнур. Он сам едва не терял сознание от утомления, и в результате сильное волнение заставило его пережить жуткий кошмар. Ли увидел, что целится

ракетой прямо в лицо Роузу. Лишь в последний момент он успел поднять патрон, и вверх взлетела искрящаяся звезда.

Глядя на северо—запад, куда умчалась германская эскадра, он увидел, что битва продолжается. Из облаков вывалились 2 пылающих бомбардировщика, которые он принял за «Стерлинги» или «Манчестеры». За бомбардировщиками гнались «Мессера», которые в свою очередь преследовал «Спитфайр». Британские и германские самолеты всех типов и классов падали в воду, подобно обломкам чудовищного взрыва. Ли усомнился, что кто—то заметит ракету в подобных условиях. Он начал осматривать лодку в поисках алюминиевого порошкового маркера для воды. Однако он неосторожно пустил его по ветру и в результате сам покрылся мелкой серебристой пылью, которая должна была разойтись контрастным пятном по воде. Ли использовал пустую жестянку как черпак.

Через полтора часа Ли услышал треск мотора и в окружающем тумане различил силуэт торпедного катера. Катер был невероятно близко. Над ним развевался флаг с черепом и скрещенными костями. Шум мотора привел Роуза в чувство, он поднял голову и увидел флаг.

— Великий Боже, это ведь гунны.

В результате они оказались не по ту сторону барьера. Два человека приготовились сдаваться в плен. В любом случае их вытащат из воды.

— Держитесь!

Катер подошел вплотную к лодке, и кто—то закричал им по—английски. Ли ухватился за борт катера, но волна помешала ему подняться и он свалился в воду. Теперь он ощутил свою слабость. Один из моряков без колебаний прыгнул следом за ним в ледяную воду.

— Все в порядке, поднимайте его на борт. Я придержу лодку.

Моряки подняли летчиков на палубу и отправили их в трюм. Роуз снова потерял сознание. Ли слышал, как экипаж спорит — следует ли атаковать германскую эскадру. В целом он был не против, хотя две такие атаки за один день все—таки многовато.

Торпедный катер продолжал мчаться на большой скорости. Ли не имел ни малейшего представления, за кем он гонится. Он отказался от рома, который поднесли моряки. Это было то, чего он никогда терпеть не мог. Да, конечно, Ли представлял, что о нем подумали: плохой моряк.

Из 5 спасенных летчиков только Ли не получил ранений. Оправившись в госпитале, он был вызван к главнокомандующему Дуврской базой адмиралу Бэкону в Дуврский замок. Там он узнал, что экипаж Кингсмилла тоже пережил атаку, хотя все они получили тяжелые ранения и сейчас лежали в госпитале Рамсгейта. Брайан Роуз оправился от раны, но погиб в летном происшествии в 1944 году.

В эту же ночь Ли вернулся в Манстон, чтобы разобрать вещи пропавших летчиков. Это было тяжелое завершение дня, который 20-летний юноша и без того запомнил на всю жизнь. Люди в Манстоне, которые раньше высмеивали старые «Авоськи», сейчас встретили Ли со всеми возможными почестями. Вся столовая встала, когда он вошел. Это был прием, которые он, Эсмонд и все погибшие летчики более чем заслужили.

Была ли оправдана их жертва? Можно ли было посылать 6 «Суордфишей» против германских линкоров, имевших такое мощное прикрытие?

До сих пор «Суордфиши» ВСФ успешно выполняли подобные атаки. Дважды они наносили удары по «Бисмарку», оба раза успешно и без потерь. На Средиземном море они были единственными торпедоносцами. И во время ночных атак послали на дно множество транспортов. В Таранто и при Матапане

«Авоськи» добились просто легендарного успеха. Но германская эскадра, имевшая истребительное прикрытие, была крепким орешком. Однако предполагалось, что и «Суордфиши» будут иметь прикрытие.

Экипажи «Суордфишей» были захвачены врасплох количеством брошенных против них истребителей. Им крайне не повезло с временем перехвата противника. Торпедоносцы на 13 минут опередили график атаки. Однако все «Суордфиши» прорвались к кольцу охранения всего в 2 милях от линкоров. По крайней мере 3 из них сумели сбросить торпеды. Остальные 3 находились примерно в миле от точки сброса торпед, когда Ли видел их в последний раз.

Эсмонд был самым опытным, самым хорошим пилотом торпедоносца. Его решение лететь без сопровождения выходит за рамки критики. В любом случае оно заслуживает тщательного рассмотрения. Никто не надеялся потопить эти корабли, ни пилоты «Суордфишей», ни пилоты «Бофортов». Но Эсмонд и пилоты остальных «Суордфишей» рассчитывали добиться 2 попаданий. Именно так они оценивали свои шансы. По крайней мере 2 попадания.

Когда Эсмонд шел к самолету, техники, хорошо знавшие его, заметили, что его лицо мрачно как никогда. Он надеялся повредить германские корабли, но вернуться не надеялся.

Эсмонд посмертно получил Крест Виктории. Четыре уцелевших офицера получили Ордена за выдающиеся заслуги, а стрелок получил Медаль за отвагу. 12 человек кроме Эсмонда были упомянуты в донесении.

Большинство летчиков, воевавших на торпедоносцах в 1942 году, ждали смерти. Те, кто вылетел атаковать германские линкоры в Ла Манше, не верили в возвращение. 13 погибших на войне не слишком много. Но вечером 12 февраля 1942 года для молодого парня,

единственного, кто вернулся на базу, мир казался пустым.

## **Глава 6**

### **«Бофорты» атакуют «Шарнхорст» и «Гнейзенау»**

Так как система авиаразведки была налажена довольно неплохо, то вполне резонно было предположить, что любая попытка выхода германских кораблей из Бреста будет быстро обнаружена. Поэтому основные силы «Бофортов» были сосредоточены в Сент—Эвале, прямо против Бреста. Эти самолеты господствовали над широкой дугой, охватывающей весь полуостров Шербур. Но когда корабли были замечены, они уже вышли из пределов досягаемости самолетов в Сент—Эвале. В течение нескольких часов не было никаких шансов атаковать немцев. Чтобы перелететь из Сент—Эваля в Манстон, следовало пересечь практически все южное побережье. Поэтому массированную атаку всеми имеющимися «Бофортами» никак нельзя было провести ранее второй половины дня.

Такая ситуация поставила Жубера перед трудным выбором. Он мог держать «Бофорты» на острове Торни и в Колтишелле, чтобы руководить атакой из Сент—Эваля. Это позволило бы конвою продвинуться еще дальше на север. Перспектива ухудшения погоды еще больше истрепала бы нервы пилотам торпедоносцев, которые и так были вынуждены ждать невесть чего несколько часов. Он мог нарушить один из основных принципов воздушной войны и разделить свои силы, разбросав их маленькими группами, и позволив каждому соединению «Бофортов» атаковать самостоятельно в удобное для себя время.

В течение многих лет отработывалась тактика массированного использования торпедоносцев против подобных целей. Впрочем, одно дело — тактика и совсем

другое — практика. Экипажи, полностью прошедшие курс подготовки к массированным атакам, можно было пересчитать по пальцам одной руки. Но даже они не имели опыта атак под огнем противника. В условиях плохой погоды не то что эскадрилье, но даже звену было трудно провести скоординированную атаку. Здравый смысл подсказывал отказ от общих принципов в пользу требований момента.

Однако время могло полностью изменить ситуацию. «Бофорты» напоминали центрфорварда, который споткнулся. Если он удержится на ногах — все будет нормально. Иначе лучше бить по мячу сразу.

Когда были получены координаты германских кораблей, ближайшими «Бофортами» оказалась 217-я эскадрилья на острове Торни. Там находилось всего 7 самолетов — костяк эскадрильи. Жубер решил использовать эту эскадрилью в качестве наконечника копья и провести атаку, пытаясь нанести противнику хоть какие-то потери, чтобы снизить его скорость. Если бы это удалось, тогда основные силы «Бофортов» из Сент—Эваля и Колтишелла получили бы дополнительное время, чтобы подготовить свои атаки.

Командир 217-й эскадрильи погиб 4 дня назад, и теперь ею временно командовал майор авиации Джордж Тэйлор. Именно ему передали, что Жубер решил использовать 217-ю эскадрилью в качестве штурмового отряда, чтобы расстроить ряды противника. Тэйлору передали: «Три больших транспорта в Ла Манше». По каким-то своим причинам телефонисты опустили названия военных кораблей и превратили их в транспорты. Тэйлору также указали их примерные координаты. «Скорость от 8 до 10 узлов. Вы должны немедленно выслать все имеющиеся самолеты в торпедную атаку. Как быстро вы сможете взлететь?»

Тэйлор имел 7 самолетов, но лишь 4 из них были вооружены торпедами. Эти 4 «Бофорта» еще несколько

дней назад находились в Манстоне. Они проводили ночные атаки вражеских судов в Ла Манше, взаимодействуя с истребителями. Для этого с них были сняты штатные рации и установлены специальные радиотелефоны. Остальные 3 самолета были вооружены бомбами, и требовалось не меньше часа, чтобы заменить их. Но в любом случае у одного из них имелись неполадки в электросети, и он не мог взлететь ранее, чем через час.

— Мы сможем взлететь примерно через полтора часа, сэр.

— Это невозможно. Почему вы не можете стартовать немедленно?

Тэйлор рассказал об электрических неполадках и замене вооружения.

— Хорошо, но у вас есть 4 готовых самолета, вооруженные торпедами. Поднимайте их. Как только будут готовы остальные, они полетят следом.

— Я предлагаю выслать полную эскадрилью, — ответил Тэйлор. — Я думаю, что лучше провести массированную атаку, а кроме того, огневая мощь соединения увеличится, что сделает защиту более надежной.

— Мне жаль, Тэйлор, но мы не можем позволить ни малейшей задержки. Все имеющиеся самолеты должны быть немедленно подняты в воздух. Остальные высылайте следом. Тоже как можно скорее. Это чрезвычайно важно. Рандеву с истребителями прикрытия назначено над Манстоном на 13.40. Оттуда вы проследуете к цели. Все ясно?

Тэйлор повторил приказ и вызвал свои экипажи. Он намеревался лично вести эскадрилью, но когда получил приказ посылать самолеты поштучно, то решил остаться на земле, чтобы ускорить подготовку оставшихся машин. Он не имел офицера, которому мог доверить эту работу.



Время рандеву с истребителями было определено жестко. Поэтому когда в 13.25 взлетели первые 4 «Бофорты» под командой старшего лейтенанта авиации Тома Карсона, было ясно, что они опаздывают минут на 20. Время взлета было передано по телефону в штаб группы. Там поняли, что «Бофорты» опаздывают, и решили отправить их и истребители прямо к цели, минуя Манстон. В радиограмме были указаны новый курс, координаты и скорость кораблей. На сей раз скорость составляла 27 узлов. Сообщения были посланы обычным путем: радиотелефоном «Спитфайрам» и радиотелеграфом «Бофортам». Но «Бофорты» Карсона только что вернулись из Манстона. Они все еще имели радиотелефоны, а не радиотелеграфы. «Спитфайры» полетели прямо к цели, а соединение Карсона, чьи радиации работали на другой частоте, ни о чем не подозревая, прибыло в Манстон.

4 «Бофорты» появились над Манстоном в 14.00 и начали кружить над аэродромом. Летчики заметили несколько кружащих «Спитфайров» и решили, что это и есть обещанное сопровождение. Но истребители предназначались для выполнения других задач и не собирались сопровождать торпедоносцы. Карсон и его соединение некоторое время крутились над аэродромом, озадаченные непонятливостью «Спитфайров». Наконец прилетели новые самолеты, и ситуация в зоне ожидания запуталась окончательно. Соединение Карсона рассыпалось. С ним остался только «Бофорт» старшего сержанта авиации канадца Марка Беннинга. Карсон наконец решил лететь к цели.

Карсон направился в точку, указанную ему 2 часа назад, учитывая скорость противника 8-10 узлов. Поэтому он оказался на 50 миль южнее истинной позиции германских кораблей. Очень жаль, что Карсон не распознал, какую с ним сыграли глупую шутку. Если

бы он получил радиограмму из штаба группы и вышел в нужную точку, то сразу опознал бы «транспорты».

Карсон и Беннинг некоторое время болтались у французских берегов, однако они находились слишком далеко от германских кораблей и не имели ни малейшего шанса заметить их или засечь с помощью радара. Ничего не обнаружив, они вернулись в Манстон и сели в 15.35.

Пока Карсон и Беннинг искали мифическую цель не там, где следовало, остальные 5 самолетов с острова Торни добились неплохого прогресса. 3 самолета, которые остались позади, пилотировали капитан авиации Финч, лейтенант авиации Стюарт и сержант Рут. Они взлетели в 14.30, ровно на час позднее остальных. Эти экипажи успели получить правильную информацию относительно состава, курса и скорости вражеской эскадры. Они начали кружить над Манстоном, как и было приказано, а потом полетели к цели. Им было приказано ожидать истребительное прикрытие, но не ближнее сопровождение, поэтому торпедоносцы не стали терять время над Манстоном и в 15.00 направились в море. Таким образом из арьергарда подразделения с острова Торни превратилось в авангард. На аэродроме в Манстоне Олдридж и Ли, пилоты, которые потеряли Карсона час назад, впервые узнали, какую цель им предстоит атаковать. Они получили новые инструкции и взлетели, всего на несколько минут отстав от Финча. Когда Карсон и Беннинг в 15.35 сели в Манстоне, остальные 5 самолетов приближались к цели.

Финч и его группа из 3 самолетов, оказавшись недалеко от указанной точки, обнаружили, что видимость ухудшается. Финч решил, что атаковать следует каждому самолету самостоятельно. Каждый пилот будет сам выбирать цель. Все самолеты засекли противника бортовыми радарными, но обнаружить

корабли было трудно, так как германская эскадра на экранах казалась роем искр.

Из всех летчиков на «Бофортах», атаковавших в тот день немцев, возможно, самым отважным и темпераментным был «Джинджер» Финч. Всего несколько недель назад он вместе с Олдриджем получил Крест за летные заслуги после бомбежки сильно защищенного конвоя из 8 транспортов у голландского побережья. Финч возглавлял соединение из 3 самолетов, где Олдридж был номером третьим. Направившись к самому крупному транспорту, Финч обстрелял его из пулеметов и сбросил 4 бомбы на высоте мачт. 3 из них попали в цель, и самолет Финча изрядно потрянуло при взрыве. Олдридж шел замыкающим. Он видел, что второй самолет сбит и рухнул в море, но это его не отпугнуло. Олдридж тоже добился прямых попаданий, но слишком поздно отвернул от цели, и консоль его крыла была изуродована такелажем мачты транспорта. Когда техники услышали, что германские корабли вышли в море, они сказали, что если их кто-то и поймает, то это будет «Джинджер» Финч. А техники знали, что говорили.

3 «Бофорта» вышли на цель точно с левого траверза. Прямо перед ними виднелся «Гнейзенау», медленно идущий среди скопления более мелких кораблей. И никаких признаков «Шарнхорста».

Уклоняясь от предыдущей атаки (возможно, это были «Суордфиши»), «Шарнхорст» вылетел с узкого протраленного фарватера. От атаки корабль уклонился, зато наскочил на мину.

При взрыве мины «Шарнхорст» серьезно пострадал. Освещение погасло, радио отказало, за кораблем показался нефтяной след, и он потерял ход. Пока линейный крейсер зализывал свои раны, «Гнейзенау» и «Принц Ойген» помчались дальше.

Стюарт и Рут увидели, как Финч покачал крыльями и лег на боевой курс, повернув чуть влево, чтобы пройти по носу у «Гнейзенау». Эсминцы сопровождения начали ставить дымзавесу, и оба пилота потеряли из виду своего лидера. Зато они увидели, почему германские корабли не открыли огонь.

— Два Me-109 прямо впереди!

Германские истребители находились между «Бофортами» и эскадрой. Они пошли прямо в лобовую и открыли огонь с дальней дистанции из пушек и пулеметов. Оба торпедоносца были повреждены, но не свернули. Германские истребители отвернули, чтобы не столкнуться, и попытались пристроиться в хвост «Бофортам». Стюарт и Рут теперь находились в 2000 ярдов от корабля, который выбрали в качестве цели — крейсера «Принц Ойген».

А левее «Джинджер» Финч уже приготовился сбросить первую торпеду «Бофортов» по крупным кораблям в открытом море. Это был первый удар «штурмового отряда» Жубера, первая из атак «Бофортов».

Летчики видели, как Финч шел на германские корабли, чтобы сбросить торпеду. Он не вернулся.

Тем временем Стюарт и Рут мчались прямо на «Принца Ойгена», беспокоясь, успеют ли они выполнить атаку, прежде чем сами будут атакованы Me-109 сзади. Германский крейсер казался почти неподвижным. Стюарт решил дать упреждение не более половины корпуса. Несмотря на все усилия эсминцев и дымовую завесу, он ясно видел весь борт цели. Стюарт нажал кнопку и сбросил торпеду.

— Два «Мессера» у нас на хвосте!

Ручка управления задрожала у него в руках, когда пулеметы хвостовой башни начали заглатывать ленты. Стюарт дал полный газ и заложил вираж вправо. Жестяное брэнчание позади подсказало ему, что

германские истребители тоже нащупали цель. Стюарт закутил головой в поисках убежища, но облака находились на 1000 футов выше. Пилот чувствовал себя, как человек, застигнутый ливнем без плаща. Он снова опустил нос самолета и пошел «змейкой». Хвостовые пулеметы продолжали стрелять.

— Один из них сбит!

Пулеметы стреляли, но не по падающему вниз истребителю, а по второму, который упрямо преследовал торпедоносец. Его трассеры промелькнули мимо переднего стекла кабины и пропали, подобно падающим звездам. Внезапно Стюарт увидел, что перед ним из тумана возникла земля. Он круто свернул вправо, и через мгновение пулеметы дали длинную очередь.

— Он готов! Я думаю, что попал в него! Он готов!

Когда самолет сел на аэродроме, в «Бофорте» обнаружили 12 пробоин. Одна пуля пробила лопасть винта, хвостовое оперение было изуродовано. Но летчикам засчитали уничтожение одного Me-109. Никто не был даже ранен. Хвостовой стрелок Стюарта видел, как торпеда шла к цели, но никто не мог сказать, попала ли она, так как началась атака истребителей.

Позади Стюарта Рут самостоятельно пошел в атаку. Он впервые участвовал в бою, а тут еще постоянные атаки истребителей... Рут снизился до высоты 60 футов, сосредоточившись на сбросе торпеды. Он постарался забыть о том, что происходит позади него. Он был ранен в руку осколком снаряда, но держал онемевший палец на кнопке сброса. Радист, обслуживающий бортовые пулеметы, был ранен пулями в руку и ногу, стрелок был ослеплен осколками, когда снаряд попал в перспективный колпак турели. Однако Рут вел «Бофорт» по прямой. Когда он решил, что до «Принца Ойгена» осталось не больше полумили, то сбросил свою торпеду. Заложив правый вираж, Рут решил, что куда он ни повернет — ему всюду преградит дорогу эсминец.

Целую минуту он в нерешительности крутился на месте, несколько раз меняя курс, но всюду его встречал шквал огня с корабля сопровождения. «Бофорт» получил несколько попаданий и загорелся. Весь самолет наполнила удушливая вонь горящей резины. Огонь подобрался к укладке осветительных ракет. Радист и стрелок, позабыв о своих ранах, бросились тушить пожар и одолели его. Целых 10 минут торпедоносец провел внутри кольца эсминцев, прежде чем вырвался, провожаемый бешеным огнем зениток. Каким—то чудом «Бофорт» держался в воздухе. Когда они наконец удрали, Рут взял курс на Манстон. Им предстояла долгая дорога домой, однако в конце концов самолет благополучно приземлился.

Олдридж и Ли, ранее входившие в группу Карсона, прибыли в район боя в 15.40, сразу после атаки звена Стюарта. Ожесточенная битва, которую выдержали эти 3 экипажа, была прямой противоположностью приему, который встретили Олдридж и Ли. Истребители даже не приблизились к ним. Кроме того, германская эскадра снова вошла в зону плохой погоды, что сделало действия истребителей еще менее эффективными. Олдридж и Ли оказались уже внутри завесы эсминцев, когда наконец заметили головной корабль — «Гнейзенау». 2 самолета атаковали одновременно, сбросили торпеды с расстояния 1500 ярдов. Обе торпеды пошли нормально, но сгустившийся туман помешал летчикам увидеть результат.

Когда 13 самолетов 42-й эскадрильи прилетели в Колтишелл из Льючерса, Уильямс и Клифф тут же за завтраком были извещены о прорыве немцев. Им сказали:

— Готовится совместная атака группы. Жуйте побыстрее и возвращайтесь.

За завтраком Уильямс и Клифф обсуждали запутанную проблему — кому вести эскадрилью.

Уильямс много лет летал на торпедоносцах «Суордфиш», однако на «Бофортах» он был новичком, так же, как и в 42-й эскадрилье. Он не был знаком с летчиками. Клифф провел в эскадрилье несколько месяцев и знал каждого,

Уильямс колебался. Сегодня перед ним маячил тот шанс, который военному выпадает один раз в жизни. Но ему пришлось отбросить личные амбиции, и он принял правильное решение. В такую погоду, с незнакомыми экипажами, имея под командой целую эскадрилью, а возможно, даже и другие...

Два человека посмотрели друг на друга — один с надеждой, на лице другого ясно отразились сомнения и колебания. Наконец Уильямс нарушил затянувшееся молчание.

— Ты прав. Лети.

Клифф поднялся из—за стола.

— Я пойду и сообщу в штаб группы. Сначала удостоверюсь, что все в порядке, а потом соберу экипажи.

— Сколько самолетов имеют торпеды?

— Было 11, когда мы взлетали. По пути мы потеряли Мэннинга, он имел торпеду. Значит осталось 10. Конечно, Мэннинг может появиться, но в данный момент только 10. Мой самолет неисправен, и я возьму чью—нибудь машину. Тогда останется 9-3 звена по 3 самолета.

— Я обыщу окрестности, может, мы сумеем найти мобильную группу обслуживания торпед, — сказал Уильямс. — Ты возьмешь с собой 9 самолетов, а я посмотрю, удастся ли организовать вторую волну из 5 самолетов.

Клифф вернулся в комнату предполетного инструктажа и позвонил в штаб группы. Его соединили сразу с командиром.

— Хэлло, Клифф. В настоящий момент корабли находятся в Дуврском проливе. Вы встретитесь над Манстоном в 14.45 с группой бомбардировщиков «Хадсон», которые поведут вас и в момент вашей атаки сбросят бомбы, чтобы отвлечь внимание от торпедоносцев. Самолеты Истребительного Командования тоже будут в Манстоне. Они будут сопровождать вас и «Хадсоны». После атаки возвращайтесь в Норт Коутс. Все ясно?

Клифф летал на торпедоносцах с 1936 года и мыслил, как по учебнику.

— Мы должны повредить или потопить?

— Что?

— Каков приказ? Мы должны попытаться подбить или потопить корабли?

Это был первый вопрос, который пришел Клиффу на ум. От этого ответа зависело тактическое решение — сосредоточить все 9 самолетов на одной цели или разделить их на отдельные звенья для атаки всех 3 кораблей для того, чтобы повредить их и снизить скорость эскадры. Клифф знал, что остальные эскадрильи «Бофортов» находятся неизвестно где, то есть идея массированной атаки была отброшена. Остальные эскадрильи могли появиться позже, чтобы нанести решающий удар.

— Великий Боже, корабли вышли из Бреста! Разве этого недостаточно? Летите и атакуйте все, что попадется на глаза. В море находится только противник. Сделайте все, что можете.

— Мы не должны координировать действия с остальными эскадрильями «Бофортов»?

— Нет. «Бофорты» с острова Торни используются как ударный отряд, и мы не можем дожидаться «Бофортов» из Сент—Эваля. Жалею, но мы не можем дать более точной позиции врага. Однако крайне важно, чтобы вы взлетели немедленно и сделали все, что можете. Удачи.



Клифф медленно положил трубку. Слова командира группы ударили, словно обухом. «Корабли вышли из Бреста, летите и сделайте все, что можете».

Он вышел из контрольной башни и натолкнулся на Уильямса.

— Нам назначено рандеву на 14.45 над Манстоном, — сказал Клифф.

— Я собрал экипажи, — сообщил Уильямс. — Кого ты хочешь взять?

— Я возьму пилотов—офицеров. Это будет справедливое решение.

Громкоговорители вызвали 9 экипажей, и Клифф выстроил их перед контрольной башней.

— Целью являются германские линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и крейсер «Принц Ойген». — Клифф сделал паузу, следя за их лицами, но не смог заметить никаких признаков волнения. — Они идут по Ла Маншу в сопровождении более чем 30 легких кораблей.

Секунду или две стояла мертвая тишина, и потом грохнул взрыв оглушительного смеха. Клиффа окружили развеселившиеся люди. «Сэлмон» и «Глюкштейн»? Но ведь они стоят в Бресте, поврежденные тысячами тонн сброшенных на них бомб! Кого Клифф пытается надуть?

Клифф повысил голос и потребовал, чтобы они вели себя серьезно. Когда люди поняли, что он не шутит, снова воцарилась тишина. Он передал летчикам то, что сказал ему командир группы. Бомбардировщики «Хадсон» полетят впереди них. Торпедоносцы встретятся с истребителями сопровождения над Манстоном. После атаки они должны садиться в Норт Коутсе. В море находится только противник. Они должны прикончить эти корабли.

Еще до инструктажа он приказал новозеландцу Джонни Динсдейлу возглавить правое звено, а Чарли

Питту взять левое. Потом он сообщил остальным летчикам их места в строю и довел до них план атаки.

Хотя командир эскадрильи говорил в самых общих выражениях, Клифф решил, что ситуация требует разделения сил. Каждое звено получало собственную цель. Арифметика была простой: 3 корабля и 3 звена. Они зайдут с траверза и атакуют каждое свой корабль. Клифф рассказал этот план экипажам и закончил так:

— Корабли имеют истребительное покрытие, поэтому их не удастся застигнуть врасплох. Атакуем на бреющем, после атаки отворачиваем вправо и перестраиваемся. Садимся в Норт Коутсе.

Мобильное подразделение обслуживания торпед так и не прибыло, поэтому Уильямс и Клифф лично занялись торпедами. Они установили глубину хода 18 футов. Торпеды были подвешены к самолетам в Льючерсе, поэтому особых сомнений в их исправности не возникало.

9 «Бофортов» взлетели в период с 14.20 до 14.30 и построились над аэродромом. Погода не улучшалась, и когда они пролетали над устьем Темзы, видимость еще больше ухудшилась. Но над Манстоном тучи разошлись, и летчики увидели впереди себя «Хадсоны» и «Спитфайры», кружащие на высоте 2000 футов над аэродромом. Клифф повел «Бофорты» прямо над летным полем и начал кружить вместе с остальными против часовой стрелки, но удерживая высоту 1500 футов. Он поглядывал на «Хадсоны», ожидая, что они полетят к цели. Но каждый раз, когда он пытался пристроиться в хвост «Хадсону», тот отваливал и пытался сам пристроиться за «Бофортами». Поэтому Клифф решил, что кто-то напутал с приказами. В конце концов это ему надоело.

Ни один из самолетов не собирался заканчивать эту карусель. Клифф начал злиться. 15 или 16 «Хадсонов», 20-30 истребителей и 9 «Бофортов» бессмысленно

вертелись в небе, дожидаясь невесть чего. Единственное, что может произойти, подумал Клифф, у истребителей кончится топливо. Он вызвал своего штурмана МакДональда.

— Мы можем связаться с ними по радио?

— Приказано соблюдать радиомолчание, сэр. Лучше не стоит.

Бессмысленный кордебалет продолжался. Прошло еще полчаса. Клифф от нетерпения перешел к раздражению. За это время германские корабли ушли еще дальше.

Ему сказали, что его «Бофорты» будут использованы в качестве штурмового отряда. «Бофорты» из Сент—Эваля могут опоздать. Не требовалось слишком много ума, чтобы понять — только удар 42-й эскадрильи может остановить противника.

— Я намерен использовать радио.

— Хорошо, сэр.

— Хэлло, лидер «Хадсонов». Хэлло, лидер «Спитфайров». Это лидер «Бофортов». Чего мы ждем? Конец.

Ответа не последовало. Может, лучше было вызвать центр управления полетами Манстона? Если им приказано слушать наши частоты, они все знают.

— Манстон — истребительный аэродром, — сообщил стрелок Тэсье. — Они работают на других частотах. Если они нас и слышат, то не могут ничего передать.

— Мне кажется, это же происходит с «Хадсонами» и «Спитфайрами».

— Мне тоже так кажется, сэр.

— Великий Боже!

Клифф посмотрел на часы. 14.30. Он ждал достаточно. В порядке эксперимента Клифф развернулся и начал кружить по часовой стрелке. Все соединение истребителей и бомбардировщиков сделало то же самое. Клифф повернулся к штурману.

— Видишь? Похоже, они должны следовать за мной. Я больше не собираюсь ждать. Давай курс к голландскому побережью на Ден Хелдер.

МакДональд указал Клиффу курс, и Клифф повернул на него. Это была очень грубая оценка предполагаемого места германских кораблей. Клифф взял на несколько миль севернее максимально возможной точки продвижения противника. Они не могли оказаться севернее Ден Хелдера. Если там не окажется германской эскадры, он может спокойно повернуть вправо и двигаться на юго—запад, навстречу кораблям.

Клифф начал снижаться, и когда «Бофорты» пересекли береговую черту, они шли всего в нескольких футах над водой. Это должно было помочь избежать обнаружения германскими радарными.

— Кто—нибудь следует за нами?

— ВСЕ следуют за нами! — возбужденно ответил Тэсье.

Но истребители только изобразили поворот следом за торпедоносцами. И лишь 5 «Хадсонов» на самом деле полетели за «Бофортами».

Как только они покинули Манстон, погода начала портиться. Торпедоносцы врезались в низкую облачность на высоте 100 футов. Эскадрилья пролетела сквозь тучу, как поезд сквозь тоннель. Им встречались отдельные пятна тумана, видимость колебалась от 2 миль до 500 ярдов. Корабли явно предстояло поискать.

Через 10 минут, после того, как торпедоносцы легли на новый курс, Тэсье сообщил из своей башни:

— Я только что видел «Спитфайры» вверху.

— Будем надеяться, что они останутся там, когда мы будем атаковать, — ответил Клифф.

Клифф придерживался своего плана. Когда соединение проделало две трети пути до голландского побережья, он увидел в тумане слева корабль. Клифф

почти сразу понял, что это эсминец, причем в носовой части у него пожар.

Он немедленно передал по радио:

— Не атаковать. Не атаковать.

Однако летевший слева Питт уже отвалил и начал заходить на эсминец.

— Это они, красный лидер, — передал Питт по радио.

Он не слышал приказа Клиффа. Через мгновение Клифф потерял его из вида в тумане и низкой туче. Когда Питт обнаружил, что остался один, он описал круг, определил корабль как эсминец и попытался найти эскадрилью. Однако ему так и не удалось найти ни Клиффа, ни германские корабли, хотя он потратил много времени на поиски. После этого он полетел в Норт Коутс. Торпеду Питт не сбросил. Эсминец, который он едва не атаковал, был «Вустером». Этот британский эсминец возвращался домой после атаки германской эскадры. Внезапно из тумана возник «Бофорт» и на бреющем пошел прямо на корабль. Он отвернул только в самый последний момент. Это заставило команду эсминца поверить, что самолет сбросил торпеду. На самом деле торпеда Клиффа висела под фюзеляжем, когда самолет сел в Норт Коутсе.

Ошибка Питта, который спикировал на эсминец, вполне понятна при царившем всеобщем замешательстве. «В море нет никого, кроме противника», — сказали ему. На самом деле 5 эсминцев из Гарвича перехватили противника. Это были единственные британские корабли, имевшиеся поблизости. Они выполнили торпедную атаку, используя в качестве прикрытия туман. Более того, торпеды выпускались с дистанции 2500–3000 ярдов.

На этот раз запутались и немцы. Сначала они решили, что «Шарнхорст» так сильно поврежден при подрыве на mine, что его потребуется буксировать в голландский порт. Однако вскоре после 15.00 он все—

таки дал ход. Но к этому времени Циликакс, Рейнеке и офицер управления истребителей уже перешли на головной эсминец. На нем произошла поломка машин, и германскому адмиралу пришлось в очередной раз пересаживаться. Пока 3 человека на катере перебирались с одного эсминца на другой, оба корабля были атакованы нашими бомбардировщиками. Адмирал и его начальник штаба сидели совершенно беззащитные в катере, который швыряло взрывами. И через несколько секунд, к их отчаянию, «Шарнхорст» дал полный ход и умчался прочь, не зная об их приключениях. Прежде чем был завершён переход на другой корабль, их атаковал Do-217. Не только британские самолеты были обмануты туманом.

Тем временем Клифф и еще 7 оставшихся «Бофортов» продирались сквозь постоянно ухудшающуюся погоду к голландским берегам. В 5 милях от берега они повернули вправо на курс, который должен был свести их с германской эскадрой. При повороте перед Клиффом мелькнули очертания берега и пропали в тумане. Он был прав, настаивая на своем командовании эскадрильей. Навигация была очень сложной, однако он был совершенно уверен в своем экипаже. В этот день у командира эскадрильи было достаточно хлопот, чтобы еще сомневаться в ком—то из экипажа.

Он проследил, как все «Бофорты» поворачивают следом за ним, и лег на новый курс. 8 самолетов, включая его собственный, летели строем фронта, как на параде.

Глаза Клиффа метнулись по сторонам, следя за торпедоносцами, а потом он снова уставился вперед. И тут же подпрыгнул. Прямо под ним мелькнул эсминец.

— Это наш или их?

Эсминец сам дал ответ, открыв бешеный огонь по соединению «Бофортов» из тяжелых орудий и

автоматов. Впереди показался второй эсминец. Клифф наклонил нос самолета и попытался спуститься еще ниже. Остальные самолеты последовали за ним. Через секунду летчики увидели большие корабли.

— Это они!

Клифф проследил взглядом за указательным пальцем МакДональда и увидел впереди чуть слева огромный серый силуэт. Корабль находился примерно в 3 милях от самолета. Клифф отчаянно пытался сообразить, что это за корабль. Он видел башенноподобную надстройку, большую трубу с козырьком и понимал, что это один из линкоров. Лишь много позднее Клифф узнал, что налетел на «Гнейзенау». Чуть позднее примерно в миле позади первого корабля из тумана вынырнул второй. Потом летчики узнали, что это был «Принц Ойген». И никаких признаков «Шарнхорста».

Первоначальный план атаки строился из предположения, что они встретят 3 корабля. Но перед ними находились только 2, причем прямо по курсу.

— Каждое звено атакует самостоятельно, — скомандовал Клифф. — Командиры звеньев сами выбирают цель. Я беру головной корабль.

Стрельба зениток с кораблей сопровождения стала более точной. Клифф отвернул вправо, его ведомые Бирчли и Арчер последовали за ним. Клифф увидел, как звено Динсдейла проскочило прямо под ними и начало широкий разворот, чтобы атаковать второй корабль.

Слева от Клиффа Нортон и Джи обнаружили, что находятся немного левее крупных кораблей. Когда Клифф приказал звеньям атаковать самостоятельно, Нортон и Джи решили повернуть влево и атаковать головной корабль со стороны берега. Это немедленно уводило их из—под огня кораблей сопровождения, большая часть которых шла со стороны открытого моря.

Кроме того, «Гнейзенау» попадал под атаку с двух сторон.

Когда 8 самолетов занимали исходные позиции для торпедной атаки, каждый отвернул почти под прямым углом от курса цели, чтобы выполнить заход. И каждый испытал огромные трудности с повторным обнаружением крупных кораблей, серые корпуса которых сливались с серыми волнами. Клифф, Бирчли и Арчер должны были атаковать первыми. Картина перед ними резко изменилась. Бесцветная серость тумана сменилась яркими красками. Линейный крейсер до предела опустил свои 11" орудия и открыл огонь. Огромные снаряды рикошетировали, проскакивая над торпедоносцами. Другие снаряды поднимали огромные столбы воды, обдавая самолеты солеными брызгами. Со всех сторон к «Бофортам» тянулись разноцветные трассы. Часть из них нащупывала торпедоносцы, часть — бомбардировщики. Клифф узнал об их присутствии только по огромным столбам воды от падающих бомб, внезапно выросшим вокруг германских кораблей. В предвечернем мраке пламя выстрелов казалось ослепительным. Еще 3 или 4 красные вспышки — и его самолет не вернется назад. Клифф крепче сжал ручку управления и приготовился сбросить торпеду. Он постарался забыть обо всем происходящем вокруг и сосредоточился на сером силуэте цели. Взяв упреждение половину корпуса, Клифф дождался, пока расстояние сократится до 1200 ярдов, и сбросил торпеду. Палуба «Гнейзенау» бросилась на него из дымки, пока Клифф отчаянно пытался усмирить бешеные рывки ручки управления. Клиффу оставалось только смирно ждать, пока самолет проскочит под кормой линкора на минимально возможной высоте. Внезапно он понял, что по-прежнему держит скорость 140 узлов, так как забыл дать газ после сброса торпеды. Он нащупал сектора газа, не отрывая взгляда от



«Гнейзенау». Клифф решил, что никогда не видел такой надраенной палубы. Через секунду корабль остался позади, и внезапно по ушам ударил треск пулеметов.

— Какого дьявола?

— Они стреляют по НАМ. Я решил, что должен отстреливаться.

Тэсье дал очередь по палубе «Гнейзенау» из своих пулеметов. Клифф рванул сектора газа и отвернул вправо.

— Где остальные двое?

— Арчер получил попадание, с Бирчли все нормально, Оба прямо позади нас.

Когда оба австралийца увидели, что Клифф сбросил торпеду, они немедленно сбросили свои, практически в той же точке. Но когда они уже начали маневр уклонения, снаряд с «Гнейзенау» пробил остекление турели Арчера и взорвался внутри фюзеляжа. Стрелок был тяжело ранен, а самолет заполнился дымом и пылью. Наполовину ослепленный Арчер все—таки сохранил управление и увел самолет прочь. Сначала он повернул следом за Клиффом, но когда узнал о ранении стрелка, то взял курс на Манстон, где и сел вполне благополучно. Хотя торпедоносцы уже улетали прочь, зенитки «Гнейзенау» стреляли с прежней яростью, и Клифф с Бирчли разделились. Они прилетели в Норт Коутс поодиночке. Все 3 торпеды вошли в воду нормально и пошли в направлении цели, однако попаданий не было видно. «Гнейзенау» лег на прежний курс.

Звено справа от Клиффа вел Джонни Динсдейл. Они пролетели вдоль строя германской эскадры, прежде чем повернуть для атаки второго крупного корабля, «Принца Ойгена». Но все это время торпедоносцы шли под плотным огнем с кораблей сопровождения. Крейсер прикрывали 4 эсминца. Чтобы выполнить атаку, Динсдейлу пришлось провести звено сквозь огневую

завесу, поставленную ими. Несмотря на все это, 3 самолета остались целы. Динсдейл сбросил торпеду с расстояния примерно 1000 ярдов. Керр сделал то же мгновением позднее, а торпеда Дьюхерста отказалась падать. Стрелок Дьюхерста успел увидеть, что торпеда Динсдейла прошла в 200 ярдах от крейсера. А потом Дьюхерст отвернул вправо, и немцы пропали в тумане.

Когда Нортон и Джи, летевшие слева от Клиффа, повернули налево, собираясь атаковать со стороны берега, на них набросились Me-109. Радист Джи был ранен, и его штурману Френсису пришлось самому стрелять из бортовых пулеметов. Нортон и Джи разделились, и в последовавшей свалке пилоты потеряли «Гнейзенау». Джи был одним из самых умных пилотов. Он не пил спиртного и практически не интересовался женщинами. Среди летчиков он был известен как немного старомодный, слишком пунктуальный человек, однако все признавали его потенциальные качества лидера. Нортон не уступал в опыте никому из остальных летчиков и имел опытный экипаж. Его радист Даунинг участвовал в атаке Ловейтта против «Лютцова». Эти 2 пилота стряхнули преследующие их германские истребители и сумели снова найти эскадру. На сей раз они выбрали в качестве цели «Принца Ойгена». Прорвавшись сквозь стальной ливень, который обрушили на них зенитки, они сбросили свои торпеды, но с теми же результатами, что и вся эскадрилья. «Результат неизвестен». Эта фраза стала кошмаром для всех пилотов торпедоносцев. В немного завуалированном виде так обозначался промах.

Карсон и Беннинг из 217-й эскадрильи после своего неудачного вылета, когда их отправили искать «3 больших транспорта», сели в Манстоне. Там они впервые услышали о том, какие именно цели они должны были атаковать. Было трудно представить, как они могли не заметить такое огромное сборище кораблей. Но пилоты

вспомнили, что им сообщили скорость целей 8–10 узлов, то есть на 20 узлов меньше, чем на самом деле. В результате поиски проводились на много миль южнее, чем следовало. Беннинг обнаружил, что его самолет нужно дозаправить. Ведомый всегда расходует больше топлива, чем ведущий. Ему приходится постоянно работать секторами газа, чтобы удержать свое место в строю. Но Карсон решил, что у него в баках еще осталось достаточно топлива для нового вылета. Кроме того, он был зол. Он мог смеяться сам над собой. Они с Беннингом болтались в тумане над Ла Маншем, а «Сэлмон» и «Глюкштейн» удирали. Это было ужасно. Но вдобавок Карсона возмутило то, что он принял за недостаток уверенности в экипажах эскадрильи. По какой причине от них скрывали правду? Неужели командование всерьез боялось, что летчики сбросят торпеды в открытом море и вернутся рассказывать басни? Великий Боже, нельзя верить подобным рассказам, даже о противнике. Больше похоже, что кто-то в штабе группы просто свихнулся на секретности, доведя ее до полной паранойи. В результате все усилия летчиков как можно лучше выполнить свою задачу обернулись пустой тратой времени и сил.

Он пробыл на аэродроме Манстона всего 22 минуты. В 15.57 самолеты снова взлетели и направились к цели. На сей раз он найдет немцев.

Карсон вышел в предполагаемую точку нахождения эскадры через 45 минут. В это время в феврале солнце уже начинает прятаться. Видимость ухудшилась, пошел дождь. Карсон начал поиск, используя радар, и вскоре заметил германские корабли. Он вышел к эскадре сразу после 17.00. «Гнейзенау» и «Принц Ойген» превратились в смутные силуэты, почти не различимые на фоне серой воды. Дождь заливал его лобовое стекло, а обрывки туч позволяли видеть происходящее лишь временами.

Карсон на время потерял корабли, но вспышки выстрелов зениток помогли ему снова найти их. Он повернул на эти 2 корабля, все еще видя только случайные проблески 11" и 8" орудий. Когда Карсон оказался в 2000 ярдов от корабля, который выбрал в качестве цели, под самолетом вырос столб воды. Он с необычайной силой ударил по правой плоскости, и «Бофорт» перевернулся вверх брюхом, нелепо задрал торпеду. Затем, прежде чем Карсон хотя бы осознал, что происходит, второй взрыв снова ударил по крылу, перевернув самолет в нормальное положение.

— Бомбы! Разрывы бомб!

Карсон выровнял самолет и впереди, менее чем в миле от себя, увидел «Гнейзенау». Следующая серия бомб прикончит его. Карсон нажал кнопку сброса торпеды, выждал положенное время и дал полный газ, отворачивая в сторону. Зенитный огонь был плотным и точным, его левое крыло было изрешечено. На мгновение он подумал, что разбит мотор. Карсон ясно видел «Гнейзенау» и его башнеподобную надстройку, а потом вокруг самолета сгустились тучи и туман. Ни пилот, ни экипаж не видели, как пошла торпеда. Однако в сгустившемся сумраке они ускользнули от истребителей и вернулись на остров Торни.

Примерно в то время, когда Карсон направился домой, Беннинг дозаправился и вылетел из Манстона. Хотя стало почти темно, и германскую эскадру укрывали дождь, туман и низкие тучи, Беннинг с помощью радара без труда нашел корабли. Условия для торпедной атаки были отвратительные; тем не менее Беннинг сумел выполнить заход на цель и атаковал «Гнейзенау». Германские зенитчики тоже не потеряли бдительности, и Беннингу пришлось пролететь сквозь плотную огневую завесу. Ранее Беннингу никогда не приходилось сбрасывать торпеды. Однако он помнил, что нужно держать высоту 70 футов и скорость 150 миль/час и

целиться с упреждением. Германская эскадра выходила за пределы досягаемости своего истребительного прикрытия, и Беннинг смог проследить за тем, как пошла его торпеда. Курсы кораблей и торпеды сближались, и Беннинг затаил дыхание. Но когда торпеда прошла две трети расстояния, «Гнейзенау» круто повернул влево. Беннинг понял, что его торпеда пройдет за кормой линкора. Горько разочарованный, он повернул в сторону своей базы.

9 «Бофортов» 42-й эскадрильи и 7 самолетов 217-й эскадрильи, как и «Суордфиши», не смогли снизить скорость движения германской эскадры. Ни одна торпеда не попала в цель. Кроме торпедоносцев в бой были брошены почти 250 бомбардировщиков 3 отдельными волнами. Бомбардировочное Командование в то время располагало 300 самолетами, из которых около 250 могли быть использованы в подобной операции. Часть «Веллингтонов» не смогла взлететь из —за снегопада над аэродромами, что сократило число бомбардировщиков до 242. Сюда входили 100 бомбардировщиков, которые имели специальный приказ находиться в 2-часовой готовности. Количество бомбардировщиков было значительно меньше, чем пару месяцев назад, но все еще оставалось серьезной угрозой, учитывая их бомбовую нагрузку. Если хотя бы 1 самолет из 10 добьется попаданий, скорость кораблей упадет. Однако над Ла Маншем стояла облачность 10/10. Ее нижняя кромка находилась на высоте 1000 футов, часто опускаясь до 500 футов. Но даже эти условия постоянно ухудшались. Большая часть 242 взлетевших бомбардировщиков оказалась вблизи от германской эскадры, но только 1 из 6 сумел сбросить бомбы. Многие вообще не смогли обнаружить корабли. Остальные нашли противника, но не смогли сбросить бомбы, несмотря на множество попыток набрать нужную высоту. Каждый раз, поднявшись чуть выше, самолет

влетал в тучу и терял корабли из вида. Единственным преимуществом такой погоды было то, что она защитила их от вражеских истребителей и большей части зенитных снарядов. Но из 242 бомбардировщиков только 39 сбросили бомбы на вражеские корабли, причем ни один не добился попаданий. 188 либо не сумели обнаружить цель, либо не смогли атаковать в таких условиях. 15 бомбардировщиков не вернулись на базы.

Последняя надежда теперь лежала на 12 «Бофортах» из Сент—Эваля.

День в Сент—Эвале начался вполне прозаически. Один самолет был отправлен патрулировать над Бискайским заливом. Однако географическое положение этого аэродрома заставляло экипажи больше других беспокоиться о прорыве кораблей из Бреста. В этом случае торпедоносцы из Сент—Эваля оказывались на линии фронта. Независимо от того, куда попытаются прорваться немцы — в Атлантику или в Ла Манш, — именно «Бофортам» из Сент—Эваля придется нанести первый удар. В такой атмосфере экипажи и выполняли свои повседневные обязанности.

86-я эскадрилья, которая составляла основу соединения торпедоносцев в Сент—Эвале, состояла в основном из неопытных экипажей, только недавно завершивших обучение. Эскадрилья была сформирована в Норт Коутсе, вскоре после отбытия 22-й эскадрильи на остров Торни. Несколько месяцев она была просто небоеспособна, да и сейчас находилась не в лучшем состоянии. Среди эскадрилий торпедоносцев эта считалась чем—то вроде Золушки. Репутация 22-й эскадрильи, базировавшейся до нее в Норт Коутсе, давила. Но потом эскадрилья получила достаточно много времени для тренировок и торпедных учений, в то время как остальные «Бофорты» пожинали лавры. Обостряла чувство неполноценности 407-я эскадрилья канадских «Хадсонов», действовавшая с того же

аэродрома. Она практически каждые сутки отправлялась по ночам бомбить вражеские корабли возле Фризских островов. В течение этого периода обучения, пока 86-я эскадрилья превращалась в боеготовое соединение, она потеряла несколько экипажей. Часть погибла в летных происшествиях, часть пропала без вести во время учебных полетов над Северным морем. Эскадрилью еще больше ослабила отправка в конце 1941 года на заморские театры наиболее обученных экипажей. (Многие из них потом отличились, действуя на Мальте в составе 39-й эскадрильи.)

В ноябре 1941 года эскадрилья приобрела некоторую боеготовность, и на следующий месяц часть самолетов была переброшена в Сент—Эваль, чтобы заменить отправленную на другие театры 22-ю эскадрилью. Этим подразделением командовал подполковник авиации Чарльз Флад, командир эскадрильи. Перебазирование было закончено в январе. Первую торпедную атаку эскадрилья выполнила 2 февраля. В атаке танкера (5000 тонн), сопровождаемого 2 вооруженными траулерами, участвовали 3 экипажа. Один пилот заявил, что попал в танкер, но 2 экипажа не вернулись. На следующий день погиб еще один экипаж. 3 самолета под командой Флада провели отважную и успешную бомбардировку порта Гернси. Комплекс неполноценности почти развеялся.

Кроме них в Сент—Эвале находились 6 экипажей 217-й эскадрильи и подразделение 22 эскадрильи, в том числе 6 экипажей, отозванных с транспорта. Там также имелись 13 исправных самолетов, минус отправленный патрулировать над Бискайским заливом. (Жубер говорил, что если бы узнал о работе вражеских постановщиков помех, он никогда не позволил бы этому самолету взлететь.)

Из 12 самолетов 6 имели экипажи 86-й эскадрильи, 3 — экипажи 217-й эскадрильи, 3 — отозванные экипажи

22-й эскадрильи. Наземный персонал и штаб 22-й эскадрильи в этот день отплыли из Ливерпуля.

12 отобранных экипажей находились на разных стадиях неготовности. Этеридж, старший из офицеров 217-й эскадрильи, только что сел после тренировочного полета. Экипажи 22-й эскадрильи пытались организовать ранний ланч, предполагая, что после полудня начнется дежурство. Пока они ждали официанта, захрипел громкоговоритель:

— Следующим экипажам проследовать в здание штаба. Следующим экипажам...

Фамилия, произнесенная громкоговорителем, всегда заставляла сердце биться чаще, а воображение начинало играть.

— Накрылся наш ланч.

— Может, нам повезло, и нас отправят в Бартон грузиться?

— Идем. Война продолжается.

Они побросали подносы и ложки и отправились в контрольную башню.

Самолеты должны были перелететь на остров Торни двумя группами по 6 машин под командой Чарльза Флада. Этеридж и 3 экипажа 22-й эскадрильи были включены в состав ударной группы, чтобы увеличить число опытных летчиков. Только офицерам сказали о прорыве немцев и при этом приказали помалкивать. Сержанты и рядовые знали только о перелете на остров Торни и о возможном боевом вылете оттуда.

«Бофорты» взлетели около 13.00 и через 90 минут сели на острове Торни. Пилоты и штурманы были собраны в комнате предполетного инструктажа. Стрелки отправились в радиоцентр. Соединение было разбито на 4 звена по 3 самолета. Этеридж оказался в самом левом звене. С ним должны были лететь 2 экипажа из 22-й эскадрильи — капитана авиации Уайта и сержанта Фрикера. Этеридж и Фрикер стали ведомыми



Уайта. Сам Уайт должен был следовать за самолетом Флада — единственным, который имел радар. Над Колтишеллом их должны были встретить «Бофайтеры» сопровождения.

Когда пилоты и штурманы вышли после инструктажа, они налетели на своих стрелков. На какое — то мгновение воцарилось замешательство. Но пока люди шли к самолетам, они разобрались по экипажам. Стрелки получили радиочастоты, им сказали, что операцией будут руководить по радио из Чатама. Однако они до сих пор ничего не знали о цели.

— Из—за чего все это?

— Вышли большие парни.

То, что стрелкам до сих пор этого не говорили, они восприняли без комментариев. Для них это был естественный порядок вещей. Но тут стрелки обратили внимание, как изменились их пилоты, даже в походке. Многие смотрели перед собой незрячими глазами. Наверное так осужденный идет к месту казни. В конце даже с некоторой охотой. Пусть это поскорее закончится.

— Большие парни?

Стрелки недоуменно зашептались, но тут до них дошло.

— Большие парни? Что мы с ними сделаем?

— Не лучше ли вернуться в Сент—Эваль?

— Мы не успеем. Они уже возле голландского побережья.

— Что?! — раздался истошный вопль. — Что—о—о?!

— Какого дьявола им дали удрать?

— Кто проспал?

Что—то зазвенело.

А потом кто—то из сержантов ляпнул:

— Такое не случилось бы, будь здесь 22-я эскадрилья. И никто из летчиков 86-й и 217-й эскадрилий в тот момент не решился это оспаривать.

- Наверное, Гитлер узнал, что 22-я отбыла.
  - В ином случае он никогда не осмелился бы вывести их в море.
  - Поганые фрицы знают все.
  - Но из этого полета мы не вернемся.
- И они разошлись по самолетам.

Вскоре после 16.00 эти самолеты поднялись в воздух. Прошло полчаса после неудачной атаки Клиффа и 9 «Бофортов» 42-й эскадрильи. Рандеву с истребителями было назначено на 17.00 над Колтишеллом.

На земле в Колтишелле командир 42-й эскадрильи подполковник авиации Уильямс вскоре после вылета Клиффа обнаружил, что никакого подразделения обслуживания торпед в ближайшее время на аэродром не прибудет. Таким образом у него для проведения второй атаки остался единственный самолет с торпедой, и тот неисправный. Торпеду нельзя снять с одного самолета и перевесить на другой, не имея специального оборудования. Поэтому все силы были брошены на то, чтобы отремонтировать неисправный самолет. Его пилоту лейтенанту авиации Уилсону приказали стоять и ждать. (Штурман этого экипажа сержант Эндрюс еще сыграет важную роль в операции против «Принца Ойгена» спустя 3 месяца.)

Уильямс не забыл про канадца Мэннинга, который пропал по пути из Льючерса. Мэннинг со своим экипажем без карт, без таблиц радиопозывных, чтобы запросить пеленги, мотался над английскими равнинами, пытаясь обнаружить Колтишелл. В конце концов они обнаружили аэродром Хоршэм Сент—Файф возле Норвича и сели там, чтобы раздобыть—таки карты. Мэннинг со своим штурманом отправились в штаб, но обнаружили там полнейший беспорядок. Все, что они смогли выжать из дежурного по аэродрому — это

приветственный жест рукой и ценная информация, что «Колтишелл в пяти минутах отсюда».

Потратив еще час, внимательно рассматривая каждый встречный аэродром в поисках «Бофортов», они ведь действительно нашли Колтишелл, после того, как их выгнали подряд с 3 аэродромов, как назойливую муху. Здесь они наконец узнали, из—за чего поднялся переполох.

Мэннинг получил приказ со своим экипажем отправляться в столовую, перекусить и через полчаса вернуться. К этому времени самолет будет заправлен. Он вместе с Уилсоном должен был взлететь в 17.15 и кружить над аэродромом, чтобы присоединиться к 86-й эскадрилье. Рандеву с ней было назначено именно на это время над Колтишеллом.

— Мы понятия не имеем, куда они намерены отправиться и кого собрались атаковать, — сказал дежурный в Колтишелле. — Следуйте за 86 эскадрильей, куда они полетят, и атакуйте то, что атакуют они.

Мэннинг и Уилсон, подняв брови, посмотрели друг на друга и отправились к самолету. В 17.10 два вооруженных «Бофорта» 42-й эскадрильи стояли на взлетной полосе Колтишелла.

Когда они начали выруливать на взлет, над аэродромом появился Флад со своими 12 «Бофортами». Шум моторов его эскадрильи Уилсон и Мэннинг не слышали, так как запустили собственные движки, чтобы выйти на взлетную полосу. Когда они уже разворачивались против ветра, то внезапно услышали грохот моторов и прямо над собой увидели эскадрилью торпедоносцев.

А пилоты Флада старательно осматривали небо в поисках истребителей сопровождения. Если они и видели 2 разбегающихся «Бофорта», это было совсем не то. Они искали «Бофайтеры». Экипажи начали переговариваться по интеркому.

- Где «Бофайтеры»?
- Откуда они должны появиться?
- Может, ты видишь хоть один на полосе?
- Ничего подобного. Пара «Бофортов» — и только.
- Или они хорошо рассредоточены и замаскированы, или их просто здесь нет.

Даже над побережьем видимость была плохой, и общие погодные условия сейчас тоже стали достаточно неприятными. Германские корабли уже могли находиться севернее Амстердама. Флад со своей эскадрильей описал еще один круг над аэродромом и полетел к цели.

Мэннинг и Уилсон немедленно взлетели, но полоса была ориентирована ОТ берега. Когда они повернули на восток, 12 «Бофортов» уже растаяли в солнечном сиянии. Эти 2 несчастных экипажа не имели никакой информации о координатах цели, единственный совет, который они получили — следовать за 86 эскадрильей. После недолгой и бесполезной погони они снова сели в Колтишелле.

Один из 12 самолетов Флада был вынужден повернуть назад из—за неполадок в электросети. Однако 11 остальных «Бофортов» вели решительные мужчины. Они ничего не знали об атаках остальных эскадрилий «Бофортов». Они не подозревали, что являются последней надеждой этого бездарно проведенного дня. Однако из координат, курса и скорости германских кораблей они могли сделать вывод, что до сих пор противник серьезных повреждений не получил. Этим людям вполне хватало решимости атаковать. Если им чего и не хватало — так это опыта торпедных атак. Только Этеридж и еще 3 пилота 22-й эскадрильи имели опыт боевых торпедных атак.

К тому времени, когда эскадрилья вышла в указанную точку, было примерно 17.45. Севшее на западе солнце оставило бледное бесцветное свечение,

словно прожектор в миллион свечей, спрятанный за горизонтом. Оператор радара на самолете Флада никак не мог обнаружить германские корабли. Затем пришла радиограмма с сообщением, что один из кораблей может находиться в 30 милях юго—западнее главных сил. Это был поврежденный «Шарнхорст». Флад начал поиск вдоль предполагаемого курса германских кораблей. В 18.05 летчики заметили 4 германских тральщика. Каждый из них выпустил красную ракету в три звезды в качестве опознавательного сигнала. Яркий свет залил море, ослепив привыкшие к темноте глаза летчиков. А потом заговорили зенитки.

Флад передал приказ сломать строй, и каждый экипаж начал самостоятельно искать линкоры. Все, что они сумели найти — это эсминцы. Плотная завеса дождя, снега и града, низкие тучи хорошо укрыли германскую эскадру и помешали «Бофортам». Многие экипажи вообще ничего не видели. Часть самолетов продолжала поиск за кормой тральщиков в надежде найти главные силы врага. Но даже если летчики замечали корабли, те немедленно пропадали из вида, и не было никакой возможности выполнить торпедную атаку. Большая часть эскадрильи решила, что у них нет никаких шансов на эффективную атаку, и взяла курс на базу.

Когда ведущий левого звена эскадрильи Флада сублейтенант Уайт повернул, чтобы начать поиск линкоров, Этеридж и Фрикер пытались последовать за ним. Но вскоре они потеряли ведущего, а потом и друг друга. Фрикер начал прочесывать акваторию галсами с запада на восток, с востока на запад, с запада на восток, каждый раз смещаясь на милю к югу. Однажды его стрелок заметил эскортный корабль, но когда Фрикер повернул назад, то ничего не заметил. Они поняли, что находятся где—то недалеко от германской эскадры, но не имели представления, где именно и куда следует поворачивать, чтобы выйти к ней. Они продолжали

прочесывание квадрата, но потом поняли, что при такой погоде это бессмысленно, и повернули домой. Потеряв место и не имея радиокодов, чтобы запросить пеленги, Фрикер решил просто лететь на запад и, выйдя к побережью, спуститься к острову Торни вдоль берега. Внезапно они услышали кваканье радиоприемника, и прямо перед носом самолета возник аэростат, в который торпедоносец едва не врезался. Фрикер вышел к устью Темзы. Но только через полчаса они различили причалы Брайтона и сумели определиться. Бензин уже был на исходе. Наконец прожектора поймали самолет и направили его к острову Торни. Они провалили все, что могли. Не сумели найти германскую эскадру, сами заблудились на обратном пути. Огорченные летчики решили, что они самый плохой экипаж Берегового Командования. Но когда Фрикер сел, то с удивлением обнаружил, что кроме него только командир эскадрильи сумел вернуться на Торни. Остальные самолеты сели где попало по всей стране. На следующее утро они отчитались о невыполненном задании и отправились поездом через Лондон в Сент—Эваль, произведя в столице небольшой фурор своими парашютными ранцами и летными комбинезонами.

Когда Этеридж остался один, он заметил сверкание разрывов зенитных снарядов в тумане вокруг себя. Но сами корабли остались невидимы. Он знал, что должен находиться где—то возле голландского побережья. Пилот решил, что если сможет определиться, увидев берег, то снова появится возможность выйти в указанный район и атаковать германские корабли. Он также решил атаковать, если заметит хотя бы силуэт надстройки. Этеридж хорошо понимал, что ничего лучше ему увидеть не удастся. Примерно через минуту штурман сообщил, что они летят над сушей. Голландия была плоской, пустынной и безразличной ко всему. Когда они описывали круг, пытаясь определиться, их

«Бофорт» внезапно был обстрелян зенитками. При вспышках взрывов они различили зенитную башню одиноко стоящую на пустом берегу, подобно средневековому замку. Этеридж полетел к предполагаемому месту нахождения эскадры. И снова первым признаком того, что он пролетает над кораблями, стали разрывы снарядов в тучах вокруг самолета. Еще два раза Этеридж повторял трюк с выходом к берегу и поиском эскадры. Каждый раз его обстреливали береговые батареи и корабли, хотя пилот никак не мог увидеть их. Когда он выполнял третий заход, «Бофорт» получил попадание. Гидравлическая система была повреждена, радист ранен, а рация разбита. Этеридж понял, что пора завязывать. Все безнадежно. Он сделал все, что мог, и с относительно чистой совестью мог лететь домой.

Штурман Этериджа дал ему курс на Норфолк — самый короткий маршрут. Там имелось более чем достаточно аэродромов, а местность была ровной, поэтому заблудившийся ночью самолет мог сесть почти везде. Когда они пересекали берег, Этеридж узнал Лоустофт. Он включил навигационные огни, и вскоре прожектор указал им путь. Следуя за лучами прожекторов, самолет в конце концов добрался до аэродрома. Этеридж попытался выпустить шасси, однако вскоре отказался от этой мысли. Лучше садиться прямо на брюхо. Штурман опознал аэродром — Хоршэм Сент—Файф, травяное поле, идеально подходящее для подобной посадки. Этеридж выполнил идеальный заход и начал снижаться. Как раз перед тем, как коснуться земли, он вспомнил, что не сбросил торпеду. Было уже слишком поздно что—либо делать. Без закрылков он не сумеет подняться и зайти на второй круг. Может, торпеда все—таки не отвалится? Все, что оставалось делать летчикам — спокойно сидеть и ждать ослепительной вспышки и темноты. Но торпеда

облегчила посадку, сработав наподобие странной лыжи. Самолет не получил практически никаких повреждений, только немного поцарапал брюхо и погнул пропеллеры.

Этеридж на следующий день рассказал о своих приключениях. За свою настойчивость он был награжден Крестом за летные заслуги.

Уайт, командир звена Этериджа, и Мэтьюсон, командир правого звена, как и Финч, как и второе звено «Суордфишей», как 17 самолетов Истребительного Командования, как 15 самолетов Бомбардировочного Командования, пропали без вести.

Последняя атака «Бофортов» против германских линейных крейсеров провалилась, как и все предыдущие.

Прорыв этих кораблей немцы считали тогда и считают сейчас своей большой победой. Для англичан это стало горьким унижением. Новость встретили в Англии со всеобщим разочарованием и возмущением. Вражеские линкоры прошли через Ла Манш впервые за последние 250 лет. Простые люди никак не могли поверить в такую дикость. Была создана следственная комиссия.

Почему это произошло?

Во—первых, не смог вмешаться флот. Он был вынужден распылить свои силы на огромном пространстве от Норвегии до Бискайского залива. На месте оказалась только горстка эсминцев и торпедных катеров. Даже эти ничтожные силы вызывали серьезные опасения немцев. В большой степени они заставили противника покинуть Брест ночью и проходить проливы днем, когда атака легких сил против большой эскадры будет иметь ничтожные шансы на успех.

Во—вторых, сказалась относительная слабость ударных сил. В—третьих, помешала плохая погода. Можно много говорить и писать о допущенных ошибках. Они были. Имелось также множество недочетов и



недостатков, но сомнительно, чтобы они имели решающее значение.

Корабли никогда не прорвались бы, если бы их заметили вовремя. Ночные патрули обязаны были засечь их. Дневные патрули следовало продвинуть дальше на запад. (Если бы экипажи самолетов знали, что выход кораблей неизбежен, то удвоили бы бдительность.) Но предположим, что германские корабли были бы обнаружены ночью или ранним утром. Мог ли быть иным исход операции?

Хотя корабли были обнаружены только через 13 часов после выхода в море, до темноты на них были брошены все силы Бомбардировочного Командования, их атаковали «Суордфиши» ВВС. Имелись 28 «Бофортов», из которых 16 использовали свой шанс до того, как испортилась погода. Можно предположить, что и остальные 12 атаковали бы не более удачно.

Взаимодействие между истребителями и ударными самолетами было отвратительным. В этом можно обвинить слишком позднее сообщение о выходе противника. Разве можно провести подобную операцию без совместных учений? И на что были потрачены много месяцев в 1941 и 1942 годах, когда можно было провести подобные тренировки? Но разве полученное на несколько часов раньше предупреждение может исправить это? Конечно, в таком случае «Суордфиши» атаковали бы под прикрытием 5 эскадрилий. Это могло бы дать бомбардировщикам шанс сбрасывать бронебойные бомбы в более хороших погодных условиях первой половины дня. Насколько эффективным было истребительное сопровождение «Суордфишей», показала последняя эскадрилья «Спитфайров». Но в любом случае большая часть «Суордфишей», если не вообще все, были бы уничтожены зенитками.

Бомбардировщики могли нанести только поверхностные повреждения кораблям, не имея

бронебойных бомб. Но их следовало сбрасывать с высоты по крайней мере 4000 футов. Однако большую часть дня тучи шли на высоте не более 1000 футов, а в то время бомбардировщики не могли бомбить вслепую. Кроме того, большинство бомбардировщиков несли обычные фугасные бомбы, которые не пробивали никакой брони. Они могли только повредить надстройки силой взрыва. Считанные самолеты имели бронебойные бомбы в слабой надежде, что удастся сбросить их сквозь разрывы в тучах с нужной высоты. Однако они не нашли цели. Для бомбардировщиков условия были совершенно неподходящими. Бомбометание с пикирования тоже было невозможным, даже имея мы такие самолеты. Галланд заявлял, что плохая погода помогала КВВС. Он утверждал, что бомбардировщики используют тучи в качестве укрытия, а для истребителей тучи стали настоящим проклятием. Но правда заключается в том, что тучи помешали Бомбардировочному Командованию сыграть серьезную роль в операции. Его самолеты были вынуждены просто отвлекать на себя силы противника, хотя в то же время погода помогала им спастись от этого самого противника.

При таких условиях главной ударной силой становились «Бофорты». Но по сравнению с бомбардировщиками их было слишком мало. В отличие от бомбардировщиков, которые отыскивают заранее намеченную цель и атакуют ее, торпедоносцам приходится ждать, пока подвернется стоящая цель. Содержать соединение торпедоносцев, способное справиться с такой большой эскадрой, было просто неэкономично.

На это крошечное соединение было взвалено множество задач, их экипажи были совершенно неопытными. Однако даже если бы имелось время скоординировать атаки всех наличных торпедоносцев, если бы летчики имели больше опыта, в условиях такой

плохой видимости и низкой облачности перспектива нанести массированный удар выглядела сомнительной. (Смены командира одной эскадрильи и гибели командира другой 4 дня назад во время мелкой операции можно было избежать. Но даже при сложившихся обстоятельствах экипажи много раз демонстрировали подлинный героизм.)

Что случилось с торпедами? Во время набеговых операций погодные условия были ничуть не лучше. Каким же образом торпедоносцы не сумели поразить такие крупные цели?

Ни один из пилотов до сих пор не атаковал такие быстроходные цели. Это было нечто за пределами их опыта. Над водой очень трудно определять расстояния, даже с 2 миль низколетящему самолету цель кажется высоченной башней. Если верить германским донесениям, то большинство торпед были сброшены с расстояния 1 миля и больше. Чтобы покрыть такую дистанцию, торпедоносцу, имеющей скорость 40 узлов, требуется полторы минуты. Так как цель имеет скорость 30 узлов, она за это время пройдет почти 1500 ярдов. Длина корпуса линейного крейсера составляла 741 фут, около 250 ярдов. Если атаковать цель с траверза, считая, что она идет прямым курсом, пилот должен дать упреждение 6 корпусов. Даже с расстояния полмили — хотя так близко никто не подобрался — следовало брать упреждение 3 корпуса. Ничего странного, что попаданий не было. Торпеды проходили за кормой. В лучшем случае быстроходный корабль легко уворачивался от одинокой торпеды.

Могли экипажи «Бофортов» действовать лучше, если бы были предупреждены заблаговременно? Может быть, командование совершенно напрасно соблюдало такую строжайшую секретность?

Разведка и контрразведка сыграли важнейшую роль в этой войне. Мы сидели, затаив дыхание, с момента

обнаружения ухода вражеских кораблей и до их прорыва через проливы. Этого времени было вполне достаточно, чтобы проинформировать летчиков. Немцы тоже держали всех в неведении, но это никак не повлияло на их решимость и рвение. Крайне сомнительно, что мы потеряли бы хоть что—то, если бы люди знали все факты с самого начала, пусть даже в этом случае противник и узнал бы, что мы готовимся его встретить. На бумаге подготовка выглядела внушительно, а на деле все меры оказались просто ерундой.

Экипажи «Суордфишей» знали, для чего они находятся в Манстоне. Однако они, как и «Бофорты», потерпели неудачу. Их чудовищные потери можно объяснить большей уязвимостью самолета и тем, что удар они нанесли в той точке, где противник имел максимальные силы воздушного прикрытия и самое большое число кораблей сопровождения.

Можно утверждать, что информация о характере операции, пусть даже крайне рискованной, подстегнула бы отвагу. Но могло произойти и обратное.

Операция должна считаться поражением британской авиации. Но воздушную мощь как таковую трудно обвинять — разве что за неспособность сломить противодействие Люфтваффе. В бой было брошено большое число самолетов, но это не было применение воздушной мощи. Нужно помнить, что всего 2 месяца назад были потоплены «Принс оф Уэлс» и «Рипалс», поэтому сравнения были неизбежны. Истина заключается в том, что авиация может успешно атаковать линейный корабль, только если его системы защиты подавлены. Если зенитки не приведены к молчанию, а истребители кружат рядом, атака торпедоносцев сразу становится сомнительной и опасной.

Однако британский народ был прав, когда удивлялся, почему германским кораблям позволили пройти через Дуврский пролив среди бела дня. Адмиралтейство и министерство авиации имели множество донесений разведки, недоступных рядовым гражданам, и все—таки они были застигнуты врасплох. И это несмотря на то, что подобная операция противника была предсказана самим же Адмиралтейством еще 6 месяцев назад.

Прорыв показал значение инициативы в операции, даже если действия противника были предугаданы задолго до этого. Как продемонстрировало позже вторжение в Европу, даже если операцию давно ждут и к ней готовятся, атакующая сторона все равно добивается определенной внезапности.

Переход этих кораблей позволил Бомбардировочному Командованию сосредоточить свои силы для воздушного наступления на Германию. Теперь бомбы, от которых удрали эти корабли, падали на германскую землю. И всего через 16 дней «Гнейзенау» получил 2 прямых попадания и потерял 90 человек экипажа при налете англичан на Киль. Это было некоторым ответом на заявление Адмиралтейства, будто «наши бомбардировщики показали, что мы не можем слишком полагаться на них. Они не в состоянии повредить корабли противника». «Гнейзенау» больше ни разу не вышел в море.

«Шарнхорст» тоже ремонтировался несколько месяцев в Вильгельмсхафене, так как подорвался на mine. 23 февраля во время перехода из Киля в Тронхейм «Принц Ойген» был торпедирован подводной лодкой «Трайдент» и потерял около 20 футов кормовой оконечности вместе с рулем. Оба корабля выжили, чтобы испытать еще более серьезные неприятности в северных водах.

Сам адмирал Редер заявил, что германский флот «одержал тактическую победу, но потерпел стратегическое поражение». Это было утешительным итогом для англичан. Рузвельт телеграфировал Черчиллю: «Пребывание всех немецких кораблей в Германии делает наше положение в Северной Атлантике более спокойным». Из Бреста они угрожали двигающимся на восток конвоям, заставляя придавать силам сопровождения по 2 линкора. Теперешняя их позиция вдали от основных судоходных маршрутов не угрожала никому и ничему. Однако потопление «Шарнхорста» и «Принца Ойгена» коренным образом изменило бы стратегический баланс, что позднее сказалось бы на русских конвоях. Бегство германских кораблей стало серьезным поражением англичан. Особенно болезненным был этот удар для торпедоносцев. Больше они такого шанса не получили.

Но даже если бы мы были извещены о выходе германских кораблей за сутки, они все равно прорвались бы. Мы не пытаемся преуменьшить достижение немцев, которое навсегда останется в их военной истории. Но у нас просто не было шанса остановить эти корабли при той погоде и тех силах, которые мы имели.

## **Глава 7**

### **Атака «Принца Ойгена»**

Несмотря на повреждения, полученные 23 февраля возле побережья Норвегии от торпед подводной лодки «Трайидент», германский тяжелый крейсер «Принц Ойген» сумел добраться до Тронхейма. Но, сделав это, немцам пришлось заняться срочным ремонтом крейсера, чтобы он смог добраться до Киля.

Весной 1942 года немцы отработали план этой операции. В Тронхейме «Принцу Ойгену» приделали временную корму. Однако его крейсерская скорость и маневренность значительно снизились. Поэтому немцы решили попытаться отвлечь внимание британской разведки. Было решено одновременно попытаться провести только что отремонтированный «Лютцов» с Балтики в Тронхейм и перевести на юг «Принца Ойгена».

После прорыва через Ла Манш Гитлер сосредоточил почти все тяжелые корабли в Норвегии. «Тирпиц», «Адмирал Шеер», «Хиппер» и поврежденный «Принц Ойген» представляли серьезную угрозу русским конвоям. Но эти корабли находились под бдительным присмотром самолетов—разведчиков. И «Бофорты» 42-й, 86-й и 217-й эскадрилий были переброшены на север в Льючерс, Вик и Самборо на Шетландских островах, чтобы дожидаться шанса атаковать немцев.

Использование самых северных аэродромов было продиктовано дислокацией германских кораблей. Но полеты «Бофортов» из Самборо были рискованным занятием. Аэродром располагался на узенькой полоске земли. С двух сторон находилось море, а менее чем в 3 милях от конца взлетной полосы возвышалась 1200-футовая гора. Возле другого конца полосы находились более низкие холмы, зато они были ближе к границе

аэродрома. Еще больше усугубляла трудности исключительно капризная погода северных широт. Предсказать ее было практически невозможно.

20 марта 6 самолетов 42-й эскадрильи во второй половине дня взлетели с аэродрома Самборо для проведения специальной операции у побережья Норвегии. Они не обнаружили цели, а в ходе полета в наступающей темноте потеряли контакт друг с другом. Двое австралийцев — Бирчли и Арчер — добрались до Самборо, но при посадке Бирчли промахнулся мимо полосы и разбил самолет о скалы. Арчер сел благополучно. Еще 2 самолета разбились на шетландских холмах. В одной из аварий спаслись двое стрелков, в другой — только один. Все трое получили тяжелые ранения. Еще один самолет благополучно сел в Вике, так как не нашел Самборо. Командир ударной группы подполковник авиации Уильямс благополучно обнаружил родной аэродром, но неправильно оценил скорость снижения. При посадке темной ночью следовало заходить с запасом высоты и малым снижением. Уильямс слишком сбросил скорость, и его самолет начало болтать из стороны в сторону. В итоге самолет все—таки шлепнулся в самом конце полосы, вылетел в поле, где и рассыпался на куски. Еще двигаясь, он врезался в небольшой сарайчик, пышно названный «помещением штаба». Там сидел летчик, использовавший единственное удобство, которое предоставлял этот «штаб» дежурным. К его ужасу из пыли и обломков появился командир эскадрильи вместе с остальными членами экипажа. Уильямс, невысокий щеголеватый офицер, невозмутимо отряхнул пыль с мундира и направился следом за своими удирающими людьми, успев вежливо пожелать оцепеневшему зрителю доброго вечера. Голос командира подействовал на летчика благотворно. Он подтянул брюки и бросился прочь со всех ног. Через 60 секунд торпеда взорвалась.



Так и тянулось время, скрашенное подобными трагикомедиями. Наконец в начале мая ожидание стало просто нервным. Сообщения разведки о готовящемся выходе «Лютцова» сделались регулярными. «Принц Ойген» завершил временный ремонт и был готов вернуться в Киль. Наши самолеты—разведчики наблюдали повышение активности вражеских кораблей в норвежских водах, поэтому выход двух очередных русских конвоев был задержан. Теперь оставалось дожидаться только результата удара нашей авиации по этим двум германским кораблям. Главной целью считался «Принц Ойген», а «Лютцов» шел номером вторым. Однако все планы атаки торпедоносцев были расстроены в мае, когда 217-я эскадрилья была отозвана для отправки на Мальту, чтобы участвовать в обеспечении проводки июньского конвоя. Остались только 2 эскадрильи «Бофортов»: 86-я — в Самборо и 42-я — в Льючерсе.

Подполковник авиации Уильямс, командир 42-й эскадрильи, прямо—таки жаждал поймать вражеские корабли. Так как он слишком мало времени командовал эскадрильей, то во время прорыва немцев из Бреста он передал командование Клиффу. Такое решение было несомненно оправданным, хотя для командира поступить так было крайне тяжело. Заноза после бегства германских кораблей осталась. Поэтому начало мая Уильямс полностью отвел тренировкам и обучению эскадрильи, чтобы добиться уверенности, которой ему не хватило в феврале. Экипаж самого Уильямса уже долгое время служил в этой эскадрилье. Его штурман Эндрюс участвовал в атаке на «Лютцов» в июне 1941 года в составе второй волны. Он закончил свой первый оперативный цикл вскоре после прорыва немцев через Ла Манш. В ходе той операции он поздно вечером вылетел на одном из самолетов из Колтишелла и в сумерках потерял 86-ю эскадрилью. Но когда пришло

извещение об окончании цикла, Эндрюс отказался. С 42-й эскадрильей ему повезло больше, она стала его семьей. Его пилот уже отбыл в отпуск, но Эндрюс попросил разрешения остаться в эскадрилье. В этом не было никакой позы. Он больше боялся за свою жизнь в учебной эскадрилье, чем среди опытных пилотов действующей эскадрильи.

Из чувства верности и товарищества два стрелка экипажа Эндрюса обратились с такой же просьбой. Уильямсу, как мы помним, требовался экипаж. Он с удовольствием выполнил просьбу трех опытных, испытанных летчиков. В первом полете он использовал их опыт, но потом показал, кто здесь хозяин.

6 мая пришло известие, что «Принц Ойген» вышел в море. 6 самолетов эскадрильи вылетели на поиск в район Скагеррака. Они ничего не нашли. Через несколько часов крейсер снова был обнаружен в гавани Тронхейма. Это была ложная тревога. Однако англичане продолжали держать большие силы авиации в северо-восточной Шотландии. Эскадрильи «Бофайтеров» и «Бленхеймов» должны были сопровождать торпедоносцы. Уильямс очень старался сохранить своих людей в форме и организовал учебные полеты. Излишние полеты изнашивают силы экипажей, но еще хуже действует отсутствие летной практики.

9 мая был проведен первый учебный вылет в сопровождении «Бофайтеров» в Ферт оф Форт. Сохранять строй во время поворотов было очень трудно, особенно самолетам на флангах. Им требовалось покрыть большее расстояние, а если лидер поворачивал «тарелочкой», то фланговые самолеты просто отрывались от строя. Иногда они даже теряли друг друга из вида, что грозило столкновением в воздухе. Все это было учтено во время учений 9 мая, когда пытались как можно точнее смоделировать условия реальной атаки. Через два дня учения повторились. Но на этот раз

2 «Бофорта» столкнулись. Один сразу ушел в воду вместе со всем экипажем. Второй «Бофорт» потерял носовую часть при ударе о хвост первого. 150-узловой ветер ударил в кабину, смерчем пронесшись по фюзеляжу. Но на высоте 300 футов над водой пилот восстановил управление. Он полетел прямо в Льючерс и благополучно сел. Но его самолет 2 дня простоял в ангаре, вызывая всеобщее удивление. Пилот пересел на другой самолет и уже через полтора часа поднял его в воздух для испытаний.

По ночам во время этого напряженного периода ожидания экипажи 42-й эскадрильи собирались в сержантской столовой, где пили пиво и обсуждали предстоящую операцию. Мораль эскадрильи никогда не была такой высокой — до описанного столкновения.

Теперь Уильямс уже достаточно долго командовал эскадрильей, чтобы оказывать личное влияние. Он был уважаемым командиром. Но в подобных случаях всегда находился кто—то, кто любил заметить, что если бы командир не помешался на летных учениях, то сержант такой—и—сякой вместе со своим экипажем сегодня были бы с нами.

Не было такой традиции: не говорить о погибших. Во всяком случае, в Береговом Командовании КВВС. В эту ночь тень аварии витала над сержантской столовой. Пиво постепенно развязало языки. Что же вызвало аварию? Кто виноват?

Англичанин, с его врожденным уважением к классовому превосходству, к разнице в чинах, никогда не осмелится критиковать командира эскадрильи в его присутствии. Как и все люди, они быстро составляли свое собственное мнение о чем—то или о ком—то. Но они находили естественным и легким следовать за кем—либо, и их легко было повести. Совсем иначе обстояло дело с летчиками из доминионов. Если они служили в эскадрилье дольше, чем командир, они далеко не всегда

оказывались самыми послушными и исполнительными подчиненными. Зато они всегда быстро признавали личные качества командира. Сюда же следует прибавить естественный, высоко развитый индивидуализм, который был одновременно их слабостью и их силой.

Существовало несколько возможных причин происшествия. Самой вероятной была ошибка пилотирования. Однако в качестве причины можно было указать неправильный строй, выбранный командиром. Сержантская столовая с ужасом слушала обвинения, которые Бирчли и Арчер, двое австралийцев, обрушили на командира.

Это был критический момент в судьбе эскадрильи, однако Уильямс воспринял все спокойно. Ситуация была просто фантастической. Командир эскадрильи оправдывался перед личным составом. Напряжение момента и равная ответственность пилотов в полете стерли разницу между офицерами и рядовыми. Ни при каких иных обстоятельствах подобный инцидент не мог произойти. Но сейчас обычные барьеры между людьми в различных погонах пропали, осталось единое целое. Было бессмысленно козырять коронами на погонах. Было бессмысленно угрожать. Какими бы абсурдными ни были обвинения, на них следовало ответить.

Вильямс действовал как человек, совершенно уверенный в своей правоте. В столовую вошла группа людей, которая сразу ощутила накаленную атмосферу, но не знала о причине этого. Уильямс заметил своего штурмана Эндрюса. Он позвал его.

— Да, сэр?

— Какой поворот я выполнил сегодня?

— Совершенно обычный поворот, сэр.

— Точно?

— Да. Я все время следил за указателем авиагоризонта. Это был совершенно обычный поворот

без крена.

Вильямс повернулся к австралийцам.

— Удовлетворены?

Инцидент был исчерпан. Но таким поведением Уильямс сплотил эскадрилью вокруг себя, в том числе и австралийцев. Со своей стороны Уильямс решил, что эскадрилья находится в лучшей форме, чем когда—либо раньше. Он приказал больше не проводить учебных полетов.

День за днем эскадрилья стояла в готовности, почти круглые сутки. Примерно в 18.00, когда было уже поздно организовывать вылет к берегам Норвегии, экипажи распускали. После этого летчики шли в столовые, разговаривали, предвкушая, как они угробят «Принца Ойгена». Уильямс заставил их не сомневаться в том, что такой день настанет, и атака станет решающей.

16 мая Эндрюс, который сильно простудился, отправился в лазарет, чтобы немного подлечиться. Дежурный фельдшер настоял, чтобы Эндрюс пошел к врачу.

— Вы не можете летать с такой простудой, — сказал врач. — Я освобождаю вас от полетов на 48 часов, — и он принялся заполнять нужные документы.

— Я в порядке, док. Мы ведь только дежурируем. Не отстраняйте меня от полетов.

— Дежурите? Но и дежурить с такой простудой вам нельзя. Только самые легкие работы. Никаких дежурств.

— Но мы уже дежурируем несколько недель, док. Решительно ничего не случится. Дайте мне только что—нибудь, чтобы голова прошла. Завтра я буду в полном порядке.

— А это мы посмотрим. Пока я подержу вас на земле.

— Но я штурман командира, док. Нам предстоит большая атака. Командир сойдет с ума, если узнает, что мне нельзя лететь.

— Я поговорю с командиром, — врач взял телефонную трубку. — Я подержу вашего штурмана у себя, сэр. — Эндрюс внимательно слушал. — Сильнейшая простуда. Боюсь, ему придется пару дней воздержаться от полетов.

Эндрюс не слышал, что ответил Уильямс, но мог судить о тираде командира по выражению лица доктора. В конце концов врачу удалось вклиниться в командирский монолог.

— Отлично, но я врач, и я говорю: нет.

Затем доктор снова начал слушать.

— Хорошо, сэр. — Он повернулся к Эндрюсу. — Он хочет видеть вас прямо сейчас.

«Держу пари, знаю, зачем», — подумал Эндрюс. Он помчался в кабинет командира.

— Почему ты не сказал мне, что простудился, Эндрюс?

— Это все ерунда, сэр. Я пошел в лазарет немного подлечиться, а они отправили меня к врачу. Он сказал, что мне нельзя летать.

— Кем мы можем заменить тебя?

— Есть несколько хороших штурманов, — Эндрюс назвал несколько имен.

— Это все новички. И они совсем не хороши. Что, если они ошибутся? У нас не будет второго шанса нанести удар.

— Я буду в порядке через сутки, сэр.

— Это может оказаться слишком поздно. Мне нужен хоть один запасной штурман. Кто по—твоему это может быть?

— Есть один парень, — подумал вслух Эндрюс. — Эл Моррис.

— Кто?

— Моррис. Старый штурман Ловейтта. Он летал с Ловейттом, чтобы атаковать «Лютцов». Канадец. Он, наверное, самый опытный штурман эскадрильи.

— Почему я его не знаю?

— Он завершил свой цикл и сейчас дожидается отправки в Канаду. Я уверен, что он сможет подменить меня на несколько дней.

— Отлично. Так и сделаем.

— Конечно. Только он ЗАВЕРШИЛ цикл.

— Ничего. Ты попросишь его, может, он и согласится. Есть такой шанс.

— Я сделаю это прямо сейчас, сэр.

Эндрюс нашел Морриса в комнате отдыха. Он объяснил ситуацию. Это займет всего день или два. Они просто дежурят весь день, и ничего не происходит. Разумеется, рано или поздно что-то случится, но никаких признаков того, что это будет завтра. Он попытается уже завтра убедить врача допустить его к полетам.

Моррис немного заколебался. Однако он давно знал Эндрюса, они вместе летали на атаку «Лютцова». Вероятность того, что ему придется лететь, казалась небольшой. И Моррис согласился.

А позднее в это же утро разведчик обнаружил «Лютцов» в сопровождении 4 эсминцев и миноносца. Они покинули Балтику 24 часа назад и теперь находились вблизи Скагеррака на пути в Норвегию. Во второй половине дня пришло сообщение о крейсере в районе Тронхейм Ледена, который шел на юго-запад в сопровождении 2 эсминцев. «Принц Ойген» отправился назад в Германию.

42-я эскадрилья находилась в готовности атаковать «Лютцов». Новость о выходе «Принца Ойгена» поступила только во второй половине дня. Весь день 16 мая они прождали. «Лютцов» нельзя было атаковать, пока он не дойдет до Кристиансанда — не хватало дальности. А это должно было произойти только около полуночи. Тем временем самолет-разведчик держал «Лютцов» под наблюдением. Остальные следили за

Тронхеймом. Через 10 минут после того, как «Принц Ойген» был замечен в Тронхейм Ледене, пришло новое сообщение о «Лютцове». Пилот разведчика хотел все тщательно проверить перед тем, как отправить радиограмму. «Лютцов» повернул на юг и уходил обратно в Балтику. Поэтому атака 42-й эскадрильи была отменена.

Однако «Лютцов» только путал следы, чтобы ввести в заблуждение преследователей. Он шел на юг до наступления темноты, потом повернул на север, прошел Скаген, уклонился от ночных дозоров и вскоре после рассвета бросил якорь в фиорде возле Кристиансанда. Это был старый трюк, однако он сработал. Карманный линкор пропал из вида на 36 часов. Хотя 14 «Бофортов» вылетели за ним 18 мая, он уклонился от атаки и благополучно бросил якорь в Тронхейме 29 мая.

Тем временем 16 мая, пока 42-я эскадрилья выслеживала старого врага, 14 «Бофортов» 86-й эскадрильи незадолго до полуночи взлетели, чтобы атаковать «Принца Ойгена» возле Станландета, куда он, по расчетам, должен был прибыть. Донесение разведчика оказалось точным и оценка продвижения немецкого корабля была правильной. Только исключительная темнота помешала заметить его. Наблюдатели «Принца Ойгена» видели, как 4 «Бофорта» пролетели совсем близко за кормой крейсера примерно в 1.00 17 мая. Все утро проводились полеты разведчиков, и в полдень крейсер снова был обнаружен в нескольких милях севернее Хагесунда. Его сопровождали 4 эсминца. За последние 12 часов «Принц Ойген» прошел на юг примерно 200 миль.

Ночью «Хэмпдены» Бомбардировочного Командования поставили мины в районе Хагесунда. Немцам это стало известно. Пока не поступила информация о точном расположении минных полей, «Принц Ойген» со своим эскортом пошел назад точно по



собственным следам. В течение полутора часов крейсер шел на северо—восток, но требуемая информация так и не поступила. Поэтому германский командир снова повернул на юг, взяв в сторону открытого моря, чтобы обойти мины. Разведчики смогли обнаружить его лишь в 15.40, когда немецкая эскадра уже прошла остров Кармой и направлялась на юг на скорости 17 узлов.

Долгое ожидание 42-й эскадрильи завершилось. 2 эскадрильи «Бофортов», стоявшие в готовности на аэродромах, получили приказ атаковать.

Предполагалось, что вражеское соединение пройдет Листер между 19.00 и 20.00. Было решено снова попытаться захватить «Лютцов» в клещи. 42-я эскадрилья должна была занять позицию в 50 милях от Мандала и двигаться на северо—запад к Листеру. 86-я эскадрилья должна была выйти к берегу у острова Эгеро и двигаться вдоль побережья на юго—восток. Время взлета эскадрилий — 17.45 и 18.00 — было выбрано так, чтобы атаки прошли одна за другой или вообще одновременно.

Главкомандующий Берегового Командования отдал приказ использовать в этой атаке все имеющиеся самолеты. Из Льючерса вылетели 12 «Бофортов» под командой подполковника авиации Уильямса в сопровождении 4 истребителей «Бофайтер» и 6 «Бленхеймов». «Бленхеймы» должны были лететь рядом с «Бофортами» и изобразить ложную торпедную атаку, чтобы запутать зенитчиков. Они также должны были атаковать любые замеченные истребители противника. Из Вика вылетели 15 «Бофортов» под командой Джимми Хайда, который теперь командовал 86-й эскадрилей. Их сопровождали 4 «Бофайтера» и 12 горизонтальных бомбардировщиков «Хадсон». Соединение Уильямса построилось и полетело к цели в 18.02, а соединение Хайда — в 18.13. Стоял теплый, ясный летний вечер.

Небо было прозрачным, и самолеты четко выделялись на голубом фоне.

Во время финального инструктажа в Льючерсе Уильямс не оставил у своих подчиненных и тени сомнения в решимости своего командира. Никто не должен упускать своего шанса атаковать. Если Уильямса собьют, остальные должны выполнить задание. Уильямс обрисовал предполагаемую тактику.

— «Бофорты» должны действовать двумя волнами по 6 самолетов. Я поведу первую, Динсдейл — вторую. Расстояние между волнами — 2000 ярдов. Если «Принц Ойген» будет следовать прежним курсом с прежней скоростью, мы окажемся у него почти прямо по курсу где-то около Листера. Я будут лететь прежним курсом, пока не выйду в точку поворота и атакую «Ойгена» с кормы. Остальные самолеты первой волны следуют за мной. Динсдейл и вторая волна атакуют справа с носа. Если мы сохраним правильный строй и выдержим время поворота, вражеский крейсер окажется под двумя атаками одновременно — с кормы и с носа.

Когда я поверну, чтобы атаковать, мое соединение следует за мной. Динсдейл держится на расстоянии 2000 ярдов, готовый изменить направление атаки, если «Принц Ойген» как-то отреагирует на мой поворот.

Вражеский крейсер сопровождают 4 эсминца. Скорее всего, в районе Листера он будет прижиматься к берегу, поэтому мы окажемся в радиусе действия базовых истребителей. Мы должны ожидать сильного сопротивления.

Со своей стороны мы получили шанс добить поврежденный корабль. Мы должны потопить его. Это означает атаку с короткой дистанции. После того, как я сброшу торпеду, я пойду прямо на «Ойгена», чтобы отвлечь на себя огонь зениток от ведомых самолетов. Что касается меня, то либо я прикончу «Ойгена», либо он прикончит меня.

Атмосфера в комнате для инструктажа наэлектризовалась. Воздух затянуло дымом бесчисленных сигарет. Никогда еще люди не дымили так сильно. Моррис, стоявший рядом с Уильямсом, выглядел так, словно его внезапно и грубо разбудили. Вряд ли он согласился бы лететь, если бы знал, чем все обернется. Не стоило слишком часто испытывать судьбу. Он выглядел глубоко возмущенным, как человек, обманутый в своих лучших предположениях. Однако он не изменил своего решения. Эскадрилья нуждалась в нем, и этого было достаточно.

В Вике царила примерно такая же атмосфера. Эскадрилья имела своим командиром одного из самых опытных пилотов торпедоносцев. У нее был хороший командир, за которым люди охотно пойдут.

Важной частью операции был разведчик — «Бофайтер», который должен был найти врага и сообщить его координаты, курс и скорость. Если «Принц Ойген» попытается выкинуть какой—нибудь трюк, ударное соединение будет вовремя предупреждено и изменит курс. Но когда немецкая эскадра была замечена, она шла на юго—восток и уже находилась в 15 милях от Эгерсунда. Несмотря на временную корму, «Принц Ойген» развил высокую скорость — гораздо больше, чем считали возможным англичане. Каждый командир знал, что наступила критическая фаза.

Прежде чем передать радиogramму, «Бофайтер» был атакован «Мессерами». Это же предстояло и торпедоносцам. Разведчик отбил атаку и передал сообщение. Однако указанная позиция находилась гораздо южнее, чем предполагалось, поэтому сообщение тщательно проверили, прежде чем передать ударным группировкам. Еще больше положение запутала ошибка при передаче сообщения береговой радиостанцией торпедоносцам. Было искажено время передачи, и оказалось, что «Принц Ойген» еще

находится севернее острова Эгеро. На самом деле вражеская эскадра несколько часов шла вдоль побережья Норвегии, потом повернула прямо на восток, чтобы пройти Скагеррак около 20.00. Это произошло за несколько минут до того, как торпедоносцы получили ошибочное сообщение.

Ошибка в указании позиции противника мало что значила для 42-й эскадрильи. Она уже находилась южнее Мандаля и повернула на северо—восток. Они как раз достигли побережья Норвегии, когда пришло сообщение. Летчики приготовились к долгому путешествию вдоль берега и тут же заметили «Принца Ойгена» всего в нескольких милях правее себя. Они были просто вынуждены его заметить.

Голубое небо и освещенные солнцем волны сопровождали их все время полета через Северное море. Но теперь солнце садилось и гряда тускло серых облаков затянула гористое побережье. Видимость была великолепной, воздух чистым, небо достаточно ясным. В 20.15 экипажи головной волны заметили германские корабли в 6 или 7 милях справа по борту.

— Что это там? Похоже на какие—то корабли.

— Там их несколько. Три, четыре, пять. Впереди два эсминца в строе фронта.

— Это же «Ойген».

Уильямс уже повернул на германский крейсер. Но из—за угла, под которым они выходили на корабли противника, Динсдейл и вторая волна были расположены лучше, чтобы начать немедленную атаку. Динсдейл уже находился по носу у противника, а Уильямсу требовалось время на маневры. Когда Уильямс повернул, чтобы атаковать с кормы, Динсдейл уже лег на боевой курс. Он не мог задерживать атаку. Германский самолет—разведчик заметил их, и несколько Me-109 направлялись к торпедоносцам. Если он будет лететь прежним курсом, то налетит прямо на них.

2 эсминца сопровождения находились примерно в миле впереди крейсера, третий шел справа на расстоянии не более 200–300 ярдов. Четвертый эсминец шел в миле за кормой. Динсдейл решил проскочить позади первых двух эсминцев и перед третьим. Торпеду он предполагал сбросить с расстояния 500 ярдов, прежде чем наскочит на третий эсминец, потом следовало отвернуть вправо подальше от крейсера и ближайшего эсминца, хотя это приводило его под огонь головных эсминцев. Все, что ему оставалось — сохранять прежний курс.

Слева от Динсдейла летел Никол, а справа — Уайтсайд. Позади находились Питт, Керр и Дьюхерст. Керр и Дьюхерст вместе с Динсдейлом атаковали «Шарнхорст» три месяца назад. Питт участвовал и в той атаке, и в первой атаке «Лютцова». Он дольше всех служил в эскадрилье, если не считать Динсдейла.

Впереди виднелись германские корабли. Расстояние между ними и берегом едва позволяло видеть их силуэты. Вражеские истребители метались взад и вперед над целью. Через несколько мгновений 8" орудия «Ойгена» выплюнули чудовищные языки пламени. Исполинские столбы воды выросли перед торпедоносцами, показывая, что немцы стреляют точно. Плотные черные и белые клубки испещрили небо в смертельно опасной близости от самолетов. Орудия 3 головных эсминцев начали нащупывать цель.

Перед ними промелькнули силуэты «Бофайтеров», помчавшихся вперед. Как пловцы, рассекающие волны, они обрушились на головной эсминец. Огнем своих пушек они старались подавить зенитки противника и убрать эти ужасные клубки дыма. Потом один из головных эсминцев начал ставить дымовую завесу. Дым поплыл над водой перед ними. Один из «Бофайтеров» пролетел вдоль палубы эсминца прямо перед «Бофортами», поливая противника градом пуль.

Динсдейл, над которым уже висели 2 Me-109, оказался на расстоянии 2000 ярдов от «Принца Ойгена» и сбросил свою торпеду. Почти немедленно крейсер начал поворачивать влево, на север, в направлении берега. Когда Динсдейл отвернул вправо, он увидел в 500 футах над собой германские истребители, однако они не атаковали. Уайтсайд сбросил свою торпеду и сейчас шел сразу позади ведущего. Никол продолжал идти на крейсер. Поворот «Ойгена» сбил его с толку, и он не знал, попадет ли торпеда. Поэтому Никол решил выжидать со сбросом торпеды до последнего момента.

— Не медли! Бросай ее! Динсдейл свою сбросил!

В голосе штурмана смешивались волнение и дурные предчувствия. Никол летел прежним курсом прямо на крейсер, скользя над водой. Он проскочил в 100 ярдах впереди эсминца. Все орудия крейсера палили по нему в упор. Позади крейсера начали стрелять береговые батареи.

— Сбрасывай ее! — голос штурмана начал срываться. — Сбрасывай! — И наконец со спокойствием отчаяния: — Хорошо! Сбросим перед тем, как врезаться в него!

Никол уже находился в 1000 ярдов от германского крейсера и не более чем в 600 ярдах от ближайшего эсминца. Он вел самолет прямо. Слева с носа на него заходил Me-109. Но выполнить маневр уклонения значило просто выбросить торпеду на ветер. Когда он сбрасывал торпеду в уходящий крейсер, над головой засверкали трассы германского истребителя.

Теперь ему следовало повернуть вправо и догнать Динсдейла. Однако он хотел положить самолет на крыло и удрать как можно быстрее. Так как пилот «Бофорта» сидит ближе к левому борту, то и поворачивать влево гораздо легче. Никол повернул влево всего в четверти мили от эсминца. Когда он сделал это, сверху проскочил

«Мессер». Глядя вниз, он увидел горящий на воде самолет.

Вторую волну возглавлял Чарли Питт. Все 3 самолета держались достаточно близко к Динсдейлу, но у истребителей оказалось достаточно времени, чтобы развернуться и атаковать по новой. Снаряды тяжелых и легких зениток рвались вокруг них. Торпедоносцы уклонялись, как могли, пока не оказались в миле от цели. Их строй атаковали 4 Me-109. Керр, находившийся слева от Питта, прямо на пути атакующих, круто повернул влево, и первый истребитель промахнулся. Остальные 3 истребителя разлетелись, как сухие листья. Один атаковал Питта слева, один сзади, третий описал круг и атаковал справа. Венн, хвостовой стрелок, который вытащил двух тонущих голубей из самолета 3 месяца назад, благодаря чему спасли Клиффа, теперь показал, что он и с пулеметами умеет обращаться. Сначала он обстрелял истребитель слева. Он добился нескольких попаданий, и обломки истребителя полетели вниз. Потом он повернул турель на истребитель сзади. Поворот «Бофорта» открыл ему директрису, и Венн дал длинную очередь, снова добившись нескольких попаданий. Истребитель отвалил. Третий истребитель уклонился. Теперь перед тремя «Бофортами» оказался «Принц Ойген», поворачивающий влево. Но как раз когда они сбрасывали торпеды, крейсер повернул вправо и направился на восток. Когда звено, сбросив торпеды, повернуло вправо, стрелки увидели в море 3 горящих самолета.

Атака германских истребителей была плохо скоординирована. Ей не хватило настойчивости. Однако она вынудила большинство самолетов Динсдейла сбросить торпеды преждевременно. С эсминцев валил дым, однако зенитный огонь был по—прежнему плотным. Германские истребители продолжали кружить рядом, и хотя все самолеты этой волны благополучно

улетели, ни один экипаж не был уверен в результатах своей атаки.

Первая волна оторвалась от второй, когда та сбрасывала торпеды. Самолеты Уильямса должны были описать круг, чтобы выйти под корму крейсеру, и пройти мимо замыкающего эсминца. Эта волна непроизвольно выстроилась в одну шеренгу. Крайним левым оказался канадец Ральф Маннинг, который на день опоздал к атаке брестской эскадры. За ним шли Бирчли, Уильямс, Арчер, МакКерн (еще один австралиец), крайним правым был Оутон. Для них атака была еще более трудной, так как «Принц Ойген» маневрировал, чтобы уклониться от торпед группы Динсдейла.

Заметив противника, все 6 самолетов круто повернули и через минуту уже оказались над кильватерной струей «Принца Ойгена». Они развернулись в линию для атаки, в указанном выше порядке. «Бофайтеры» впереди вели огонь, вызвав бурную радость экипажей «Бофортов», так как они отвлекли эсминцы сопровождения. Летчики торпедоносцев до глубины души прочувствовали силу товарищества. Это было совершенно новое ощущение. Когда самолет на высоте 60 футов над водой мчится на корабль противника, наступают минуты предельной опасности, для кого—то эти минуты могут стать последними, и в такие моменты люди все ощущают особенно остро. Наверняка за всю войну они не испытывали такой смертельной опасности и такого бурного восторга.

Когда Уильямс впервые заметил «Принца Ойгена», тот двигался прямо на восток, пересекая курс «Бофортов». Когда первое звено волны Динсдейла сбросило торпеды, крейсер повернул влево, потом вправо, чтобы уклониться от второго звена, что снова вернуло его на курс Ost, но уже на четверть мили ближе



к берегу. Уильямс, решивший атаковать с кормы, теперь выполнял атаку со стороны заходящего солнца.

В небе завязалась невообразимая свалка — «Бофорты», «Бленхеймы», «Бофайтеры», Me-109 и Me-110, как светлячки, метались между разноцветными облачками разрывов. Дымовая завеса эсминцев частично укрыла главную цель. Зенитный огонь с этого направления был особенно плотным. Все орудия развернулись против них — от самых тяжелых главного калибра до пулеметов. Когда расстояние сократилось, и торпедоносцы оказались ближе к берегу, снова открыли огонь береговые батареи. До цели оставалось 2 мили, когда первый самолет получил попадание. Маннинг увидел германский истребитель, заходящий на него слева. Маннинг повернул на него. Встретить противника лицом было совершенно инстинктивным поступком. Он превосходно понимал разницу между своими 2 пулеметами и пушками немца. Германский пилот отвернул вправо, возможно, он по ошибке принял «Бофорт» за «Бофайтер». На одно мгновение германский истребитель отдался на милость Маннинга, мелькнув у него на прицеле. Тот нажал гашетку, и ответом стала ужасная тишина. В возбуждении Маннинг забыл снять пулеметы с предохранителя.

Маннинг повернул торпедоносец на прежний курс. Голубые и серые очертания «Принца Ойгена» начали расти впереди, как на волшебной картине. Норвежский берег находился совсем рядом. Он видел истребитель, взлетевший с аэродрома Листера. Тот набирал высоту, еще не убрав шасси. Может ли быть более ненавистное зрелище для пилота торпедоносца?

Огонь зениток оказался слишком плотным для истребителей. Они могли слышать разрывы снарядов. Стрелки торпедоносцев напрасно пытались найти цели. Маннинг обнаружил, что он заходит на германский крейсер с правой раковины, но в одиночку.

Под ним на воде виднелись 3 ярко горящие масляные пятна. Стычка Маннинга с «Мессером» спасла его. Это были 3 соседних самолета. Бирчли, Уильямс и Арчер стали жертвами зениток крейсера.

МакКерн и Оутон атаковали самостоятельно. Маннинг оказался дальше всех, и теперь был полон решимости подобраться поближе. «Ойген» продолжал маневрировать. Он снова повернул вправо и теперь шел на юго—восток. Маннинг вышел в атаку с кормы справа, и торпедо предстояло догонять крейсер. Поэтому следовало сбрасывать ее с расстояния менее 1000 ярдов.

Пока было возможно, Маннинг маневрировал. Затем он повел самолет прямо на цель, пока «Принц Ойген» не вырос над ним подобно башне. Штурман сообщал расстояние. Когда до крейсера осталось 800 ярдов, Маннинг нажал на спуск. Последовали томительные 2 секунды, пока тяги не освободят торпеду. Маннинг уже приготовился заложить вираж, когда внизу грохнул глухой удар, и правая педаль с неожиданной силой сбросила ногу летчика. Самолет резко накренился и попытался нырнуть носом.

Снаряд с «Принца Ойгена» попал в фюзеляж прямо под хвостовым оперением и перебил тяги рулей направления, высоты и триммера с одной стороны. Самолет резко клюнул носом и пошел вправо. Первой мыслью Маннинга было, что разбит мотор. Он лихорадочно пытался выровнять самолет, но ручка безвольно болталась, никак не реагируя на его усилия. Единственным способом прекратить снижение оказалось держать левое крыло внизу. Это трудно представить, но самолет продолжал лететь.

Все это заняло секунду или две. «Бофорт» продолжал нестись на крейсер на высоте 50 футов. Когда Маннинг поднял голову, прямо перед ним оказался правый борт «Принца Ойгена». Справа

находился эсминец, не так близко, как крейсер, но и не дальше 200 ярдов. Зеленые трассы зенитных автоматов пролетали над и под «Бофортом» с обеих сторон. Пойманный между двух огней, Маннинг успел сообразить, что крейсер и эсминец в итоге обстреливают друг друга. Он не рисковал маневрировать, так как самолет еле держался в воздухе, однако больше не получил ни одной дырочки. Летящий над самой водой «Бофорт» не такая легкая цель, как может показаться на первый взгляд.

Каким—то чудом торпедоносец выскочил из зоны сосредоточенного зенитного огня. Иногда рядом с самолетом поднимались пенные фонтаны, показывающие, что тяжелые орудия «Ойгена» продолжают стрелять по нему. Методом проб и ошибок Маннинг обнаружил, что может удержать самолет на приличной высоте, дав полный газ одному мотору и приглушив второй.

В это время он летел более или менее параллельно курсу «Принца Ойгена» в направлении на восток, все дальше и дальше от своей базы. Но теперь Маннинг уже немного мог управлять самолетом. Он сначала повернул на юг, вышел из района боя, а потом направился на запад, на базу.

Через несколько минут они потеряли из виду германскую эскадру. Однако самолет все еще находился в пределах досягаемости германских истребителей. Когда кучка угольков, на которую сейчас походила германская эскадра, уже почти растаяла в море, сзади появились 3 Me-109. Маннинг по—прежнему держал избитый «Бофорт» у самой воды. Это было самое удачное место, если хочешь остаться незамеченным. Однако на переваливающемся, как утка, самолете нельзя было выполнять никакие маневры. И тогда 3 истребителя набросились на них.

Истребители начали поочередно заходить сзади. Здесь они были в безопасности от пулеметов, которые имели механические предохранители, чтобы перевозбужденный или неосторожный хвостовой стрелок не отшиб собственное оперение. Первый истребитель подошел на расстояние 500 ярдов и выпустил светящуюся зеленую трассу, которая опустилась в море, не причинив никакого вреда. Если все будут стрелять, как этот, им не о чем беспокоиться. Но если атака будет выполнена более решительно, у Маннинга почти не останется шансов спастись.

— Парни, подходят «Бофайтеры»! — радостно закричал из своей башни стрелок Осмонд.

Скользя над самой водой, «Бофайтеры» обрушились на второй истребитель, который немедленно прервал атаку. Но оставался еще третий Me-109. Его пилот, возможно, опасаясь, что пойманный «Бофорт» ускользнет, атаковал с короткой дистанции. Маннинг маневрировал, как мог, но на торпедоносец обрушился шквал снарядов. К счастью, большая их часть отскочила от брони турели, не причинив никому вреда. Только стрелок Осмонд был временно оглушен. Нимеровски, ланкаширский еврей, бросил свой бортовой пулемет, вытащил Осмонда из башни и сам сел на его сиденье. Он как раз успел дать длинную очередь, чтобы сорвать новую атаку первого «Мессера». К этому времени Маннинг, держа на запад, уже был достаточно далеко в море. Разочарованные Me-109 повернули назад.

Маннинг знал, что ему исключительно повезло. В Листерере находилась школа истребительной авиации, и, судя по всему, германские пилоты были такими же зелеными, как их трассы. Если бы на их месте находились опытные истребители, они бы в момент прикончили подбитый «Бофорт», несмотря на вмешательство «Бофайтеров».

Когда Маннинг прилетел в Льючерс, уже сгущалась темнота и начался дождь. По пути домой он решил, что будет садиться на брюхо. Но теперь, когда путешествие благополучно завершилось, он подумал: а почему бы не попробовать выпустить колесики? Гидравлическая система текла, но закрылки и шасси вышли нормально, и Маннинг начал снижаться. Но снижение скорости и выход закрылков сломали хрупкое равновесие, которое удерживало самолет. Его финальный заход стал серией судорожных перегазовок. В результате Маннинг проскочил две трети полосы, но так еще и не сел. Впереди показалась колючая проволока, окружавшая аэродром, позади нее блестела река. Маннинг убрал шасси. Самолет плюхнулся на землю, пропахал 40 ярдов и остановился.

Маннинг, считая, что вернулся последним, не слишком волновался, что заблокировал полосу. В любом случае это было неизбежно. Но в Льючерсе еще ожидали хоть каких—то известий об Уильямсе, Бирчли и Арчере. Маннинг сбросил свою торпеду с самого маленького расстояния, привел назад тяжело поврежденный самолет, покрыв 300 миль над волнами Северного моря, и успешно посадил его. А в награду получил мощный фитиль от начальника аэродрома. Чем он думал, когда садился? Или он решил, что является единственным пилотом эскадрильи? Хладнокровный канадец заподозрил, что это не было уж СОВСЕМ несправедливо, и потому воспринял нагоняй спокойно.

А что с остальными самолетами этой волны? Оутон и МакКерн, шедшие на правом фланге шеренги, сбросили торпеды почти одновременно. Они оценили дистанцию как 1200 ярдов, и оба после этого были атакованы. Оутон летел прямо, пока не удостоверился, что торпеда пошла нормально. Когда он поворачивал вправо, его бортовой стрелок Блейден опустошил магазин своего пулемета на палубу крейсера. Через мгновение он

пожалел об этом, так как спокойный голос из пулеметной башни сообщил:

— Пара 109-х позади нас. Прямо за килем.

Блейден судорожно вырвал пустой магазин, схватил новый и принялся заталкивать в гнездо. Теперь он был готов ко всему.

— Смотрите! Истребитель заходит прямо спереди!

Блейден высунул голову в окно с левого борта, ничего не увидел, бросился к правому борту, схватив этот пулемет. Мимо промелькнула красная трасса: ниже, выше, прямо сквозь правое крыло, буквально в паре дюймов от его носа. Затем появился сам истребитель. Высокая скорость сближения сделала прицеливание невозможным. Блейден выпустил очередь вслед ему, но истребитель уже скрылся.

МакКерн, следовавший за Оутоном, был атакован тем же истребителем. Пока истребитель приближался, хвостовой стрелок торпедоносца выпустил длинную очередь, зажигательные и трассирующие пули вперемешку.

— Я попал! Он сбит!

Me-109 потерял управление и посыпался вниз, но в считанных дюймах над водой он выровнялся.

Стрелки снова поглядели на германский крейсер, надеясь увидеть признаки попадания. Но «Принц Ойген» мчался полным ходом, абсолютно неуязвимый. Стрелки потрясли головами, не веря увиденному. От такого разочарования можно получить инфаркт.

Теперь эти два самолета направились домой. Вскоре они догнали «Бофайтер», у которого из правого мотора валил дым. Торпедоносцы подлетели поближе. Они ясно увидели пилота, который рукой показывал вниз. Он собирался садиться на воду. Торпедоносцы начали кружить на месте, дожидаясь, что у него выйдет. Посадка была выполнена безукоризненно, но самолет затонул через несколько секунд. Надувная лодка так и

не появилась. Пилот и штурман остались болтаться в Северном море в 300 милях от дома.

— Давайте сбросим им лодку, — предложил Оутон.

На «Бофортах» тоже имелась маленькая надувная лодка, и Блейден по сигналу штурмана Спарка выкинул ее за борт. Затем на сцене появился истребитель «Бленхейм». Этот самолет имел собственную надувную лодку, которую экипаж сбросил так здорово, что она упала в паре ярдов от пловцов. Летчики надули лодку и вскарабкались в нее. Блейден отправил радиограмму, указав их координаты. Позднее их подобрал спасательный катер.

А что случилось с Уильямсом, Бирчли и Арчером?

Весь экипаж Арчера погиб. Этот отважный австралиец получил Крест за летные заслуги после атаки «Гнейзенау». Пусть он и спорил со своим командиром, но пошел в бой следом за ним без колебаний. Бирчли был сбит, но его и весь экипаж подобрал германский эсминец. А Уильямс? Оба его стрелка были убиты. Его штурман, Эл Моррис, который в последнюю минуту был выдернут с корабля, уходящего домой в Канаду, позднее умер от ран. Сам Уильямс, человек, который спланировал эту атаку и был полон решимости добиться успеха любой ценой, уцелел. На его долю выпало горькое испытание — потерять весь свой экипаж и оказаться пленником на корабле, который он намеревался уничтожить.

В 18.10 из Вика вылетели 15 самолетов 86-й эскадрильи в сопровождении 4 «Бофайтеров» и 12 горизонтальных бомбардировщиков «Хадсон». Они должны были выйти к берегу возле острова Эгеро, а потом повернуть на юг, чтобы образовать северную половину клещей. Вскоре после взлета один из «Бофортов» повернул назад из-за неполадок в моторе, но остальные самолеты благополучно прибыли к Эгеро в 20.00. Они уже собирались повернуть на юг, когда

пришло неправильное сообщение о положении германской эскадры, якобы находящейся к северу от них. «Бофорты» пересекали Северное море на высоте 500 футов, но на подходах к берегу снизились до 50 футов. Такой маневр помогал избежать обнаружения, но одновременно не позволял и самим самолетам заметить находящегося вдали противника. В результате Хайд повел соединение на север. Летящие на высоте 13000 футов «Хадсоны» заметили германскую эскадру на юго—востоке, однако они не могли связаться с «Бофортами» или «Бофайтерами». «Хадсоны» отбомбились по противнику, потеряв один самолет, и вернулись на базу. А в это время Хайд со своими торпедоносцами летел в направлении Ставангера, удаляясь от противника.

В Ставангере базировались германские истребители. Эти пилоты не были такими же зелеными, как в Листерере. Хайд и его соединение сначала заметили 3 Me-110, которые держались поодаль и не атаковали. На подходах к Ставангеру эта эскадрилья стала второй, которой выпало удовольствие увидеть взлет вражеских истребителей. Сарен, стрелок Хайда, все видел в деталях. Эскадрилья летела за ними в четком строю. Но атаки Me-109 постепенно развалили строй. Хайд еще несколько минут держал курс на север, решив лететь, пока не увидит «Принца Ойгена». Однако атакованные «Бофорты» один за другим сбрасывали свои торпеды. Me-109 атаковали решительно и безжалостно. Стрелки «Бофортов» отвечали яростным огнем из хвостовых турелей и бортовых пулеметов. Их стрельба была вполне эффективной. 4 «Бофайтера» в свою очередь атаковали «Мессеров». 5 германских истребителей, объятых пламенем, упали в море. В конце концов эскадрилья была окончательно дезорганизована. Хайд попытался собрать самолеты вокруг себя, повернув на юг, прочь от Ставангера. Некоторые не смогли последовать за командиром. Хайд знал, что кое—кого из них сбили. Он



видел самолет, который разбился прямо под ним, остальные падали, потеряв управление. Только по возвращению назад удалось подсчитать потери. Вернулись всего 10 «Бофортов». Для 3 экипажей из 4 сбитых это был первый вылет.

Уцелевшие приземлились, разочарованные и взбешенные. Они слышали, что 42-я эскадрилья выполнила атаку. Они слышали, что «Ойген» получил несколько попаданий. Но им не сказали о неточной радиограмме. Им так и не удалось преодолеть комплекс неполноценности. Пилоты 86-й эскадрильи остались убеждены, что их использовали в качестве приманки, чтобы отвлечь вражеские истребители и позволить 42-й эскадрилье атаковать без помех. Такая мысль казалась чудовищной и невыносимой. Однако при отсутствии других объяснений вся эскадрилья в это поверила. Таков бумеранг излишней секретности.

После атаки неповрежденный «Принц Ойген» вошел в Скагеррак, обогнул Скаген, спокойно прошел Каттегат и Большой Бельт и 18 мая в 21.15 благополучно прибыл в Киль. В очередной раз, встретив сильное истребительное прикрытие и плотный зенитный огонь, «Бофорты» не смогли причинить серьезных повреждений цели.

Это была последняя операция торпедоносцев «Бофорт» в Соединенном Королевстве. 22-я эскадрилья была отправлена на Дальний Восток 4 месяца назад. 217-я эскадрилья улетела на Мальту, а через несколько недель за ней последовала 86-я эскадрилья. К сражению у Эль Аламейна на Средиземном море оказалась и 42-я эскадрилья. Они сыграли важную роль в последующих боях.

Однако атака «Принца Ойгена» стала поворотным пунктом в действиях торпедоносцев. В первый раз «Бофорты» действовали совместно с группой отвлечения, составленной из бомбардировщиков, вместе

с истребительным прикрытием и штурмовиками для подавления зениток. Взаимодействие оказалось скверным, а результаты — катастрофическими. Но болезненный урок запомнился, хотя цена была высокой.

На Мальте торпедоносцы впервые были использованы правильно. Атака «Принца Ойгена» стала зернышком, из которого несколько лет спустя выросли мощные атаки крупных ударных групп.

## **Глава 8**

# **Торпеды на Средиземном море**

Кампании в Западной Пустыне начались зимой 1940 года, когда крошечная армия Уэйвелла — всего 20000 человек — погнала итальянцев назад, захватив Бенгази. Это была наша первая победа. Но мы не смогли использовать наше первоначальное преимущество из— за того, что противник мог легко обеспечить работу своих морских коммуникаций в отличие от нас. Нам приходилось доставлять свои припасы вокруг мыса Доброй Надежды в Египет и потом везти их через Пустыню. В это время противник контролировал центральное Средиземноморье, и мы не могли помешать ему доставлять свои грузы в Триполи и другие порты Северной Африки. С самого начала стало ясно, что добиться решительной победы на суше можно, только выиграв битву за обладание Средиземным морем.

Только торговые суда могли перевозить требующиеся грузы. Защита этих судов стала серьезной проблемой. Даже самые мощные флотские соединения становились крайне уязвимы в море, зажатом со всех сторон сушей. После поражения итальянцев в бою у Матапана вопрос о господстве на Средиземном море превратился в вопрос о господстве в воздухе.

Весной 1941 года положение англичан стремительно ухудшалось. Войска Оси захватили Грецию и Крит, англичане отступили из Западной Пустыни к границам Египта. Ранее мы могли проводить конвои из Александрии на Мальту.

Но когда резко усилилась вражеская авиация в Греции, на Крите, в Сицилии и Киренаике, походы на Мальту стали гораздо более редкими и в конце концов прекратились вообще. Наши судоходные маршруты в

Восточном Средиземноморье оказались под угрозой со стороны вражеской авиации. И что еще хуже — противник получил более короткие и лучше защищенные коммуникации, ведущие в Африку. Теперь он мог легко доставлять припасы и подкрепления войскам, угрожающим Египту.

В бою у противника осталась только одна заноза — Мальта. Наверное, сам Бог кинул этот остров в Средиземное море на благо англичанам. Все морские коммуникации Роммеля находились в пределах досягаемости самолетов среднего радиуса действия, базирующихся на Мальте.

Но в 1940 и 1941 годах подходящих самолетов просто не имелось. И все же с началом военных действий на Средиземном море Мальта доказала свое стратегическое значение. Эта база находилась в узловой точке всех судоходных маршрутов Оси. Ее бомбардировщики могли наносить удары по Триполи и Неаполю. Самолеты—разведчики могли следить за главными итальянскими портами, находить и преследовать вражеские конвои. Их донесения стали основой успешных действий ударных самолетов с Мальты.

Кроме фактически потопленных судов, угроза с Мальты вынуждала конвои противника следовать в Триполи, делая большой круг, чтобы избежать обнаружения. Это почти удваивало протяженность маршрута и значительно увеличивало опасность атак подводных лодок. Переходы отнимали гораздо больше времени, хотя ни лишним временем, ни лишним тоннажем противник не располагал. Кроме того, вражеские суда расходовали значительно больше топлива, которого итальянцам уже не хватало. Таким образом наступательные возможности войск Оси в Северной Африке сокращались, а транспортный флот испытывал постоянное напряжение.

В результате совместных усилий, особенно летом и осенью 1941 года, Роммель начал испытывать серьезные проблемы со снабжением. «Бленхеймы» днем, «Суордфиши» и «Альбакоры» ВСФ ночью, а также подводные лодки наносили тяжелые удары. В ноябре 1941 года Окинлек начал свое наступление в ходе операции «Крусейдер», и к январю 1942 года Роммель откатился к Эль Агейле, практически не имея ни продовольствия, ни топлива, ни боеприпасов.

Угроза со стороны Мальты стала настолько серьезна, что немцы были вынуждены признать ее. В декабре 1941 года они перебросили в Сицилию 400 самолетов под командованием Кессельринга. Это соединение состояло из частей, отозванных с русского фронта, плюс часть сил — с Западного. Таким образом было собрано около 600 самолетов. Имея эти самолеты, Кессельринг намеревался ликвидировать Мальту как военно—морскую и авиационную базу, уничтожив все военные сооружения, прежде всего аэродромы. Это избавило бы морские коммуникации от угрозы воздушных атак.

5 января конвой благополучно доставил в Триполи 55 танков, 20 бронетранспортеров, противотанковые орудия и массу различных грузов. Для Роммеля это было равнозначно выигрышу сражения, хотя ему по—прежнему многого не хватало, прежде всего топлива. Однако он немедленно начал планировать новое наступление. 21 января Роммель провел разведку боем, хотя так и не решил проблему снабжения. Это была отчаянная затея. Его войска имели продовольствия всего на 3 дня, а Люфтваффе через 5 дней были бы прикованы к земле из—за отсутствия топлива. Африканский Корпус после этого полностью лишился бы воздушной поддержки. Но положение англичан было немногим легче. Линии снабжения были растянуты до предела. Мы захватили Бенгази, но не смогли использовать этот важнейший порт, так как его сооружения были

уничтожены, а гавань забита потопленными судами. Германская разведка боем захватила нас врасплох. Роммель смог развить наступление, используя захваченные британские припасы.

В феврале Роммель отбил Газалу, расположенную в нескольких милях к западу от Тобрука. Однако, чтобы удержать захваченное и подготовить наступление на Египет, ему следовало полностью обезопасить свои коммуникации. По мере наступления немцев ВВС Западной Пустыни отходили назад, и в результате немецкие коммуникации оказались вне пределов досягаемости самолетов с египетских аэродромов. Таким образом Роммель начал всерьез угрожать полностью захватить Средиземноморье — за исключением Мальты, которая оставалась у него бельмом на глазу. Поэтому он потребовал уничтожить Мальту.

Англичане по—прежнему стремились использовать остров для нанесения ударов по итальянским судам. Однако выполнять эту задачу становилось все труднее, так как противник непрерывно наносил удары по аэродромам. Кроме этого, вражеские истребители постоянно патрулировали вокруг Мальты. На берегах Сицилии были установлены новые мощные радары. На островных аэродромах полетам часто мешала скверная погода. Таков был неполный список помех. Налеты вражеской авиации в феврале стали настолько мощными, что пришлось отвести «Веллингтоны» и «Бленхеймы» на аэродромы Среднего Востока, и атаки вражеского судоходства практически прекратились.

В конце 1941 года началась отправка «Бофортов» из Англии на заморские театры. Несмотря на потери во время перелетов, их количество на Среднем Востоке постоянно росло. Здесь в Александрии была создана Группа взаимодействия с флотом, и только что сформированная 39-я эскадрилья «Бофортов» была

передана ей. Через несколько месяцев слава этой эскадрильи затмила все остальные, даже знаменитую 22-ю эскадрилью.

Когда 21 января Роммель начал свою разведку боем под Эль Агейлой, наши самолеты—разведчики получили приказ усилить наблюдение за морем. По некоторым признакам, в Триполи должен был отправиться большой конвой, чтобы облегчить положение Роммеля со снабжением. Противник поступил именно так, как и предполагалось. Это позволило 39-й эскадрилье продемонстрировать свое умение.

Утром 23 января был обнаружен большой конвой, состоящий примерно из 20 судов. Итальянцы пошли на беспрецедентные меры, чтобы защитить его: в состав эскорта вошли даже линкоры и крейсера, не считая эсминцев. Самым большим из транспортов был 14000-тонный «Виктория», который Чиано в своих дневниках называет «жемчужиной итальянского торгового флота». В Бенгази было собрано большое ударное соединение «Бленхеймов» и «Альбакоров». В атаке должны были участвовать «Альбакоры» с Мальты. В состав ударной группы в Бенгази были включены 3 «Бофорты» из новой 39-й эскадрильи. Это была первая торпедная атака «Бофортов» на Средиземном море. Их пилотировали Тэйлор, Грант и Джемсон. Несмотря на плотный зенитный огонь, они атаковали «Викторию» и сбросили свои торпеды на расстоянии 1500 ярдов. Транспорт был поврежден, и позднее его добились «Альбакоры». Вместе с кораблем на дно пошли все грузы и 300 из 400 солдат, находившихся у него на борту.

Однако остальные суда конвоя дошли до цели. В следующие недели это же удалось еще нескольким конвоям. Регулярный беспрепятственный проход вражеских конвоев стал тревожным признаком. Больше всего это волновало молодого майора авиации, только что прибывшего на Средний Восток и уже смозолившего

себе пятки в каирских штабах. Улетая на Средний Восток, этот молодой офицер сумел вырвать у одного из высших чинов министерства авиации обещание, что его назначат командиром эскадрильи «Бофортов». Однако очень многие прибывали туда с подобными рассказами, и наш офицер ничем не мог подтвердить свои слова. Его определили на штабную работу. В 39-й эскадрилье не было вакансий, и она тоже пролетела мимо него. Однако наш молодец быстро заставил штабистов пожалеть о своем решении, и они с радостью постарались от него избавиться. Этого офицера звали Пэт Гиббс.

Воздушное наступление на Мальту достигло своего пика в апреле 1942 года. Истории о том, как «Харрикейны» сражались с бесчисленными волнами вражеских истребителей и бомбардировщиков, или о том, как «Спитфайры» взлетали с авианосцев и тут же вступали в бой, рассказы о нечеловеческих усилиях наземного персонала стали легендой. Более 1000 германских самолетов было сбито и повреждено над островом, и Мальта выжила.

В разгар воздушного блица противник решил, что ситуация совершенно безопасна и можно провести большой конвой в Бенгази прямо под берегом Мальты. На Мальте не осталось ударных самолетов, а конвой шел вне пределов досягаемости «Бофортов» из Египта, если считать с обратным полетом. Однако «Бофорты» могли атаковать конвой, а после этого сесть на Мальте.

Сам конвой состоял из 4 больших транспортов в сопровождении 5 эсминцев и 2 кораблей ПВО. Это была цель, которая оправдывала двойной риск для «Бофортов» — со стороны сил сопровождения конвоя и со стороны Me-109, круживших над Мальтой.

В это время 22-я эскадрилья, направлявшаяся на Дальний Восток, находилась в Египте. 39-й эскадрилье не хватало самолетов и опытных экипажей, поэтому 22-ю эскадрилью растаскали по кускам. Она уже провела



несколько мелких атак вместе с 39 эскадрильей. А теперь ее задержали еще на несколько дней, чтобы она смогла участвовать в новой операции.

13 апреля пришел приказ подготовиться к операции. Было решено послать 10 самолетов. Один стартовал рано утром, чтобы обнаружить конвой с помощью радара и сообщить его координаты. 3 звена должны были находиться в готовности в Бу Амаде, на передовом аэродроме возле Тобрука, и дожидаться новостей. Пилотом разведчика был летчик 22-й эскадрильи Хауройд. В операции участвовали еще 2 экипажа этой эскадрильи. Белфилд, как и Хауройд, воевал уже 9 месяцев в составе этой части. Ударную группу возглавлял другой пилот 22-й эскадрильи, австралиец Джонни Лэндер.

Самолет Хауройда взлетел 14 апреля в 7.30. Он нашел конвой и передал сообщение по радио. Но когда самолет садился на Мальте, его атаковали Me-109 и обстреляли из пушек. Хауройд благополучно посадил «Бофорт», но уже на земле сам был убит. Его штурман получил тяжелые ранения и позднее умер в госпитале. Это же самое предстояло испытать и остальным экипажам.

Сообщение Хауройда было получено в Бу Амаде, и ударная группа взлетела в 12.00. «Бофорты» сопровождали 4 «Бофайтера», а впереди летел «Мэриленд», который сообщил по радио последние координаты конвоя.

За несколько минут до взлета на самолете Бевериджа, одного из командиров звеньев 39-й эскадрильи, обнаружилась поломка турели. Беверидж решил взять самолет одного из экипажей, участвовавших в операции 2 дня назад. Ровно в поддень ударная группа из 8 самолетов поднялась в воздух. Ведущее вено состояло из 2 самолетов — Лэндер и Белфилд, остальные из 3. Справа от звена Лэндера

летели Беверидж, Би и Седдон, а слева — Лининг, Гун и Уэй. Гораздо более скоростные «Бофайтеры» старались удержаться вместе с торпедоносцами. Немного позднее в строй влетел «Мэриленд», обогнал «Бофорты» и установил контакт с конвоем. Он передавал его координаты, пока не был сбит Ju-88 прямо над конвоем.

«Бофорты» прибыли в точку в 70 милях юго—восточнее Мальты. Не обнаружив противника, они правильно предположили, что проскочили мимо, повернули на юго—запад и развернулись в линию, начав поиск. Вскоре кое—кто из летчиков заметил на западе дым. У них не было связи с командиром, и все попытки привлечь его внимание провалились. Два Ju-88, охранявшие конвой, заметили «Бофорты» и подлетели ближе полюбоваться на них, но почему—то не атаковали. Зато «Бофайтеры» сбили один «Юнкерс». Но к этому времени у них начало кончаться топливо, поэтому «Бофайтеры» вышли из строя и направились на Мальту. Лэндер решил атаковать.

К этому времени растрепанная линия торпедоносцев прошла далеко на юго—запад, и впереди показался большой конвой. Лэндер повернул к нему, остальные «Бофорты» последовали за лидером. Конвой все еще находился в пределах действия истребителей с сицилийских аэродромов. Когда торпедоносцы подлетели ближе, они обнаружили 15–20 Me-109, 6 Me-110 и несколько Ju-88. Большинство выходящих в атаку «Бофортов» были сами немедленно атакованы.

4 транспорта шли «коробочкой», стараясь уклониться от торпедоносцев. Лэндер повел «Бофорты» на сближение, чтобы быть уверенным в успехе атаки. Лэндер и Белфилд атаковали концевой левый транспорт с правой раковины. Лининг повел свое звено в атаку на это же судно с левого борта. Беверидж атаковал правое концевое судно. Почти все «Бофорты» были атакованы истребителями. Зенитный огонь кораблей был плотным

и точным, поэтому летчики имели мало шансов увидеть, как пошли торпеды. На 2 атакованных судах были замечены 3 взрыва, левое судно окуталось дымом, но уточнить результаты оказалось невозможно.

Сразу после сброса торпед Уэй потерял контакт с Линингом и Гучем. Проскочив позади атакованного транспорта, он присоединился к Лэндеру и Белфилду. За ним неотступно гнались Me-109, и когда «Бофорт» Уэя оказался рядом с самолетом командира группы, он был сбит.

Теперь началась отчаянная гонка к Мальте, пока Me-109 не нашли новые жертвы. Все «Бофорты» отчаянно вертелись, чтобы уклониться от истребителей, стараясь в то же самое время держаться как можно теснее. Стрелки непрерывно стреляли из хвостовых пулеметов «Виккерс». Но до Мальты было полчаса полета, а в небе кишели стаи истребителей. Радар на Мальте утверждал, что их было больше сотни.

Самые мощные атаки обрушились на звено Бевериджа. Сам Беверидж был сбит первым. Но с каждым мгновением «Бофорты» приближались к цели, и вскоре на горизонте показался остров. Затем был сбит «Бофорт» Седдона. Он буквально разлетелся на куски, но Седдон сумел посадить развалину на воду примерно в 6 милях от острова. Резиновая лодка была продырявлена, и ее не удалось надуть. 2 члена экипажа были ранены. Один из них, канадец МакГрегор, вызвался проплыть 6 миль до Мальты. За ним последовал Миллер — один из стрелков. На месте остались еще 2 человека: сам Седдон и раненный Киган. Они держались за крыло тонущего «Бофорта» и следили за пловцами.

Тем временем Би сумел прорваться к острову, его самолет видели уже над сушей. Но когда он заходил на посадочную полосу, его атаковали Me-109, и торпедоносец упал в море. Звено Бевериджа было полностью уничтожено.

Теперь истребители обрушились на ведущие «Бофорты» — Лэндера и Белфилда. Самолет Лэндера получил попадание над хвостовым колесом, была повреждена гидравлическая система. Через несколько секунд последовали новые попадания. На сей раз была снесена обшивка хвоста, остался голый набор. Однако Лэндер сумел выровнять самолет над самой водой. Потом атаковал еще один Me-109. Его снаряды продырявили оба крыла, фонарь кабины был расколот. Масло из гидравлической системы залило весь самолет, покрыв его жирным слоем. Лэндер, чтобы уклониться от новой атаки, резко положил самолет на крыло и зацепил правой консолью за волну. Послышался глухой шлепок, словно гигантское весло ударило по воде, «Бофорт» весь содрогнулся, но удержался в воздухе. Осмотревшись, Лэндер увидел задравшийся вверх кончик крыла. Прямо перед ним находилась Мальта. Он прижимал «Бофорт» к воде, пока перед кабиной не выросли белые скалы. Таким образом он хотел стряхнуть с хвоста преследователей. Но «Мессеры» гнались за ним. Их очереди крошили известняк береговых обрывов. Наконец Лэндер сумел избавиться от погони. Он нашел аэродром и посадил самолет на брюхо на краю посадочной полосы. После этого экипаж бегом бросился в укрытия.

Белфилд пропал. Он до последнего держался вместе с Лэндером, но недалеко от острова был сбит и упал в воду.

Лининг и Гуч, потеряв Уэя при выходе в атаку, каким —то чудом сумели удержаться вместе. Гуч упрямо держался на хвосте командира звена, несмотря на его безумные манеры. Однажды Лининг заложил крутой вираж вправо со снижением к самой воде, чтобы стряхнуть преследующий Ju-88, и пришел в восторг, услышав лаконичное сообщение дисциплинированного стрелка:

— Мистер Гуч все еще здесь.

Самолет Гуча получил несколько пробоин бензобака. Гидравлика тоже пострадала. Тем не менее оба самолета благополучно сели на Мальте.

Беверидж и Би пропали вместе со своими экипажами. Позднее было найдено тело Бевериджа. Уэй был сбит прямо над конвоем. На следующий день был подобран Белфилд со своими людьми, он болтались в резиновой лодке. Остается рассказать, что произошло с Седдоном, сбитым в 6 милях от Мальты.

Когда МакГрегор поплыл на остров, Седдон и Киган остались рядом с самолетом. Они надули свои жилеты и пожелали удачи пловцу. Миллер поплыл следом за МакГрегором, однако они быстро потеряли друг друга.

МакГрегор был сильным мужчиной и хорошим пловцом. Однако он получил пулевую рану в спину и никогда ранее не совершал заплывов на такую дистанцию. Вскоре после того, как он покинул тонущий «Бофорт», МакГрегор понял, что силы оставляют его. На нем были только шорты и майка, но после часа в воде даже они начали тянуть на дно. МакГрегор содрал с себя одежду. Но перед этим он вспомнил, что в кармане шортов лежит египетский фунт. В любом случае МакГрегор оставался истым шотландцем. Прежде чем шорты уплыли, он достал банкнот из кармана и зажал его в кулаке.

МакГрегор плыл час, второй, третий, четвертый, но Мальта все еще оставалась далеко. Он почувствовал, что левая рука немеет. Браслет часов начал казаться ему настоящими кандалами. МакГрегор снял часы и попытался надеть их на правую руку. Но пальцы сами разжались, и часы утонули. Однако египетский фунт он держал крепко.

Последний час его держала на воде только сила воли. МакГрегору потребовалось 5 часов, чтобы достичь острова. После этого он обнаружил, что находится возле

мелового обрыва. К счастью, его увидел фермер—мальтиец, и на следующий день прилетел самолет—спасатель. Апрельская ночь холодна, а раненный, измученный и голый МакГрегор провел ее прямо на камнях. Однако в госпитале он быстро поправился, А самое главное — он сохранил свой египетский фунт.

Миллер, который поплыл за ним следом, пропал без вести. Также пропали и Седдон с Киганом. Из 36 членов экипажей 8 «Бофортов» погибли 17. Когда МакГрегор полностью выздоровел, он был переведен на более безопасный самолет — летающую лодку «Сандерленд». Вскоре он погиб во время аварии на взлете. Джонни Лэндер, который возглавлял ударную группу и спасся только чудом, позднее стал командиром 22-й эскадрильи в Бирме. Февральской ночью 1945 года он возвращался на аэродром на джипе после вечеринки. Джип свалился с небольшого мостика и перевернулся. Лэндера придавило рулевым колесом, и он утонул на глубине 6 дюймов.

Лининг оказался единственным пилотом, который на следующий день улетел на своем «Бофорте» обратно в Египет. Его самолет вообще не получил повреждений. Экипаж напрасно пытался найти хоть единственную царапинку. Ничего!

После этих тяжелых потерь 39-я эскадрилья оказалась обескровлена. Вдобавок 22-я эскадрилья улетела в Индию. После гибели Бевериджа оказалась вакантной должность командира звена. Наконец—то настал черед Пэта Гиббса.

## Глава 9

### Июньский конвой на Мальту

В первой половине мая воздушное наступление против Мальты значительно ослабло. С германской точки зрения следовало высадить десант и захватить остров. Сначала предполагалось, что парашютисты Оси захватят Мальту сразу после апрельского блица, до того, как Роммель начнет последнее наступление с целью выбить англичан из Африки. Если бы такая операция была успешно завершена, она имела бы решающее значение. Однако героическая оборона Крита в мае 1941 года теперь принесла плоды. Немцы не забыли страшных потерь, понесенных там. Насколько дороже им могла обойтись высадка на Мальте! Не следует сомневаться, что высадка значительных сил привела бы к падению Мальты. Однако немцы испугались. Им не хватало уверенности в себе и веры в союзников.

Немцы предложили компромиссный план нейтрализации Мальты. Но это было неверно с военной точки зрения. Мальта могла понести любые потери, но если не будет достигнуто абсолютное господство в воздухе, эти потери могут быть восполнены, и остров восстановит свою мощь. Пока Мальта находится в руках англичан, в Сицилии приходилось держать около 600 самолетов, чтобы нейтрализовать остров. Но Роммель консолидировал свои позиции и сейчас готовил решающий удар. Ему требовалась авиация для поддержки решающего наступления.

Роммель знал, что англичане в свою очередь накапливают силы в Египте. Он рвался поскорее начать последнее наступление, которое приведет его в Каир. И он позволил Мальте нанести удар в спину.

У англичан хватало своих проблем, связанных с Мальтой. Остров удалось защитить от ударов с воздуха, но теперь его следовало перевооружить и восстановить его ударную мощь. Так как немцы захватили Грецию и Крит, риск при проводке конвоя с востока возрастал неизмеримо. Конвой с запада мог встретить почти столько же опасностей. Ожидаемое противодействие было настолько мощным, что лишь самая крупная операция получала шансы на успех. Поэтому было решено в середине июня провести на Мальту 2 конвоя — один из Англии через Гибралтар, второй — из Александрии. Планировалось прибытие конвоев с интервалом 24 часа. Таким образом надеялись вынудить противника разделить свои силы и ослабить его удары.

Стратегические бомбардировки в поддержку запланированной операции начались 24 мая. Самолеты с Мальты атаковали сицилийские аэродромы и порты Неаполь, Мессина, Кальяри и Таранто. Бомбардировщики из Египта атаковали вражеские аэродромы на Крите и в Киренаике сразу перед началом операции и в ходе ее. Было сделано все, чтобы ослабить ударную мощь противника. Но над всей операцией незримо витала тень ужасного чудовища — итальянского флота, встреча с которым привела бы к колоссальному морскому сражению. 2 эскадрильи торпедоносцев «Бофорт» и 6 торпедоносцев «Веллингтон» стояли наготове на случай, если итальянский флот выйдет в море. Для действий в качестве торпедоносцев было переоборудовано совсем немного «Веллингтонов», поэтому ими не укомплектовывали отдельные эскадрильи. Самолеты были слишком тихоходны и уязвимы для дневных атак, однако они были приспособлены для действий ночью при лунном свете или с помощью осветительных ракет. Они несли по 2 торпеды. 217-я эскадрилья «Бофорт» только что прилетела из Англии, чтобы действовать с



Мальты. 39-я эскадрилья стояла в готовности в Бу Амаде.

Конвой с запада двигался из Англии через Гибралтар. Он состоял из 4 транспортов в сопровождении военных кораблей. Эскадра прошла Гибралтарский пролив утром 13 июня. В тот же день одна из наших подводных лодок у северо—западного побережья Сицилии заметила вражескую эскадру, вышедшую из Кальяри, Сардиния. Она состояла из 2 крейсеров и 3 эсминцев. Ночью с Мальты вылетела группа из 4 «Веллингтонов», но из—за трудностей с освещением цели они были вынуждены вернуться, не сбросив торпеды. На следующий день самолеты—разведчики обыскали район между Сицилией и Пантеллерией, но никого не обнаружили. Уже в сумерках фоторазведчик «Спитфайр» заметил итальянцев, выходящих из Палермо. К эскадре присоединился еще 1 эсминец. Однако к этому времени конвой из 7 транспортов, который вышел из Александрии 12 июня, попал в опасную зону, где его могли перехватить вышедшие из Таранто главные силы итальянского флота. Поэтому фоторазведчик с 2 крейсеров и 4 эсминцев был перенацелен на район к югу от Таранто. Сам конвой в течение дня уже подвергся южнее Крита в «бомбовой аллее» серии мощных воздушных атак, в ходе которых был потоплен 1 транспорт. Вечером 14 июня «Спитфайр» в 70 милях южнее Таранто обнаружил итальянский флот. Соединение из 2 линкоров типа «Литторио», 4 легких крейсеров и 8 эсминцев направлялось на юг.

Острота ситуации и совсем небольшое время, оставшееся до темноты, заставили англичан отправить с Мальты звено из 4 торпедоносцев «Веллингтон», один из которых имел радар, не дожидаясь новых сообщений о противнике. Неприятель находился примерно в 250 милях южнее Таранто, однако он ставил такие

эффективные дымовые завесы, что выйти в атаку сумел только один «Веллингтон». В густом дыму он сбросил 2 торпеды по какому-то крупному кораблю. Мигнула неясная вспышка, но увидеть результаты было невозможно. Остальные 3 торпедоносца вернулись на базу с торпедами.

На рассвете планировалась атака звена «Бофортов» из состава 217-й эскадрильи. Это была уже совсем не та эскадрилья, которая в апреле улетела на север, чтобы принять участие в операциях у побережья Норвегии вместе с 42-й и 86-й эскадрильями. Из тех, кто атаковал «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в Ла Манше, уцелел только Олдридж. Не считая Олдриджа, лишь один человек мог похвастаться боевым опытом — канадец Стивене, ранее летавший в составе 22-й эскадрильи. Командир эскадрильи подполковник авиации Дэвис, как и Уильямс, Клифф и Гиббс, много лет провел в Госпорте и сбросил там немало торпед, но в боях еще не участвовал. Когда 10 июня они прибыли на Средиземное море, имея специальную задачу охотиться за кораблями итальянского флота, базируясь на Мальте, 217-я эскадрилья была не более чем сборищем неопытных новичков. Торпедное оборудование самолетов было снято, чтобы освободить место для дополнительных баков, и за время путешествия пришло в состояние полного хаоса. Только титанические усилия техников на Мальте позволили вернуть 11 самолетам боеспособность буквально за несколько часов до выхода итальянского флота в море.

9 «Бофортов» под командованием подполковника авиации Дэвиса вылетели из Луки 15 июня в 4.15. Экипажи почти не имели опыта ночных полетов, но все, кроме 4, сумели занять свои места в строю, выйдя в точку сбора вблизи острова. После этого самолеты взяли курс прямо на восток, где на расстоянии 200 миль они предполагали найти итальянский флот. 4 экипажа, не

прибывшие на рандеву, полетели к цели самостоятельно. Как ни странно, среди них оказались Олдридж и Стивене. Ночь была очень темной, и Олдридж решил не тратить время на поиск эскадрильи и направился прямо к цели. Стивене, который должен был возглавить одно из звеньев, крутился на месте какое—то время, но потом понял, что остальные самолеты его звена потеряли его. В конце концов он тоже повернул на восток, хотя и чуть позже остальных.

Олдридж уже пролетел 200 миль на восток от Мальты, но не обнаружил ни своих самолетов, ни кораблей противника. Он не имел ни малейшего представления — опоздал он или прибыл слишком рано. На самом деле он опередил остальных на несколько минут. Прямо впереди занимался рассвет. Он находился в самом центре Средиземного моря на равном расстоянии от Мальты, Италии, южной Греции, Крита и Киренаики. Сюда же должен был прибыть и итальянский флот. Далеко впереди темнели Греция и Крит, а справа — массивный выступ Киренаики между Тобруком и Бенгази. Чуть левее располагалась главная база итальянского флота Таранто. Оттуда вышел вражеский флот, но прошел ли он эту точку — оставалось только гадать. Темнота немного рассеялась, и если поблизости окажутся корабли, пилот их обязательно заметит.

Олдридж продолжал лететь прямо на восход, хотя мысль, что Таранто остается слева и теперь почти прямо сзади, давила на него. Он обернулся влево и увидел поднимающийся столб дыма. Внезапно Олдридж различил корабли, один за другим они возникали из темноты, сверкая подобно звездам. Он полетел прямо позади них и пересек кильватерную струю всего в 1 или 2 милях за эскадрой.

Какое—то время Олдридж колебался. Если он повернет назад и атакует противника с левого крамбола, то самолет ясно обрисуеться на фоне зари. Его

и так уже должно быть заметно на розовом фоне. Однако, насколько мог судить пилот, он пока еще остался незамеченным. Почему бы не повторить то, что случилось пару минут назад? Он снова выйдет на эскадру из темноты, но на сей раз уже не случайно, а намеренно.

Олдридж повернул на юг, подальше от противника, потом на запад — к Мальте, пока не оказался западнее цели. После этого Олдридж снова лег на первоначальный курс.

До сих пор он делал все совершенно хладнокровно, словно читал букварь. Просто второй заход на ту же цель...

Олдридж увидел 4 больших корабля в кильватерной колонне, которые опознал как тяжелые крейсера. Он нацелился на головной. Это был тяжелый крейсер «Тренто», который вел флот. Никто не видел торпедоносца.

Рассвет был хмурым. Даже в самолете люди ощущали таинственную тишину и покой мгновения. Самолет вышел в идеальную точку для сброса торпед — 45° справа по носу от цели. Корабли мирно резали волны. Олдридж подошел менее чем на 1000 ярдов к головному крейсеру и сбросил торпеду. Утренняя тишина оставалась нерушимой, и он затаил дыхание.

Он заложив вираж вправо, вслед самолету раздалось несколько беспорядочных выстрелов. Торпеда пошла идеально, и Олдридж знал, что она должна попасть в цель.

С нетерпением он ждал, когда ядовитая стрела поразит крейсер. Наконец корабль содрогнулся, взвился столб воды высотой 50 футов. Вверх поднялись языки пламени, повалил дым. Это послужило маяком для Стивенса, находившегося в 35 милях от места событий. Олдридж еще раз оглядел сцену с чувством удовлетворения и повернул домой.

Атака главных сил эскадрильи началась на пару минут позднее. Дэвис повел звено из 3 самолетов на второй корабль в колонне слева с носа. 2 других самолета атаковали с противоположного борта. Идеальный строй итальянского флота в считанные мгновения превратился в дикий хаос. Корабли описывали беспорядочные круги, рассыпавшись в разные стороны. Их кильватерные струи извивались, как змеи, и пересекали друг друга. Зенитный огонь был достаточно сильным, и несколько самолетов получили попадания.

За этой атакой в перископ следил командир британской подводной лодки. Он замер, как зачарованный, почти забыв об опасности, грозящей ему самому. Однако суматошное маневрирование кораблей и бешеная стрельба сбили прицел неопытным пилотам. Все торпеды прошли мимо.

Чуть позднее на сцене появился Стивене. Основная атака закончилась несколько минут назад, день набрал полную силу. Строй итальянцев был все еще полностью развален, некоторые корабли вели бешеную пальбу из зениток. Небо на высоту до 10000 футов было испещрено разрывами, хотя Стивене не видел даже признаков присутствия горизонтальных бомбардировщиков, которые могли лететь на такой высоте, их ведь и не могло быть здесь.

В качестве цели он выбрал крейсер, оторвавшийся от ядра эскадры. Этот корабль был уже тяжело поврежден Олдриджем. Он стоял, накренившись, и эсминец пытался поставить вокруг него дымовую завесу. Прежде чем Стивене вышел в точку сброса торпеды, он был замечен. Зенитки открыли огонь. Стивенсу показалось, что крейсер дал ход, поэтому он взял упреждение в половину корпуса и сбросил торпеду. Пилот не понял, что «Тренто» стоит на месте; если бы он целил без упреждения, торпеда обязательно попала бы в цель.

Однако в любом случае «Тренто» был обречен. Через несколько минут его добила подводная лодка, следившая за этой атакой.

С точки зрения количества потопленных кораблей атака 217-й эскадрильи имела ограниченный успех. Еще несколько пилотов утверждали, что добились попаданий, однако это было не так. Вдобавок итальянский флот по—прежнему следовал на юг. Если кто—то еще сомневался, поколебалась решимость итальянцев или нет, вскоре все сомнения разрешились. Сразу после атаки итальянский флот повернул на юго—восток. Этот курс через 3 часа должен был привести его на встречу с конвоем, вышедшим из Александрии.

Этот конвой в течение ночи следовал обратным курсом, дожидаясь результатов атаки самолетов с Мальты. После известия об атаке 217-й эскадрильи он снова повернул к Мальте. Однако самолет—разведчик сообщил, что итальянский флот не отреагировал на атаку. Поэтому перед главнокомандующим Средиземноморским флотом всерьез встала перспектива столкновения двух соединений. Конвой получил приказ отвернуть на север и выждать, пока не прояснится ситуация.

За ночь итальянский флот вошел в пределы досягаемости «Бофортов» 39-й эскадрильи из Египта. Соединение американских «Либерейторов» в зоне Суэцкого канала тоже находилось в готовности к атаке. Сначала предполагалось, что «Бофорты» вылетят из Бу Амада. Но 26 мая Роммель возобновил наступление. Он хорошо использовал припасы, подвезенные ему в течение последних 4 месяцев. Бу Амад был захвачен немцами. 39-я эскадрилья была вынуждена отступить к Сиди Баррани. Находясь там, «Бофорты» с трудом могли долететь до места боя и вернуться.

Если бы эскадрилья действовала из Бу Амада, «Бофорты» могли лететь подальше от берегов

Киренаики, захваченной врагом. Но теперь им пришлось лететь прямо к цели, проходя в опасной близости к вражеским аэродромам. Они не имели истребительного прикрытия, так как те прикрывали отступающую армию. И все—таки угроза вражеских истребителей оказалась слабее угрозы остаться без топлива. Результаты поражения в Западной Пустыне нарастали, как снежный ком.

12 «Бофортов» вылетели из Сиди Баррани в 6.15. 4 звена по 3 самолета в каждом возглавляли подполковник авиации Мэзон (командир эскадрильи), Гиббс, Тэйлор и Лининг. Для этой операции эскадрилья получила несколько «Бофортов II» с мотором «Твин—Уосп». Однако Мэзон предпочел лететь на старой машине Mark I, руководствуясь принципом, что группу должен вести самый тихоходный самолет. Мэзон и Гиббс возглавляли 2 средних звена, Тэйлор вел правое, а Лининг — левое. Мэзон и Гиббс проинструктировали их.

— Если вы увидите крейсера и эсминцы, игнорируйте их, — говорил Гиббс. — Ищите сундуки. Следуйте за мной.

Мэзон проложил курс в море так далеко, как только мог. Но последние 2 часа они летели в лихорадочном напряжении. Вражеская авиация с аэродромов, находившихся прямо за горизонтом по левому борту, наносила удары по британскому конвою, и вряд ли стоило надеяться, что 12 «Бофортов» проскочат незамеченными.

Они летели на высоте 50 футов вдоль берега мимо Гам—бута, Тобрука, Газалы. Наконец они миновали Дерну — самую северную точку Киренаики. Теперь они удалялись от земли. Вражеские истребители остались позади.

Затем с ними случилось первое несчастье. В нескольких милях позади один из стрелков увидел всплески воды. Он принял их за падающие бомбы. Но

поблизости не было кораблей, он не мог различить никаких самолетов, и потому был озадачен. Стрелок вызвал своего пилота.

— Я вижу нечто, что походит на падающие в воду бомбы, в 5 милях позади нас. И ничего больше.

— Раскрой глаза пошире.

Эти всплески не были вызваны бомбами. Соединение из 5 Me-109 вылетело с аэродрома Дерны, чтобы прикрыть бомбардировщики, которые собирались атаковать британский конвой. Они несли подвесные баки. Как только вражеские пилоты заметили «Бофорты», они сбросили баки и ринулись в погоню.

Германские истребители атаковали с юго—востока. Многие летчики ничего не видели, пока крайний левый «Бофорт» внезапно не разломился надвое. Обе половины полетели в море, причем носовая часть загорелась. Мэзон толкнул сектора газа до упора вперед, но более скоростные «Бофорты II» проскочили мимо, оставив командира группы позади.

Все «Бофорты» отчаянно вертелись, держась в тесном строю. Стрелки открывали огонь по истребителям при первой же возможности. Несколько пулеметов на новых «Бофортах II» заклинило, что напомнило первые атаки «Шарнхорста». Тем не менее, германские пилоты вели себя с большой осторожностью, атакуя только самые крайние «Бофорты». Немцы пикировали сбоку, заходя в хвост торпедоносцу. Именно таким образом был сбит крайний правый «Бофорт». Его пилот, который ранее летал на «Сандерлендах», попросил поставить его на место, где будет больше свободы маневра. Это был его первый вылет с торпедой.

Сам Мэзон обнаружил, что идет предпоследним в растрепанном строю. Честь оказаться замыкающим была предоставлена старшему сержанту Дафферну. Его стрелок сообщил, что сзади заходят 3 истребителя. Дафферн находился недалеко от командира группы.



Стрелки открыли огонь по «Мессерам», но пулеметы почти сразу заклинило. Радист выпустил длинную очередь из бортового пулемета, но был тут же ранен ответным огнем, получив множество ран в руки и ноги. З истребителя атаквали одновременно: сзади слева, сзади справа и точно сзади. Они держались на расстоянии 800–1000 ярдов вне дальности стрельбы пулеметов «Бофортов». Теперь немцы сменили тактику. Они давали ручку от себя, нажимали гашетку и следили за трассерами. Потом медленно поднимали нос самолета, пока трасса не упиралась в мишень.

Хвостовой стрелок Дафферна сообщал ему положение истребителей и говорил, как идут трассы. Все, что мог сделать Дафферн — сбивать прицел скольжением на крыло. Внезапно его ноги сбросило с педалей, когда прямым попаданием был поврежден руль. Пока неуправляемый самолет мотало вправо и влево, ноги Дафферна просто плясали по кабине. С огромными усилиями он сумел водрузить ноги на педали и восстановил управление. Здесь пилот обнаружил, что рулевые тяги тоже повреждены, и руль откликается, только если вдавить педаль до упора.

Пока самолет мотался, как пьяный, германские истребители тщетно пытались пристреляться. Впрочем, иногда они попадали. Взрывом снаряда рация была выброшена из гнезда, трассеры пронизали гондолы двигателей. Самолет сейчас больше всего напоминал дуршлаг. Ветер пронзительно свистел в пробоинах. Но каким—то чудом моторы работали, и Дафферн летел.

Длинные очереди немцев были эффектны, однако они привели к огромному расходу боеприпасов. Вскоре истребители отвернули прочь. Еще один пилот «Бофорта» был вынужден повернуть к берегу. Он совершил вынужденную посадку позади линии фронта. Еще один или два самолета сбросили торпеды, чтобы удержаться в воздухе. Дафферн на тяжело

поврежденном самолете, без пулеметов, без рации, имея раненого стрелка, решил, что продолжать полет не имеет смысла, и повернул назад, в Сиди Баррани. Еще несколько пилотов обнаружили, что израсходовали слишком много бензина, уклоняясь от истребителей, поэтому у них не осталось надежды выполнить атаку и сесть на Мальте. Они тоже повернули назад. Когда Мэзон восстановил порядок, то обнаружил, что группа сократилась с 12 самолетов до 5.

Такое начало операции многих заставило бы повернуть назад. Все оставшиеся страшно беспокоились о своем запасе топлива. Турель на самолете Гиббса вышла из строя. Однако подобная мысль даже не мелькнула ни у кого из летчиков. Они сомкнули строй и продолжили полет.

Вперед вырвался «Мэриленд», чтобы провести разведку и навести «Бофорты» на цель с помощью радара. Радист Мэзона засек передачу на расстоянии 50 миль от группы. Это был хороший знак. В тот же момент в небе появился «Мэриленд» и выпустил ракеты в направлении цели.

Спокойное море буквально вскипело, когда 15" орудия линкоров начали ставить завесу всплесков на пути торпедоносцев. Это была их первая встреча с таким методом защиты, но самолеты продолжали лететь прямо над водой. Итальянские корабли находились почти прямо по курсу, чуть—чуть влево. Впереди строем фронта шли 4 эсминца. В миле позади эсминцев летчики увидели 2 линкора. Они шли кильватером на расстоянии всего в четверть мили друг от друга. Задний линкор был выдвинут чуть вправо.

Сверкающее море внизу было испещрено всплесками, а бледное небо над самолетами запятнали черные кляксы разрывов. Большая часть снарядов взрывалась вверх, на высоте 200 футов. «Бофорты»

начали маневр уклонения, сначала вяло, а по мере приближения — все более резко.

Первоначально Мэзон планировал с 6 самолетами атаковать линкоры с правого борта, а Гиббс с 6 остальными самолетами должен был зайти с другой стороны. Теперь с Мэзоном остались 2 самолета, а с Гиббсом — только один. Однако Мэзон решил не менять план атаки.

На расстоянии 5 миль от цели под самолетом Гиббса грохнул сильный разрыв. «Бофорт» подбросило, но Гиббс сразу восстановил управление. Шасси было повреждено, гидросистема изрешечена, но торпеда уцелела. Кресуэлл, штурман Гиббса, приготовился к самому худшему. Он прикрыл каской те анатомические детали, которые были ему особенно дороги. У Кресуэлла уже был весьма неприятный опыт вынужденной посадки в пустыне. Его пилот был убит прямо за штурвалом, и Кресуэллу пришлось стащить его с кресла, чтобы самому взяться за штурвал и посадить самолет на брюхо позади линии фронта. Там его и нашла пехота, которая как раз в это время наступала в ходе операции «Крусейдер».

Мэзон начал отворачивать влево, чтобы обойти эсминцы и атаковать линкоры с правого борта. Гиббс повернул вправо. Но в этот момент головной линкор сам начал поворот. Так как линкор до сих пор шел прямо на Торпедоносцы, любым поворотом он подставлял борт. Поэтому Гиббс и Мэзон немедленно прекратили поворот и легли на прежний курс. Головной линкор медленно повернул вправо. Вскоре пилоты могли видеть весь борт.

Что бы ни планировали итальянцы, атака смешала им карты. Линкоры разделяло менее 40 ярдов. Второй линкор тоже начал поворачивать вправо, но резко переложил руль и круто повернул влево. В какой—то момент показалось, что два огромных корабля столкнутся.

Тем временем Мэзон и Гиббс провели свои звенья мимо эсминцев. Теперь пилотам не требовалось маневрировать. Головной линкор подставил им весь борт. Требовалось только подлететь поближе и сбросить торпеду.

Мэзон и Гиббс использовали представившийся шанс и атаковали головной корабль. Но когда Гиббс уже лег на боевой курс, его самолет и самолет ведомого — австралийца Дика Маршалла — были повреждены зенитным огнем эсминцев. Масло залило пол в самолете Гиббса, а у Маршалла перебило тросы управления рулем, заклинило рули высоты и триммеры, повредило гидравлику. Обоим пилотам пришлось преждевременно сбросить торпеды с расстояния 2000 ярдов. Мэзон увидел, как эти 2 самолета отвернули, и тут же сбросил свою торпеду.

В ходе этой атаки линкоров «Бофорты» сбросили торпеды слишком далеко. Отчасти это объяснялось плотным зенитным огнем, отчасти нехваткой опыта в определении дистанции до цели. Ни одна торпеда не была сброшена с расстояния менее мили. Линкоры ушли.

Все 5 «Бофортов» благополучно завершили атаку и сели на Мальте. Гиббс посадил свой поврежденный торпедоносец на брюхо. Маршалл сумел выпустить шасси, но при посадке самолет занесло, и он врезался в поврежденный «Бофорт» 217-й эскадрильи на краю полосы. Оба самолета загорелись и были уничтожены. Маршалл со своим экипажем спасся.

Если бы количество атакующих самолетов не сократилось более чем в 2 раза, нет никаких сомнений, что 39-я эскадрилья добилась бы попаданий. Впрочем, пилоты заявили, что попадания были. Однако столб дыма над одним из линкоров был результатом попадания 500-фн бомбы с «Либерейтора» незадолго до атаки торпедоносцев.

После посадки летчики отправились отдыхать. Они только что продрались сквозь заслон истребителей, они видели, как горят самолеты их товарищей, они прошли сквозь самый плотный огонь зениток, какой могли вообразить. Некурящий Гиббс теперь одалживал сигарету за сигаретой у своих стрелков. Напряжение спало, и они начали возбужденно говорить. Внезапно летчики обнаружили, что страшно проголодались, а кроме того им требовалось выпить. И только теперь они осознали важность конвоя, проход которого они пытались обеспечить. Вместо обеда им подали вяленое мясо с сухарями, а выпивки не оказалось вообще.

Слежение за вражеским флотом прервалось на 4 часа из—за нехватки самолетов—разведчиков. Это, а также неполные сведения о потерях итальянского флота помешали главнокомандующему Средиземноморским флотом принять решение, может ли конвой спокойно следовать дальше. К полудню конвой еще раз повернул в Александрию, пройдя через «бомбовую аллею» и попав под почти непрерывные воздушные атаки.

В действительности итальянский флот получил не такой уж сильный удар (если не считать удара по его духу). Был потоплен «Тренто» и слегка поврежден «Литторио». Однако, прежде чем в 15.00 самолет—разведчик восстановил контакт с итальянцами, они уже повернули на север и направились в Таранто.

Путь наконец был свободен. Однако не слишком ли поздно для александрийского конвоя поворачивать на Мальту? По словам адмирала Харвуда, это была «золотая возможность» для конвоя. Однако на судах уже начала ощущаться нехватка топлива. Корабли сопровождения почти все время отбивали воздушные атаки, и на них уже начали подходить к концу боеприпасы. Конвой уже не мог еще раз пройти по «бомбовой аллее», не говоря уже о преодолении заслонов на подходах к самой Мальте. Поэтому он был

вынужден вернуться в Александрию. Это была разочаровывающая новость. Однако этот конвой оказался полезным в том смысле, что отвлек на себя силы противника, что позволило конвою из Гибралтара двигаться почти без помех.

Однако ударная авиация Мальты еще не закончила разбираться с итальянским флотом. После полудня 217-я эскадрилья снова поднялась в воздух, второй раз за день. Они уже выполнили атаку на рассвете, а теперь собирались атаковать в сумерках. Из-за штурманских ошибок и встречного ветра они не нашли противника в намеченное время. Когда самолеты приблизились к итальянскому флоту, уже стемнело. Экипажи испытывали предельное напряжение, так как они находились в постоянной готовности уже 48 часов. Летчики почти до конца исчерпали свои физические и моральные возможности. Поэтому не удивительно, что они не обнаружили цель.

Однако Мальта еще не закончила. 5 «Веллингтонов», которые так неудачно атаковали прошлой ночью, незадолго до темноты снова вылетели с острова с теми же экипажами. Ведущий самолет был «Вимпи» — прототип «Веллингтона» — торпедоносца, прошедший переоборудование несколько месяцев назад. С него были сняты носовая турель и бортовые пулеметы. Командир группы майор авиации Д.Н. Робинсон уже завершил 2 оперативных цикла на «Веллингтонах». В течение первого он участвовал в ночных бомбардировках Германии в начале войны. Потом он летал в составе 79-й эскадрильи на Среднем Востоке. Он благополучно завершил и этот цикл, а после отпуска был переведен в 38-ю эскадрилью. Здесь, к своему огромному удивлению и радости, Робинсон встретил тот самый «Веллингтон» Т 2831, свой старый верный самолет, на котором он провел сотни часов над Германией, Тобруком и Бенгази. Теперь на этом

самолете он вел эскадрилью, чтобы атаковать итальянский флот.

Как и предыдущей ночью, «Вимпи» достаточно легко нашел вражеский флот с помощью радара и выпустил осветительные ракеты, чтобы увидеть цели. Но итальянские корабли поставили эффективные дымовые завесы, которые совершенно их скрыли. Пилотам «Веллингтонов» также помешала низкая облачность, сделавшая атаку еще более трудной. Только один летчик — лейтенант авиации Хоуз — сумел преодолеть эти препятствия. Он летел в полной темноте, когда внезапно обнаружил себя в чистом коридоре. Справа и слева поднимались стены дыма, зато в конце коридора, прямо перед Хоузом оказался корабль. Это был линкор «Литторио».

Хоуз не имел времени на маневры. Он пошел прямо на линкор и почти сразу сбросил торпеды у него слева по носу. Одна из торпед прошла мимо, зато вторая нашла цель. «Литторио», блуждавший вслепую в дыму, был застигнут врасплох. Экипаж узнал о том, что корабль атакован, только по взрыву торпеды. В яркой вспышке итальянцы увидели «Веллингтон», исчезающий в их собственной дымзавесе.

«Литторио» был тяжело поврежден. Эта атака окончательно убедила итальянского адмирала вернуться в порт. Утром вражеский флот снова был обнаружен разведчиком. Итальянцы шли на север. 17 июля разведывательный самолет подтвердил, что противник находится в гавани. Минус потопленный «Тренто» и надолго вышедший из строя «Литторио».

Однако александрийский конвой был вынужден вернуться. Теперь Мальте оставалось только дожидаться конвоя из Гибралтара.

Утром 14 июня самолеты с Сардинии атаковали гибралтарский конвой. Он потерял первый из 6 транспортов. Был также тяжело поврежден крейсер. К

вечеру конвой вошел в радиус действия самолетов с Сицилии. Их атаки были отбиты. Но на подходах к узостям между мысом Бон и Сицилией главные силы эскорта повернули назад в Гибралтар, как и предполагалось. Защита конвоя теперь возлагалась на «Бофайтеры» с Мальты и оставшиеся эсминцы.

Вечером «Спитфайр» снова заметил итальянскую эскадру из 2 крейсеров и 2 эсминцев, которую прошлой ночью безуспешно атаквали «Веллингтоны». Она пыталась перехватить конвой. Рано утром 15 июня противники встретились и завязался бой. Торговые суда старались держаться подальше от места боя, но корабли сопровождения получили ряд повреждений, так же, как и один из итальянских эсминцев. В ходе боя транспорты подверглись новой атаке авиации, и было потеряно еще одно судно. Итальянские корабли, хотя их на какое—то время отогнали корабли сопровождения, по—прежнему угрожали транспортам. Поэтому на Мальту была отправлена срочная радиограмма с требованием выслать торпедоносцы.

Когда она пришла, 9 «Бофортов» 217-й эскадрильи возвращались после атаки главных сил итальянского флота, а «Веллингтоны» 38-й эскадрильи только что сели после 7-часовых поисков этого же соединения. Таким образом для атаки оставались всего 2 «Бофорта» с совершенно неопытными экипажами и 4 «Альбакора» авиации флота. В 9.30 эти 6 самолетов взлетели и направились к Пантеллерии, имея мощное прикрытие из 16 «Спитфайров».

Вражеские самолеты, пользуясь малым расстоянием до цели, действовали под прикрытием многочисленных истребителей. В этом заключалась принципиальная разница между атаками вражеской авиации против наших конвоев и атаками «Бофортов» и «Веллингтонов» против главных сил итальянского флота. Но эта маленькая ударная группа действовала вблизи берегов



Мальты, поэтому она была хорошо защищена от стай Ме-109, которые попытались ее перехватить. Немецкие истребители сбросили подвесные баки и атаковали «Бофорты», возглавлявшие ударную группу. На них в свою очередь обрушились «Спитфайры» и завязалась хаотичная свалка. В результате торпедоносцы свободно прошли к цели.

Пилот первого «Бофорта» сержант Фентон сбросил торпеду в головной крейсер с расстояния 800 ярдов. Он был убежден, что добился попадания. Это подтверждали и пилоты остальных торпедоносцев. Пилот второго «Бофорта» старший лейтенант авиации Минстер еще никогда в жизни не сбрасывал торпед. Это была довольно любопытная первая попытка. Минстеру перед вылетом внушили, что над водой очень трудно определять расстояния. Поэтому, если он думает, что находится на расстоянии 1000 ярдов от цели, ему следует подождать еще 10 секунд, чтобы подлететь поближе. Минстер увидел прямо перед собой крейсер. Он никак не мог понять, почему он промахнулся, ведь цель была так близка.

В этом и заключалась его ошибка. Минстер сбросил торпеду с расстояния 300 ярдов, и она прошла под килем крейсера. Таким образом он выполнил уникальную торпедную атаку. Больше не было зафиксировано ни одного случая сброса торпеды с такого маленького расстояния. Такая отвага заслуживала награды, но...

Несомненно, что атака Минстера вывела из равновесия экипаж крейсера. Пролетая над палубой вражеского корабля, он видел, что зенитчики попадали плашмя возле своих орудий. «Альбакоры» атаковали после «Бофортов». Во второй половине дня 4 «Альбакора» атаковали еще раз. Они потеряли один самолет, сбитый зенитным огнем, но не добились ни одного попадания. Какие повреждения получили

итальянцы в ходе этих атак, осталось неясным. Однако больше итальянская эскадра не пыталась атаковать конвой.

Теперь транспорты понесли самые тяжелые потери. «Спитфайры» с Мальты отгоняли вражеские бомбардировщики волну за волной. Однако в конечном счете еще 2 транспорта были потоплены, а мины взяли плату с кораблей сопровождения. Наконец утром 16 июня 2 последних транспорта, которые так доблестно защищали «Спитфайры», пришли на Мальту. Вице—маршал авиации Хью П. Ллойд, командующий авиацией Мальты, вместе с сотнями жителей острова молча следил за тем, как эти суда входили в гавань. «Это был один из тех редких случаев, когда все присутствующие, не сговариваясь, одновременно сняли головные уборы», — писал он.

В результате решительных атак торпедоносцев все соединения итальянского флота отказались от попыток перехватить конвои. Шок от этих боев так глубоко потряс итальянский флот, что больше он ни разу не вышел в море. Однако англичанам эта операция тоже обошлась очень дорого. И на Мальте по—прежнему не хватало самых различных припасов.

## **Глава 10**

### **От Таранто до Бенгази**

Гиббс находился на Мальте всего 2 дня, однако уже успел переговорить с Ллойдом о возможности действий «Бофортов» с Мальты на морских коммуникациях Роммеля. Ведь сейчас остров не подвергался постоянным воздушным налетам. Ллойд загорелся энтузиазмом. И когда Гиббс вышел с тем же предложением на Средневосточное командование, его встретили более приветливо, чем раньше. Было решено, что Гиббса назначат командиром небольшого отдельного подразделения из состава 39-й эскадрильи. Он будет действовать самостоятельно, пока его операции будут приносить результат. А Ллойд временно разрешили оставить 217-ю эскадрилью, по крайней мере до новой попытки провести большой конвой.

20 июня был замечен вражеский конвой из 2 больших транспортов. Их палубы были забиты грузами, в том числе тесными рядами автомобилей. Транспорты сопровождали 3 эсминца. Конвой, идущий на юг, был замечен в заливе Таранто. Очевидно, он направлялся в Мессину. Ударная авиация Мальты так долго бездействовала, что корабли Оси предпочитали этот маршрут, огибая северную Сицилию, а потом направляясь на юг к мысу Бон и вдоль африканского побережья — в Триполи или Бенгази. В этом случае они все время находились вне пределов досягаемости самолетов из Египта.

В тот же день для атаки этого конвоя вылетели 12 «Бофортов» 217-й эскадрильи. Атака сорвалась. Один самолет был вынужден сесть после небольшой поломки. Еще два торпедоносца, пилотируемые Минстером и

Хатчисоном, взлетели позднее и были атакованы 4 Ju-88. Хатчисон отбил атаку 2 «Юнкерсов» и в конце концов сел в Луке. Однако Минстер был сбит, всего на 5 дней пережив свою атаку итальянского крейсера возле Пантеллерии. Остальные 9 «Бофортов» не обнаружили конвой и вернулись в Луку.

Вечером «Спитфайр» снова заметил конвой, огибающий носок итальянского «сапога». Но на следующий день уже совершенно другой конвой был замечен возле побережья Туниса южнее мыса Бон. Он уже завершил проход севернее Сицилии. Этот конвой состоял из 2 больших транспортов и корабля ПВО. Их сопровождали 2 Ju-88 и Sm-79. Одним из судов был очень ценный германский транспорт «Рейхенфельс» (7600 тонн). Утром этого дня взлетели 9 «Бофортов» под командой майора авиации Линна. Олдридж и Стивене возглавляли звенья. Торпедоносцы сопровождали 6 «Бофайтеров». Конвой находился прямо на запад от Мальты. «Бофорты» зашли с левого траверза, чуть—чуть в сторону кормы. Они разделились, чтобы атаковать оба транспорта одновременно, и успели подойти на расстояние 1 мили, прежде чем конвой отреагировал. Корабль ПВО внезапно открыл бешеную пальбу, выплевывая вверх огромные языки пламени. В то же мгновение головной «Бофорт» превратился в клубок пламени. Чуть позднее были сбиты еще 2 «Бофорта». Однако остальные торпедоносцы уже вышли в точку сброса на левой раковине целей. 4 торпеды попали, по 2 в каждый транспорт. Когда они возвращались, то были атакованы самолетами сопровождения конвоя. Однако все 3 вражеских самолета были сбиты «Бофайтерами». Еще несколько «Бофортов» были повреждены зенитным огнем, но все благополучно вернулись на Мальту. Одни пилот, ослабев от потери крови, совершил посадку с помощью штурмана. Позднее разведка сообщила, что «Рейхенфельс» потоплен.

Потери оказались очень тяжелыми — треть атакующих. Еще 2 «Бофорта» были серьезно повреждены, а раненный пилот надолго вышел из строя. Однако это была очень успешная атака, значение которой неприятель оценил сразу. Мальта снова получила оружие.

Судьба «Рейхенфельса» вывела из равновесия итальянское командование, которое решило изменить тактику. Теперь все конвои отправлялись восточным маршрутом: из Таранто в Грецию, вниз вдоль греческого побережья и через центр Средиземного моря в Бенгази. Конвой, который 217-я эскадрилья не смогла найти вчера, прибыл в Палермо. Итальянцы изменили первоначальные планы и решили вернуть его через Мессинский пролив, чтобы направить его к Греции и таким образом спасти от самолетов с Мальты.

2 тяжело груженных транспорта в сопровождении 2 эсминцев покинули Палермо ночью 22 июня, не замеченные англичанами, и прошли Мессинский пролив. Однако они были замечены южнее Италии на следующее утро.

Ровно 24 часа назад Гиббс прибыл на Мальту с подразделением из 5 самолетов. Он получил приказ совершить перелет из Египта ночью. Гиббс так рвался попасть на Мальту, что полетел, хотя его рация была неисправной, а ночное небо было затянуто тучами. Он не мог рассчитывать ни на какую помощь. Гиббс сразу узнал о двух атаках, гибели за 2 дня 4 экипажей и уничтожении «Рейхенфельса». После этого он с большим интересом выслушал рассказ о повороте 2 груженных транспортов на обратный курс. Когда утром 23 июня эти транспорты были снова замечены, Гиббс уже подготовил свое подразделение к вылету.

Это был его шанс. Гиббсу предоставлялась возможность испытать все задумки, которые он так долго лелеял, хотя иногда это казалось напрасным. Как

полагал Гиббс, ключ к успеху лежал в использовании большого количества «Бофортов» — 9 или 12 сразу. (Для тех дней это было много.) Это привело бы к рассредоточению зенитного огня, а почти одновременный сброс такого количества торпед затруднил бы маневры уклонения цели и почти наверняка гарантировал попадание. Было почти невозможно представить, как такое количество «Бофортов» сможет одновременно атаковать одну цель, причем каждый собирается добиться попадания. Гиббс намеревался совместно с «Бофортами» использовать «Бофайтеры». Они должны были отвлечь на себя огонь и подавить зенитки, не считая обычных обязанностей в качестве истребителей прикрытия. Только при выполнении этих условий пилоты «Бофортов» получали шанс сбросить торпеды с близкого расстояния. Этот секрет Гиббс вынес из своего горького опыта атак в Северном море.

Гиббс и Дэвис изучили донесение «Спитфайра» — развед—чика и обсудили план атаки. Конвой спешил прямо на восток от носка итальянского «сапога» через Ионическое море в Грецию. Он находился в 20 милях восточнее мыса Спартивенто. 2 транспорта шли рядом, 2 эсминца шли впереди и по одному — на каждом фланге. Пилот «Спитфайра» сказал, что фланговые эсминцы находятся примерно в миле от транспортов, а головные выдвинуты на такое же расстояние вперед. Это подсказало Гиббсу решение.

Конвой шел прочь от Мальты, и «Бофорты» будут преследовать его. Вместо того, чтобы пытаться перехватить, облетая вокруг, и атаковать транспорты спереди или с траверза, почему бы не врезаться в строй конвоя сзади? Два звена будут находиться рядом с транспортами, но внутри завесы эсминцев. Это сразу выведет из игры головные эсминцы. И если внешние

звенья подвергнутся обстрелу с фланговых эсминцев, то два внутренних атакуют без каких—либо помех.

Атака прошла именно так, как планировалось. Гиббс и Лининг повели свои звенья из 3 «Бофортов» слева от транспортов, а Дэвис и Сандстер — справа. Но вскоре обнаружилось, что условия не совсем те, что они ожидали встретить. Диспозиция кораблей конвоя радикально изменилась. Или пилот ошибся в оценке расстояний, или эсминцы приблизились к транспортам — не известно. Только расстояние между ними и транспортами было заметно меньше мили.

Гиббс и Дэвис поняли это слишком поздно. В любом случае противник видел, как они заходят на цель, и откладывать атаку было смертельно опасно. Однако перед ними встал трудный выбор: или сбрасывать торпеды вдогонку транспортам, или пролететь в опасной близости к кораблям сопровождения.

Обе цели выглядели достаточно заманчиво. Палубы транспортов были заставлены автомобилями. И 4 командира звена отважно пошли в атаку рядом с эсминцами.

Зенитный огонь был особенно плотным на левом фланге конвоя. Самолеты Гиббса и Лининга получили попадания. У Гиббса серьезно повредило рулевое управление, а у Лининга отстрелили левый элерон. 2 других «Бофорта», пилотируемых Гардинером и Ги, были сбиты, когда разворачивались для атаки. Гардинера и его штурмана подобрал эсминец сопровождения. Один из пилотов звена Дэвиса получил рану в ногу, а его самолет был так тяжело поврежден, что на Мальте ему пришлось выполнять аварийную посадку. Однако оба соединения заявили, что добились попаданий в транспорты. Одно судно потеряло ход, второе начало погружаться.

Через час над этим местом появился разведывательный «Спитфайр». Один транспорт стоял

на месте, погрузившись кормой. 3 эсминца крутились рядом. Четвертый эсминец сопровождал второй транспорт обратно в Таранто.

Утром 25 июня весь конвой был сфотографирован в Таранто. Один из транспортов, тяжело поврежденный, передавал свой груз на другое судно, примерно такого же тоннажа. Этот конвой первый раз вышел из Таранто 5 дней назад. За это время он успел прогуляться в Палермо и обратно, ценой чему стали тяжелые повреждения одного транспорта.

Через 5 дней перегрузка была завершена, и 30 июня «Спитфайр» принес новые снимки гавани Таранто. Там кипела работа, и имелись неоспоримые признаки подготовки выхода нового большого конвоя. Было сделано предположение, что противник дожидается темноты. Поэтому на закате 2 бомбардировщика «Веллингтон» были отправлены в залив Таранто, чтобы найти конвой и атаковать его бомбами. Они также должны были навести на конвой соединение торпедоносцев «Веллингтон». Еще один «Вимпи» выполнял поиск южнее залива, на случай, если конвой выскользнет до темноты, сразу после того, как гавань была сфотографирована.

Вскоре после наступления темноты взлетели 5 торпедоносцев «Веллингтон». Они пересекли залив Таранто и начали кружить над мысом Санта—Мария ди Леука, самой южной оконечностью Италии, блокируя возможный путь конвоя. Они несли каждый 1 торпеду и подвесной бак, чтобы увеличить время патрулирования. 2 бомбардировщика «Веллингтон» и 3 торпедоносца заметили конвой в 1.35, когда он крался вдоль берега возле выхода из залива. Он состоял из 3 транспортов в сопровождении 4 эсминцев.

Англичане атаковали самый крупный транспорт бомбами и торпедами одновременно, хотя самолеты действовали совершенно независимо. Бомбардировщики



добились близких разрывов, а одну торпеду не удалось сбросить. Остальные 2 «Веллингтона» (пилоты Томсон и Фланаган) попали под плотный огонь мелких зениток и были повреждены. Среди экипажей имелись раненые, однако пилоты успешно сбросили торпеды и считали, что поразили цель. Конвой пришел в замешательство и панику. Результат атаки был очевиден — единственной мыслью итальянцев было добраться до гавани, прежде чем днем они попадут под удар «Бофортов».

Наступило 1 июля. Прошло уже 11 дней после первого выхода конвоя в море. Британская армия в дельте Нила консолидировала свои позиции, тогда как Роммель был просто взбешен прекращением подвоза припасов в критические дни сражения. Он делал все возможное и невозможное, чтобы развивать наступление, однако не мог продолжать его, не имея топлива и боеприпасов. Если он ослабит давление, британская 8-я армия стабилизирует фронт и остановит немцев. Поврежденный транспорт подлатали в Таранто, и через 48 часов конвой вышел в море в третий и последний раз. Теперь итальянцы поменяли тактику, и он покинул порт днем, вскоре после визита самолета—разведчика. Если до наступления темноты конвой не будет замечен, он может исчезнуть среди греческих островов до наступления утра. После этого самолеты с Мальты не найдут его.

На Мальте по—прежнему отчаянно не хватало бензина, поэтому невозможно было постоянно держать самолеты—разведчики над итальянскими портами. Были запрещены даже пробные полеты, летчики испытывали самолеты уже во время боевых вылетов. Поэтому конвой выскользнул из Таранто, не замеченный авиацией. Однако он не остался незамеченным вообще. Его видел командир британской подводной лодки.

Его сообщение поступило на Мальту вечером, и 3 вооруженных торпедами «Веллингтона», которых вел

«Веллингтон» с бортовым радаром, были посланы для поиска в районе между Италией и островами Греческого архипелага. Они заметили крейсер и эсминец возле мыса Санта—Мария ди Леука вскоре после полуночи, но транспорты не показывались. «Веллингтоны» продолжали лететь прежним курсом, и через час радар навел их на конвой из 3 транспортов и 2 эсминцев возле острова Паксос вблизи побережья Греции, примерно в 20 милях южнее Корфу. Дымовые завесы оказались очень эффективными, и только 1 самолет сумел выйти в атаку, причем ее результат остался неизвестен.

Экипаж «Вимпи» не смог дать точные координаты конвоя, так как он рассеялся вдоль берега. Это было очень важно, так как на рассвете должны были атаковать «Бофорты». Поэтому для обнаружения конвоя был выслан разведчик «Балтимор». Он должен был навести на него торпедоносцы. Но у разведчика отказал мотор, и ему пришлось вернуться на Мальту. Теперь возник вопрос: следует ли «Бофортам» дожидаться новой попытки обнаружить конвой, или они должны лететь, имея только смутные предположения о том, где может находиться противник?

Это ясно показало важность хорошей предварительной разведки. Конвой мог избрать любой из десятка возможных маршрутов вокруг островов Левкас, Кефалония или Занте. Он мог идти под берегом. Греческое побережье находилось на пределе дальности действия «Бофортов». Они могли позволить себе полет по треугольнику с очень коротким основанием — от Мальты к Кефалонии, потом 50 миль на юг до Занте и обратно к Мальте. «Бофорты» в сопровождении «Бофайтеров» взлетели достаточно рано, еще до 7.00, однако они не сумели найти конвой.

В полдень торпедоносцы полетели на Мальту. Одновременно «Спитфайр» и отремонтированный «Балтимор» принялись обшаривать греческие острова. И

вскоре после 16.00 «Балтимор» обнаружил 3 транспорта в 15 милях южнее Занте, они шли курсом SW. Судя по всему, итальянцы собирались пересечь Средиземное море и двигались прямо в Триполи или Бенгази. Они решили любой ценой провести конвой, и транспорты сопровождали 8 эсминцев.

Корабли находились всего в нескольких часах хода от безопасной зоны. К следующему рассвету они окажутся вне пределов досягаемости «Бофортов». Ни Ллойда, ни Гиббса не следовало упрашивать попытаться атаковать их еще раз этим же вечером. Гиббс уже запланировал атаку в сумерках.

Но теперь на Мальте осталась только горстка «Бофортов» с растрепанными экипажами. Из 19 экипажей 217-й эскадрильи уцелели 12. У Гиббса остались 3 из 5. Некоторые «Бофорты» оказались непригодны к полетам, и только 8 машин могли стартовать вечером. Гиббс поднял эти самолеты в 18.30. Но почти сразу 2 торпедоносца были вынуждены вернуться из—за поломок, и ударная группа сократилась до 6 торпедоносцев плюс «Бофайтеры» сопровождения. Новые неполадки сократили число торпедоносцев до 4 — сам Гиббс и 3 пилота 217-й эскадрильи: Стивене, Мерсер и Хатчисон. У «Бофайтеров» возникли собственные проблемы, и когда соединение вышло в намеченную точку встречи с конвоем, торпедоносцы сопровождали 5 «Бофайтеров».

Солнце садилось прямо позади них, небо медленно чернело. Гиббс еще до взлета тщательно изучил сообщение «Балтимора». Он решил проложить курс на значительном расстоянии позади конвоя и заходить в атаку сзади со стороны берега. 8 эсминцев расположились полукольцом справа от транспортов. Не было никакой возможности атаковать конвой с этой стороны. Атакуя со стороны берега, торпедоносцы не встретят эсминцы по крайней мере во время подхода к

цели. Существовал определенный шанс захватить противника врасплох.

Кресуэлл выполнил штурманскую работу блестяще. Торпедоносцы вышли как раз на левую раковину замыкающего транспорта. Свет быстро угасал, вечерняя заря осталась справа, позади конвоя. Над греческим побережьем стоял мрак, и условия для атаки были идеальными.

Самый большой из транспортов шел в центре. На него пошли Гиббс и Стивене. Позади них Мерсер и Хатчисон направились к замыкающему транспорту. 4 «Бофорта» приближались незамеченными. До цели оставалось еще около 1 мили, когда заговорили зенитки. Эсминцы уже не успевали привести в действие тяжелые орудия, но через несколько секунд небо разрезали разноцветные трассы зенитных автоматов. Впереди Гиббса «Бофайтеры» обрушили на палубу ближайшего эсминца шквал пушечного и пулеметного огня. Гиббс сбросил торпеду с небольшого расстояния, почти одновременно это же сделал и следовавший за ним Стивене. Торпеды шлепнулись в воду почти в одной точке. Кусок металла отлетел от хвоста самолета Гиббса, и летевший позади Стивене решил, что все кончено. Торпедоносец бросило к самой воде. Но «Бофорты» проскочили мимо 3 эсминцев с правого борта транспортов и полетели к Мальте.

Позади них Мерсер и Хатчисон должны были сбросить свои торпеды. Хвостовые стрелки 2 ведущих самолетов видели, как они благополучно проскочили мимо транспортов. Но струи зенитных трасс вились вокруг них, подобно змеям. Эти два самолета так и не вернулись.

Последнее, что видели стрелки — столб дыма над одним из транспортов и красное свечение на воде. По крайней мере 1 судно точно получило попадание.

Примерно в 1.00 Гиббс и Стивене вернулись к Мальте. Гиббс уже совершил вылет 18 часов назад. После этого он изучал сообщения разведчиков и занимался проработкой деталей плана новой атаки. Снова он попытался совершить 2 вылета за одни сутки. В прошлый раз это закончилось посадкой в линкольнширской канаве. Но Гиббс один из нынешнего экипажа помнил об этом. Разве что мог сказать пару слов маленький талисман, сидевший рядом с пилотом — помятый плюшевый мишка. Но он был молчалив.

Самолет Стивенса остался невредим и сел благополучно. Через несколько минут появился Гиббс. Его поврежденный «Бофорт» с трудом слушался рулей, но в конце концов он тоже нашел остров. Ллойд ожидал их в центре управления полетами в Луке, как он всегда делал во время вылетов «Бофортов». Тут же в качестве руководителя полетов дежурил обаятельный заика Томми Лининг. Внезапно они услышали шум моторов и увидели вспышки выхлопов низколетящего «Бофорта». На аэродроме включили огни и стали ждать.

Самолет Гиббса был тяжело поврежден, и шасси оказалось заклинено. Он уже потерял счет своим посадкам на брюхо и твердо уверился, что это так же безопасно, как и посадка на колеса. «Бофорты» были крепко сколочены, они не разлетались на куски и загорались с большим трудом. Гиббс увидел огни и начал заходить на посадку.

Яркие лампы посадочных огней ослепили людей на контрольной башне, и они не видели «Бофорта», пока тот не появился над концом посадочной полосы. Стало видно, что шасси у него убрано.

Руководитель полетов повернулся к дежурному с ракетницей. Он хотел запретить Гиббсу садиться.

— Дай им к—к—к... — Лининг хотел сказать «красный», но как раз здесь его одолело заикание.

Дежурный послушно ждал команды, но она так и не родилась.

Гиббс шел в нескольких футах над полосой, прижимая «Бофорт» к земле. Послышался оглушительный металлический лязг, взлетело облако дыма. У людей на контрольной башне захватило дух, но потом «Бофорт» оборвал кабель посадочных огней, и аэродром погрузился во мрак, особенно непроглядный после яркого света.

— К—к—расный, — выдавил наконец руководитель полетов.

Но Гиббс уже благополучно сел и вскоре рапортовал об атаке. 2 «Веллингтона» успели обнаружить конвой этой же ночью, и снова эффективные дымовые завесы помешали им атаковать. Конвой вышел из пределов досягаемости самолетов с Мальты.

Утром 5 июля 2 транспорта вошли в гавань Бенгази. Третий, поврежденный во время атаки, пошел в греческий порт на ремонт. Этот конвой впервые вышел из Таранто 20 июня. Благодаря действиям британской авиации с Мальты дорога длиной 48 часов растянулась у него на 16 суток.

## **Глава 11**

### **Перед августовским конвоем**

Противник резко отреагировал на возобновление угрозы морским коммуникациям Роммеля. Муссолини заявил, что Мальту следует захватить к осени или, по крайней мере, нейтрализовать. После происшествия с конвоем 20 июня Кессельринг предпринял новую попытку бомбежками подавить остров. С начала мая атаки проводились ограниченными силами, пока успешное наступление Роммеля через Ливию и Египет к самым воротам Александрии угрожало полностью изолировать Мальту. Но в начале июля Роммель окончательно завяз возле Эль Аламейна, и начался последний раунд битвы за коммуникации.

Когда Роммель перешел к обороне, у Кессельринга оказались развязаны руки, чтобы еще раз попытаться стереть Мальту в порошок. Германские и итальянские самолеты волна за волной отправлялись из Сицилии, чтобы попытаться уничтожить истребители на Мальте. Но после прибытия нескольких эскадрилий «Спитфайров» ситуация сложилась совершенно иначе, чем 3 месяца назад. Кессельринг сумел собрать около 600 самолетов, которым противостояло более 100 «Спитфайров». Уже в самом начале нового воздушного блица немцы потеряли более 50 самолетов, что показалось Кессельрингу слишком дорогой ценой. Люфтваффе отчаянно требовались самолеты на всех фронтах. Поэтому в середине июня атаки тихо погасли сами собой.

Удары по транспортам Роммеля возобновились. К нескольким «Бофортам», пережившим операции прошлого месяца, присоединились первые 6 экипажей 86-й эскадрильи под командой Джимми Хайда. Дэвис

вернулся в Англию, а командование всеми «Бофортами» на Мальте принял Гиббс, который получил звание подполковника авиации. Гиббс пришел в восторг от перспективы снова действовать вместе с Джимми Хайдом.

Еще одним ветераном 22-й эскадрильи, прибывшим вместе с Хайдом, был Хэнк Шарман. Шарман был инструктором в Абботсинче. Один из его учеников по небрежности сел с убраным шасси. Шарман выволок его из строя и отлял перед всем курсом. А через неделю Шарман сам сделал то же самое. Он больше не мог оставаться в Абботсинче и в тот же день подал рапорт об отправке в действующую армию. Так Шарман попал в 86-ю эскадрилью.

Тактика торпедной атаки ясно сформировалась в голове Гиббса. Цепь событий неизменно начиналась с сообщения разведчика. Дежурные самолеты стояли в готовности в Луке. Разведчик, не нарушая радиомолчания, садился там, и пилот мчался в штаб эскадрильи. Дежурные экипажи немедленно собирались там же.

Когда пилот «Спитфайра» завершал сообщение, командир ударной группы и его штурман выбирали точку перехвата конвоя и лучший метод атаки. Обычно торпедоносцы выходили в голову конвою и шли ему навстречу. Часть ударных сил атаквала с правого крамбола, часть — с левого. Они сбрасывали торпеду поперек курса цели. В этом случае у атакованного корабля не оставалось ни одного шанса. Он неизбежно подставлял тот или другой борт торпедам. Тактика не оставалась закостенелой. Она изменялась в зависимости от состава сил сопровождения и близости берега. Часто изменения вносились в последнюю минуту, чтобы не позволить атакованному конвою уклониться.

Инструктаж проходил прямо на летном поле, тут же стояли экипажи «Бофайтеров». Корабли сопровождения,



которые вполне могли сорвать атаку торпедоносцев, были поручены им. Когда каждый летчик ясно понимал, на что нацелена атака и что ожидается от него лично, штурман командира группы детально описывал курсы, дистанции, точки поворота и все прочее. Ударное соединение ложилось на курс перехвата на высоте 50 футов восточнее Мальты, вне досягаемости радаров с Сицилии. Поэтому ни его присутствие, ни его курс не были известны противнику.

Успех операции зависел от точности перехвата, без которой терялся элемент внезапности и рушился тщательно проработанный план атаки. Хороший перехват обеспечивал минимальные потери, позволяя «Бофортам» выйти в атаку, прежде чем корабли сопровождения развернутся в ордер ПВО. Точность перехвата в первую очередь зависела от донесений разведчика, а потом от штурмана командира группы. Вся операция обсуждалась после полета, когда проявлялись снимки фоторазведчика «Балтимор», вылетавшего вместе с ударной группой.

Первая операция после июльского блица была проведена 21 июля. На рассвете «Спитфайр» заметил транспорт в 7000 тонн возле острова Кефалония. В 9.30 взлетели 9 «Бофортов» под командой Пэта Гиббса в сопровождении «Бофайтеров». 3 экипажа были из состава 217-й эскадрильи, Тони Лининг и еще 4 — из только что прибывшей 86-й эскадрильи, в том числе Хайд и Шарман. Это был их первый вылет после прибытия на Мальту. 9 самолетов вышли на цель с носовых курсовых углов 3 звеньями. В результате маневров конвоя 2 звена атаковали с правого борта, 1 — с левого. 2 эсминца строем фронта выскочили вперед, а транспорт шел за ними. Они оказались прямо на пути торпедоносцев, и правые звенья «Бофортов» добились попаданий не только в транспорт, но и эсминец. Оба были повреждены.

Через 3 дня 6 «Бофортов» почти в той же точке возле острова Кефалония атаковали большой транспорт. Для одного звена эта атака оказалась очень удачной. Зато для другого она обернулась трагедией.

Группу возглавлял Джимми Хайд. Он в первый раз командовал группой после прибытия на Мальту. Вместе с ним в ведущее звено вошли еще 2 пилота 86-й эскадрильи — Фэрфи и Томпсон. Второе звено состояло из летчиков 217-й эскадрильи — Стивене, Хатчесон (молодой канадец) и Грей. Их сопровождали 9 «Бофайтеров». Накануне вечером конвой был замечен при выходе из Таранто, и за ночь он успел покрыть большое расстояние. Сопровождение было необычайно сильным — 2 эсминца и корабли ПВО.

Хайд повел 6 «Бофортов» на перехват конвоя. Он, как и все летчики 86-й эскадрильи, хорошо помнил стычки с Me-109 возле Ставангера. Поэтому их самолеты держались в сомкнутом строю, чтобы совместным огнем отбивать атаки истребителей. В 2 милях от конвоя Хайд начал скольжение вниз, за ним последовали Фэрфи и Томпсон. Чуть позади Стивене со своим звеном в разомкнутом строю практически скользил по гребням волн.

86-я эскадрилья была отправлена на Мальту с такой поспешностью, что ни один из самолетов не получил обычного для Средиземного моря камуфляжа. В 200 футах над водой, идя в сомкнутом строю, самолеты в европейском камуфляже были отчетливо видны на фоне неба. Они становились прекрасной мишенью для зенитчиков.

Первые залпы эсминцев и кораблей ПВО были нацелены на соединение Хайда. 3 самолета продолжали снижение, пока еще не выйдя на дистанцию сброса торпед. Штурмовики «Бофайтеры» подстраивали свой заход с целью подавления зениток к тому моменту, когда «Бофорты» должны были ложиться на боевой

курс. Они спикировали на ближайшие эсминцы, но огня не открывали.

Первым получил попадание самолет Хайда. Он немедленно взорвался. Сарен, находившийся в пулеметной башне, ощутил сильный удар по спине, а потом начал куда—то проваливаться, как в шахту лифта. Следующее, что он понял — он попал на дно Средиземного моря. Когда взорвался самолет Хайда, летевшего левее Фэрфи засыпало обломками. Он полетел вниз, как сбитая кегля. Через мгновение был сбит летевший справа Томпсон. В первый и единственный раз итальянские зенитчики одним залпом уничтожили целое звено «Бофортов».

Однако к ним уже неслось возмездие, скользя над самой водой. Самолеты Стивенса широко развернулись и сейчас приближались к транспорту. Итальянцы торжествовали, но недолго. «Бофайтеры» спикировали на них, и у зенитчиков оказалось более чем достаточно хлопот. Таким образом второе звено «Бофортов» сбросило торпеды без помех. Цель продолжала следовать прямым курсом. Только когда 3 «Бофорта» проскочили под носом у эсминцев сопровождения, итальянцы сообразили, что атака не завершилась. Но было уже поздно.

2 из 3 торпед попали в правый борт транспорта. Он взорвался, выбросив огромный столб дыма и огня. Во второй половине дня его сфотографировали. Транспорт осел носом и горел. Его пытались буксировать за корму. Чуть позднее его сфотографировали еще раз в порту Аргостоли на острове Кефалония. Судно полностью выгорело.

Когда Сарен обнаружил, что над ним сомкнулись сотни тонн средиземноморской воды, он начал отчаянно сражаться, чтобы выбраться наружу. В конце концов он пробкой вылетел на поверхность. Никаких признаков сбитого «Бофорта», даже следа обломков. Зато на

востоке поднимался жирный черный дым с горящего транспорта. Сарен огляделся в поисках остальных членов экипажа. Вскоре он увидел всех троих и совсем недалеко. Он поплыл туда и заговорил с ними. Лица летчиков были спокойными, без тени испуги или боли. Но все они были мертвы. Они мгновенно погибли при взрыве самолета. Таков был трагический конец пути экипажа Джимми Хайда.

Примерно в 30-40 ярдах от себя Сарен увидел надувную лодку, поплыл к ней и вскарабкался в нее. Кефалония находилась примерно в 3 милях на восток. Его подобрала итальянцы и доставили в лагерь военнопленных в Аргостоли.

Фэрфи сумел нормально посадить свой самолет, и весь экипаж спасся. Самолет Томпсона, сбитый зенитками, упал в море, но почти все спаслись. Один только хвостовой стрелок запутался в лямках парашюта, и летчики не смогли освободить его. Он утонул вместе с самолетом.

Фэрфи с его экипажем и трех человек экипажа Томпсона тоже подобрала корабли сопровождения. Они встретились с Сареном в Аргостоли.

Запасы топлива на Мальте, так же, как и ряд других важных предметов снабжения, почти подошли к концу.

Поэтому начали прорабатываться планы проводки нового конвоя. До его прибытия удалось провести еще только одну атаку. Однако она оказалась типичным примером отваги, инициативы и высокого духа экипажей «Бофортов».

Эта атака была проведена 28 июля. Ударная группа под командованием Пэта Гиббса атаковала большой транспорт в сопровождении 2 эсминцев и 1 миноносца возле мыса Сапиенца в южной Греции. На рассвете «Спитфайр» обнаружил конвой, вернулся на Мальту и сел в Луке. После этого взлетели 9 «Бофортов» в сопровождении 6 «Бофайтеров». Атаку выполнили 2

звена «Бофортов», зайдя с носовых курсовых углов. Третье звено атаковало бомбами из пологого пике. «Бофайтеры» в это время обстреливали эсминцы из бортовых пушек. Транспорт получил 2 попадания, и вечером он был обнаружен в порту Наварин. Лининг участвовал в последней операции перед тем, как отправиться на отдых. Сбросив торпеду, он заметил впереди себя гидросамолет «Кант». Лининг уже приготовился атаковать его, как сам был перехвачен 3 истребителями «Макки». 2 «Бофорта» были сбиты, но потом один экипаж был подобран тем самым «Кантом», который едва не обстрелял Лининг. Этот экипаж был отправлен на Корфу. На следующий день их на другом «Канте» отправили в лагерь для военнопленных в южной Италии. Англичане связали экипаж, захватили самолет и прилетели на Мальту. Однако возле острова их сбили «Спитфайры». И английский, и итальянский экипажи остались целы.

Главный урок, который был выведен из июньской попытки доставить снабжение на Мальту, заключался в том, что провести конвой из Александрии невозможно, не понеся при этом тяжелых потерь, или без попытки итальянского флота перехватить транспорты. Пока побережье Ливии находится в руках противника, обеспечить конвою надежное воздушное прикрытие невозможно. Мощь воздушных атак противника слишком велика, чтобы их отразить. Проводка конвоя через Гибралтар означала меньший риск, хотя и в этом случае атаки подводных лодок и авиации могли привести к тяжелым потерям. Но положение со снабжением на Мальте было настолько отчаянным, что требовались самые крайние меры.

Конвой состоял из 14 транспортов. Его сопровождали 2 линкора, 4 авианосца, 3 легких крейсера, 3 крейсера ПВО, 24 эсминца. Он прошел Гибралтарский пролив ночью 9 — 10 августа. Для

обеспечения проводки конвоя в начале августа на Мальту перебросили 50 «Спитфайров», 2 эскадрильи «Бофайтеров», еще 8 экипажей торпедоносцев из состава 86-й эскадрильи и подкрепления для подразделения 39-й эскадрильи, которое на данный момент состояло из одного Пэта Гиббса.

История августовского конвоя стала легендарной. Противник начал атаки 11 августа. Первой жертвой стал авианосец «Игл», потопленный германской субмариной. В течение следующих двух с половиной дней были германскими бомбардировщиками, подводными лодками и торпедными катерами потоплены 9 из 14 транспортов и 3 военных корабля. Часть поврежденных кораблей пришлось добивать артиллерийским огнем кораблям сопровождения. К 18.30 13 августа 3 уцелевших транспорта вошли в Гранд Харбор. Четвертое судно получило серьезные повреждения, немного выждало у берегов Туниса и прибыло во второй половине дня 14 августа. Но было еще одно судно, удержавшееся на плаву — танкер «Огайо». Это был корабль, прибытия которого так ожидали «Бофорты». Еще 24 часа он подвергался почти непрерывным воздушным атакам. Рано утром 15 августа эсминцы ввели его на буксире в порт, хотя судно погрузилось в воду до верхней палубы. Однако драгоценный груз бензина уцелел.

15 «Бофортов» Гиббса и 15 «Бофайтеров» сопровождения с нетерпением дожидались выхода в море итальянского флота, который мог попытаться перехватить конвой. Однако само существование «Бофортов» на Мальте оказалось достаточным, чтобы удержать итальянские линкоры в порту. Даже в этом случае, когда решалась судьба кампании на театре. Так «Бофорты» лишились шанса участвовать в самой славной операции войны.

Но Роммель уже готовился начать последнюю попытку прорваться в долину Нила. Поэтому «Бофорты»

приготовились к новым операциям.

## **Глава 12**

### **Десять дней перед решающей битвой**

Когда 26 мая Роммель начал свое победоносное наступление, его ситуация со снабжением была прекрасной, как никогда. Однако начались тяжелые бои, и к моменту захвата Тобрука он уже растратил большую часть своих запасов. В Тобруке в его руки попали огромные запасы англичан, в том числе боеприпасы, бензин, продовольствие, поэтому Роммель получил возможность преследовать отступающих англичан с новой энергией. Но когда он подошел к Эль Аламейну, все его запасы, в том числе и трофейные, истощились.

В первые 3 недели июня англичане были целиком заняты вопросами доставки снабжения на Мальту. Поэтому Ось получила блестящую возможность собрать в итальянских портах большое количество грузов и спокойно перебросить их через Средиземное море. Однако близорукость вражеского командования привела к тому, что в Африку были отправлены только 3000 тонн. Когда месяц спустя противник попытался провести новый конвой, Мальта была готова встретить его.

Хотя в июле и начале августа действия итальянского командования по отправке снабжения оставались вялыми и нерешительными, следует учитывать снижение ударной мощи Мальты в дни, предшествовавшие приходу танкера «Огайо». Линии снабжения Роммеля были напряжены до предела. Однако его главной заботой оставался последний рывок к цели, прежде чем баланс сил решительно изменится не в его пользу. Он знал, что англичане постоянно наращивают свои силы. Кроме того Роммель с почтением относился к промышленному потенциалу Америки. Он



получил информацию, что британский конвой с новым оружием и грузами для 8-й армии ожидается в Суэце в начале сентября. Поэтому решительный удар следовало нанести до конца августа.

Поэтому Роммель начал изо всех сил давить на итальянцев, чтобы они доставили необходимые грузы, для обеспечения наступления на Каир. В конечном счете он сумел вырвать обещание организовать регулярное движение танкеров во время его наступления. Более того, если эти танкеры будут потоплены, итальянцы заменят их другими. В случае необходимости к перевозкам будут привлечены подводные лодки, военные корабли, самолеты.

Роммель старался любой ценой избежать позиционной борьбы. Он знал, что в этом случае даже при равенстве сил упорство британского солдата может повернуть ход борьбы. Решающая битва должна разыграться позади британского фронта. Там командиры и солдаты Африканского Корпуса смогут проявить свое тактическое мастерство и превосходство в маневренной войне.

Роммель собирался в строжайшей секретности перебросить на юг 2 танковые дивизии. Он намеревался провести отвлекающую атаку на севере, сковать силы англичан в центре и нанести главный удар на юге. Роммель полагал, что там находится слабый пункт британского фронта. Танковые части должны были прорвать британские позиции во впадине Каттара и повернуть на север, к морю. В этом случае он обойдет оборонительные позиции у Эль Аламейна, и вся 8-я армия попадет в окружение. Решающая битва, по мнению Роммеля, должна была разыграться в Алам эль Хайфе. Англичанам предстояло или сражаться до конца, удерживая позиции, или прорываться и бежать на восток. Это привело бы к потере Египта.

Но сначала надо было разобраться с бензином.

Сразу после завершения проводки августовского конвоя 217-я эскадрилья была отозвана с Мальты. Конечным пунктом ее путешествия был Дальний Восток. Из 19 экипажей, прилетевших на Мальту 2 месяца назад, осталось только 8. Бреши закрыли летчики 86-й эскадрильи, которая имела 12 экипажей, и подразделение 39-й эскадрильи, которое за последние дни возросло до 10 экипажей. Все это было переформировано, и образовалась новая 39-я эскадрилья под командованием Пэта Гиббса. Она имела на острове 20 «Бофортов» Mk.I и ни одного Mk.II, так как наземный персонал Мальты не мог обслуживать моторы «Уосп». Гиббс настаивал на перевооружении эскадрильи самолетами Mk.II, которым летчики доверяли гораздо больше. Но решающие атаки в следующие несколько дней были проведены на старых Mk.I.

Среди командиров экипажей, прибывших из Египта, был Кен Грант, который участвовал в первой торпедной атаке «Бофортов» на Средиземном море, которая была проведена против «Виктории» 7 месяцев назад. Вместе с ним прилетел австралиец Дик Маршалл, который вместе с Гиббсом атаковал итальянский флот. Грант был одним из лучших пилотов торпедоносцев, пока не был сбит возле Тобрука в ноябре. Он с 2 членами экипажа спасся в надувной лодке и закончил войну в лагере военнопленных. Маршалл имел лучший характер среди всех летчиков и пользовался всеобщей любовью. Он выглядел и на самом деле был надежным, как скала. Маршалл был очень высоким человеком, его рост превышал 6 футов. Он учился летать в Канаде на аэродроме Мусджо, поэтому не удивительно, что к нему прилипла кличка «Мус» (Moose — американский лось). Он навсегда стал «Мусом» Маршаллом.

Мус привык к спартанской жизни в Австралии, и потому в пустыне чувствовал себя, как дома. Не возмущала его и тревожная жизнь на Мальте. Однако,

как большинство австралийцев, он был практически лишен тормозов. У него был талант получать наслаждение как от светлых, так и темных сторон жизни. Его достаточно легко было вывести из себя. Штурманом у него летал тоже австралиец Патерсон по кличке «Слэп».

Вместе с ними на Мальту прилетели австралиец Колин Милсон, южноафриканец Дон Тилли, англичане Лесли Уордселл и Сандерсон, носившие традиционные усы КВВС. Все они были очень молоды. Гиббс в свои 25 лет был одним из самых старых пилотов. Он обладал огромным опытом, но при всем при том оставался мальчишкой. Во время июньского воздушного блица они с Линингом затеяли игру, которая была к лицу только совершенным юнцам. Во время налетов они смотрели, как открываются бомболюки самолетов, и следили за падающими бомбами, ныряя в убежище только в самый последний момент. Чаще всего побеждал Гиббс.

Именно от этих людей зависело, будут ли перерезаны коммуникации Роммеля.

Постоянные придирки Роммеля наконец принесли плоды. Затребованное им количество грузов было собрано в итальянских портах, погружено на транспорты и подготовлено к отправке. Если бы это удалось доставить на фронт в Западной Пустыне, баланс сил решительным образом изменился бы в пользу Оси. Первым из 10 судов был транспорт «Росалина Пило» (8300 тонн). В его трюмах находились 3500 тонн общих грузов, 1200 тонн боеприпасов и 400 тонн нефти. Он вышел из Неаполя 16 августа. После 28 июля мальтийская авиация была прикована к земле нехваткой бензина, и итальянцы решили провести конвой коротким западным маршрутом вокруг северной Сицилии. «Росалину Пило» сопровождали 2 эсминца, 4 Ju-88 и 2 Me-109. Транспорт был обнаружен разведчиком «Спитфайр», когда он уже прошел Пантеллерию.

6 «Бофортов» под командой Хэнка Шармана вылетели, с Мальты, чтобы атаковать конвой, когда он будет проходить возле острова Лампедуза. То, что конвой шел недалеко от Мальты, означало неслыханную удачу для «Бофортов». Они могли получить в качестве сопровождения «Спитфайры», не считая обычных «Бофайтеров». 6 из них получили приказ бороться с зенитками, а 3 — действовать в качестве пикировщиков. В состав группы вошли 8 «Спитфайров» — всего 23 самолета.

Конвой находился к югу от Пантеллерии, примерно в 35 милях западнее Лампедузы, и шел на юг к побережью Туниса. Эсминцы держались на траверзах транспорта. Шарман решил заходить с кормовых курсовых углов, повернуть вправо и атаковать со стороны суши. Таким образом, выходя из атаки, самолеты уже находились на обратном курсе.

Шарман вывел «Бофорты» в исходную позицию и выпустил красную сигнальную ракету, чтобы «Бофайтеры» подавили зенитки. Но когда он повел свои 2 звена торпедоносцев в атаку, в носовой части его самолета прогремел взрыв, штурман свалился раненный, а всю переднюю часть «Бофорта» до кабины пилота охватило пламя. Несмотря на раны, штурман вернулся на свое место и сумел потушить огонь. Шарман на мгновение задохнулся от удушливого дыма, но все—таки не отвернул. Он был ведущим, и если он отвернет, то может сорваться вся атака.

Шарман увидел, как «Бофайтеры» набирают высоту 1000 футов и начинают пикировать на эсминцы сопровождения. «Спитфайры» связали боем Ju-88 и Me-109. Внезапно Шарман увидел разрывы бомб вокруг транспорта. Последний «Бофайтер» добился даже прямого попадания в корму. Бомбардировка и обстрел с воздуха привели конвой в полное замешательство. Строй развалился, корабли начали беспорядочно

метаться. Все 6 «Бофортов» оказались в удобной позиции для сброса торпед. Сбросив торпеды, они пролетели над конвоем, обстреливая корабли из бортовых пулеметов. Уже покинув район боя, летчики могли увидеть позади 2 сильных взрыва, отметивших попадания торпед.

Чуть позднее транспорт «Розалина Пило» был обнаружен покинутым командой и тонущим. Истребители сбили Ju-88 и Me-109, и все британские самолеты благополучно вернулись на базу. Это было очень удачное начало.

39-й эскадрилье теперь постоянно была придана эскадрилья «Бофайтеров», которая вместе с торпедоносцами занималась исключительно атаками вражеских судов. На этом уже давно настаивал Гиббс. Когда люди вместе живут, работают, выпивают, они начинают воспринимать происходящее одинаково. Только так создается сплоченное ударное соединение. Каждый быстро понимает важность задачи товарища. Больше не происходят глупые инциденты, вроде сорванных randevu, которые были так типичны для операций в Англии и для первых дней войны в Северной Африке. Гибель «Бофорта» экипажи «Бофайтеров» начинали воспринимать как личную неудачу.

Потопление «Розалины Пило», как и «Рейхенфельса» 2 месяца назад, убедило итальянцев, что они могут забыть про западный маршрут вдоль побережья Туниса. Следующий конвой уже пришел в Палермо. Однако история повторилась, и 19 августа он был отправлен обратно через Мессинский пролив. Его обнаружили на следующий день возле оконечности Калабрии. Это был «Позарика» (7800 тонн), один из крупнейших танкеров на Средиземном море с сильным сопровождением — 5 эсминцев и корабль ПВО. С воздуха конвой прикрывали 6 истребителей «Макки» и гидросамолет «Кант». Гиббс организовал группу из 12 «Бофортов» и сам повел ее. В

этой атаке участвовали 4 экипажа, которые топили «Розалину Пило» 3 дня назад: канадцы Рупер и Уотлингтон, а также Оллсопп и Джиллис. Только что прибыли из Египта Грант, Маршалл, Уодселл и Гордон Хед, крепкий молодой сержант. Торпедоносцы взлетели в 8.45 в сопровождении 10 «Бофайтеров», из которых 6 несли бомбы, а 4 должны были бороться с зенитками.

Соединение полетело с Мальты на восток, а потом повернуло на север, целясь в мыс Пунта ди Сило, до которого было 2 часа лета. Как обычно, конвой крался вдоль берега. Эсминцы развернулись на правом фланге, полагая, что мелководье защитит транспорт от атаки со стороны суши. Итальянцы так никогда и не поняли, что мелководье может защитить только от атаки подводной лодки. Для авиационной торпеды глубины хватит всегда. Поэтому «Бофорты», заходя со стороны суши, получали все мыслимые удобства. Они достигали внезапности, корабли сопровождения не мешали им, и они сразу оказывались на обратном курсе.

Конвой шел на северо—восток. 4 звена «Бофортов», которыми командовали Гиббс, Рупер, Оллсопп и Грант, зашли с кормы конвоя, отвернули в сторону и атаковали со стороны суши. Все 12 «Бофортов» сбросили торпеды на левом крамболе танкера.

«Позарика» считался тяжело груженым, поэтому торпеды были установлены на 22 фута. Однако танкер, судя по всему, имел гораздо меньшую осадку. Большая часть торпед пошла нормально, танкер еле двигался, однако не было ни одного попадания. Фотографии, сделанные пилотом «Балтимора», показали, что несколько торпед прошли прямо под килем танкера.

«Бофайтеры» отбомбились по эсминцам и обстреляли их из пушек. Все самолеты обстреляли из бортовых пулеметов корабли сопровождения. Однако сосредоточенный огонь 5 эсминцев и корабля ПВО взял свою долю. Пит Рупер и австралиец Кондон были сбиты.

Был сбит и 1 «Бофайтер». Рупер, Кондон и их экипажи были подобраны кораблями сопровождения. Конечно, они были рады выбраться из воды, но с гораздо большей радостью они улетели бы вместе с Гиббсом и остальными.

Когда торпедоносцы вернулись на Мальту, Кейт Парк, который сменил Ллойда в качестве командира группы в прошлом месяце, показал им радиограмму Теддера. Он знал о подготовке Роммелем финального наступления и указывал на исключительную важность уничтожения любого идущего на юг конвоя в течение ближайших 10 дней. Деша прибыла в очень неудачный момент. Экипажи и так получили хороший удар, глядя на фотографии «Балтимора». Они потеряли 10 товарищей — 8 на «Бофортах» и 2 на «Бофайтере», сами подвергались смертельному риску в ходе операции, обреченной на провал еще до начала. А радиограмма Теддера показала, насколько дорого может обойтись эта неудача.

Однако «Позарике» еще предстоял долгий путь, прежде чем танкер выйдет за пределы радиуса действия «Бофортов». Гиббс решил дождаться нового сообщения разведчика и провести повторную атаку.

Ночью конвой пересек залив Таранто, прошел мимо итальянского «каблука» и вышел к побережью Греции севернее Корфу. Там его на следующий день и обнаружил разведчик. Гиббс решил выслать 9 «Бофортов» и усилить группу «Бофайтеров», учитывая сильное сопротивление, встреченное накануне. В сообщении разведчика говорилось, что танкер сопровождает тот же эскорт — 5 эсминцев и корабль ПВО. На сей раз в штурмовики превратились 8 «Бофайтеров», а 5 получили бомбы.....

Гиббс сам повел группу. Второе звено возглавил Шарман, третье — Грант. Во время инструктажа Гиббс зачитал экипажам радиограмму Теддера и добавил, что

пилоты должны сбрасывать торпеды как можно ближе к цели.

— Я уверен, что могу положиться на вас. Посмотрите, что я постарался для вас раздобыть.

После этого он с видом полной серьезности вручил каждому пилоту плитку шоколада.

Вчерашние потери были еще свежи в памяти летчиков, а сегодня им предстояло атаковать тот же сильно защищенный корабль. Но незатейливый юмор командира помог поднять дух экипажей. Они оценили не только способ, которым Гиббс обманул их, но и шоколад. В то время на Мальте он был настоящей роскошью. Добыча была поделена между членами экипажей поровну.

Кресуэлл, как обычно, вывел самолеты точно на цель. Соединение повернуло на север в 30 милях впереди конвоя, который шел между островом Корфу и материком. С воздуха его прикрывала дюжина истребителей. Гиббс атаковал со стороны Корфу. 3 звена торпедоносцев одно за другим зашли на танкер с правого крамбола. «Бофайтеры» по сигналу Гиббса помчались вперед. Бомбардировщики накрыли танкер и добились прямого попадания в один из эсминцев. Истребители записали на свой счет 6 самолетов противника — 2 «Пьяджио-32», 2 BR.20, Ju-88 и Ju-52. Кроме того, они обстреляли корабли сопровождения из пушек и пулеметов. Гиббс подлетел вплотную и всадил торпеду в цель. Последнее звено добилось одного верного и 2 вероятных попаданий, так как успело учесть маневры танкера. Южноафриканец Вулф из состава последнего звена, для которого это был первый вылет, был сбит. Но садиться на воду в Средиземном море — просто удовольствие, и он со своим экипажем присоединился к Руперу и Кондону на борту итальянского эсминца.



Фотографии, сделанные сразу после атаки, показали, что «Позарика» стоит на месте, травя топливо с обоих бортов. Чуть позднее разведка обнаружила, что танкер выбросился на берег Корфу и покинут экипажем.

Через 3 дня, 24 августа, разведчики обнаружили еще одну цель — небольшой, но важный танкер «Дельфи» (1500 тонн). Он был обнаружен рано утром на выходе из залива Таранто. Танкер сопровождали 2 эсминца, а с воздуха прикрывали неизменные «Макки» и Ju-88. Гиббс решил задержать атаку и нанести удар в сумерках. Корабли противника оставались под постоянным наблюдением и к вечеру оказались в нескольких милях южнее Корфу.

Гиббс отправил 9 «Бофортов» в сопровождении 9 «Бофайтеров»: 6 в качестве сопровождения, 3 — как бомбардировщики. Группу возглавлял Оллсопп, звеньями командовали Уордселл и Маршалл.

Соединение взлетело в 16.45, 15 минут, как обычно, летело на восток, а потом повернуло на северо—восток. Последнее донесение разведчика говорило, что эсминцы идут впереди танкера, поэтому было решено атаковать с кормы.

Один из пилотов звена Уордселла, Гордон Хед, обнаружил, что в турели его самолета не установлены пулеметы. Он сообщил, что самолет неисправен, и начал рулить к капонирам, которые находились в миле от летного поля. Когда он через несколько минут оказался там и выключил мотор, то увидел человека, мчащегося на велосипеде. Это был Гиббс.

— В чем дело?

Гиббс отшвырнул в сторону велосипед и стоял, широко расставив ноги. Он дымился от злости и ждал ответа. Хед посмотрел на него вниз из форточки фонаря. Он сам находился на Мальте всего 4 дня и был зеленым сержантом. И Гиббс был сам Господь Бог.

— Виноват, сэр. Оружейники забыли установить пулеметы. Я не могу лететь.

— Не можешь? Это еще почему? У тебя есть истребители прикрытия, не так ли? Почему? Я вылетал на операцию на одном моторе!

Хед решил, что это некоторое преувеличение, но не мог же он спорить с командиром эскадрильи.

— Виноват, сэр. Если бы я знал, что я должен лететь, я обязательно взлетел бы.

Но Гиббс не слышал.

— Ты понимаешь, что это означает для остальных? Чем сильнее группа, тем выше шансы прорваться. Каждый добавочный самолет снижает эффективность зениток. Ты понимаешь?

— Да, сэр.

Хед считал отсутствие пулеметов в турели вполне достаточной причиной, чтобы признать самолет неисправным. Однако он чувствовал, что Гиббс думает иначе. Еще никто не слышал, чтобы Гиббс отправил в атаку неисправный самолет, однако он всегда высылал все пригодные самолеты. Хед соображал медленно, однако все—таки кое—что уловил. Он еще не привык к темпу жизни на Мальте.

Гиббс следил за пилотом, анализируя его реакцию. Гиббс безжалостно отсылал экипажи, не отвечавшие его жестким стандартам. Однажды он услышал, как 2 офицера обсуждают значение атак. Они сомневались, стоит ли подвергать эскадрилью риску, который ведет к тяжелым потерям. Они были высланы с острова в 24 часа. Такого рода происшествия могут показаться неприятными. Но судьба целой армии зависела от этих атак. В результате своих действий Гиббс превратил 39-ю эскадрилью в настоящую элитную часть.

— Ну так как, ты летишь?

Это вопрос застал Хеда врасплох. Остальные самолеты взлетели 15 минут назад. Он не успеет

догнать их. Ему предстояло испить чашу до дна, хотя он не сознавал, чем это грозит.

Если он сейчас взлетит, то его ждет сомнительное будущее. Одинокий самолет, опаздывающий на 20 минут, будет атаковать переполошенное осиное гнездо. А если он не взлетит, то у него не будет никакого будущего вообще.

При этом Гиббс не отдал никакого приказа, он все оставил на усмотрение пилота. Однако Хед никогда не забудет сверлящего взгляда, который Гиббс упер в пилота. Для такого гордого человека, как Хед, оставался только один возможный ответ. Он снова запустил моторы и вырулил на взлет.

Штурман Хеда дал ему курс прямо на Корфу, срезав угол. В этом случае появлялся призрачный шанс догнать группу. Хед следил за расходом топлива, но летел чуть быстрее крейсерской скорости. Он чувствовал, что возвращает упущенное время. Когда показались берега Корфу, пилот почувствовал, что еще может догнать остальные самолеты.

Он увидел справа самолет и принялся искать остальные. Но самолет был один, и он тут же погнался за торпедоносцем. Это был Ju-88.

Однако расчеты Хеда были не такими уж неверными. Внезапно летчики ударной группы, напряженно ожидающие появления вражеского конвоя, заметили одинокий «Бофорт», преследуемый истребителем. Кто это может быть? Пилоты торпедоносцев начали оглядываться с некоторым испугом, они ничего не могли понять.

К счастью, пилот одного из «Бофайтеров» проявил инициативу. Он не поддавался общему смятению, вышел из строя и погнался за «Юнкерсом». Вскоре он свалил противника в море.

Хед присоединился к группе, и как раз вовремя. Впереди летчики увидели кильватерную струю танкера.

Он двигался вдоль берега, примерно в 10 милях от англичан. На расстоянии 5 миль штурман Оллсоппа МакГарри выпустил 2 желтые ракеты. Это был приказ «Бофайтерам» выходить вперед и подавить зенитки кораблей сопровождения. Увидев сигнал командира английской группы, Ju-88, круживший над конвоем с глубинными бомбами на борту, сбросил их и дал сигнал конвою, чтобы предупредить его. Немецкий самолет приготовился вступить в бой, но был тут же сбит собственными эсминцами.

«Бофайтеры» сбросили бомбы на танкер, а потом обстреляли эсминцы. Экипажи «Бофортов» увидели, что бомбы легли мимо. Торпедная атака развивалась, как планировалось. «Бофорты» атаковали танкер с обоих бортов с носа. Оллсопп зашел на цель справа, а второе звено — слева. Звено Муса Маршалла выжидало, следя за маневрами танкера, и в конце концов атаковало с правого траверза. Соединение было встречено плотным зенитным огнем. Дьюхерст, ветеран 42-й эскадрильи, который вместе с Динсдейлом атаковал линейные крейсера, а потом «Принца Ойгена», был сбит во время своего первого вылета с Мальты.

У правого борта танкера был замечен взрыв. Однако атака проводилась в сумерках, и потому нельзя было с уверенностью утверждать, что танкер получил попадание. Это мог быть сбитый «Бофорт». Дыма или пожара не было видно, и потому летчики решили, что попаданий нет.

Когда атака завершилась, уже было темно. Самолеты полетели на Мальту самостоятельно. Хед знал, что израсходовал много топлива, и на время обратного путешествия он сбавил обороты мотора до 1500 об/мин. Это оказалось очень разумно. Штурман промахнулся мимо Мальты, и самолет направился к Тунису. В конце концов они заметили Пантеллерию, определились и повернули на юго—восток, к Мальте.

Топливо уже кончалось, и они не могли позволить себе новой ошибки. Радист уже послал SOS, но Хед каким—то чудом сумел дотянуть до Луки и посадил самолет с сухими баками.

Больше Хед не давал Гиббсу повода усомниться в себе и быстро стал одним из самых уважаемых и надежных летчиков эскадрильи. Однако на Мальте летчиков подстерегало множество опасностей, и Хед пал жертвой одной из них. Пайки на острове были очень скудными, люди только что не умирали с голоду. Раненых немедленно отсылали с острова, так как на тамошней диете никто из них не поправился бы. Даже самые маленькие царапины заживали неделями или превращались в гноящиеся язвы. Люди избегали болезней, как только могли. Но в декабре 1942 года, когда остров испытывал самую острую нужду, наступила неизбежная реакция. Разразилась эпидемия полиомиелита. Хед тяжело болел несколько недель. Ему на помощь пришла отвага, проявленная в боях, и он сумел побороть тяжелейшую болезнь. Однако при этом Хед остался инвалидом на всю жизнь.

Хотя танкер «Дельфи» пережил атаку «Бофортов» 24 августа, он получил небольшие повреждения и застрял на ремонте в Греции. Поэтому Роммель, который планировал начать финальное наступление 26 августа, обнаружил, что так и не получил обещанного топлива. Более того, он вообще не получил ни капли бензина. Поэтому он добился встречи, в которой участвовали он сам, Кессельринг и Кавальеро, итальянский главнокомандующий. Это встреча прошла 27 августа. Роммель вырвал у Кавальеро обещание доставить в Бенгази в течение 7 дней 5000 тонн топлива. По словам Кавальеро, 2 танкера уже находились в пути. Один из них, «Истрия» (5400 тонн), выскользнул из итальянского порта незамеченным. Он прошел извилистым путем вдоль греческого побережья под прикрытием островов,

чтобы избежать атаки с Мальты, и сейчас был готов начать последний бросок к Бенгази. Другой танкер, «Дельфи», получил поверхностные повреждения во время атаки торпедоносцев, но благополучно скрылся между островов. Сейчас он ожидал возможности пересечь Средиземное море. Поэтому Роммель отложил начало наступления на 2–3 дня.

Разведывательные полеты над южной Грецией проводились не только с Мальты. В них участвовали самолеты из Египта, особенно в южных районах — остров Сапиенца, мыс Матапан, Крит. 38-я эскадрилья торпедоносцев «Веллингтон», которая теперь базировалась в Египте, атаковала корабли противника в этом районе, если им повезло удрать от 39-й эскадрильи. После атаки итальянских линкоров эскадрилья мало чего добилась. В любом случае, торпедным атакам было обучено совсем немного экипажей, и большую часть времени эскадрилья проводила в учениях. Однако она набрала форму как раз вовремя, чтобы сыграть важную роль в напряженный 10-дневный период перед битвой за Алам эль Хайфу.

Рано утром 27 августа разведывательный самолет из Египта обнаружил «Дельфи» юго—восточнее мыса Матапан, среди островов к северо—западу от Крита. Англичане предположили, что конвой собирается прорываться в Бенгази, и с Мальты на поиски танкера вылетел «Балтимор». В полдень пилот заметил конвой примерно в 100 милях севернее Дерны и полетел обратно на Мальту с донесением. 9 «Бофортов» под командой Кена Гранта взлетели в 16.00 в сопровождении 9 «Бофайтеров», из которых 5 несли бомбы. 4 штурмовика считалось достаточным, чтобы нейтрализовать единственный эсминец сопровождения.

Еще раз «Бофорты» атаковали на закате. Но их прибытие не стало сюрпризом для итальянцев, которые ожидали вражеских самолетов весь день. Почти вся

команда танкера стояла на палубе, с тревогой глядя в небо и молясь, чтобы скорее наступила ночь. Через несколько минут они будут в безопасности по крайней мере от «Бофортов». Им было известно, что по ночам летают только «Веллингтоны» и «Суордфиши». Но вдруг со стороны ненавистой Мальты, скользя над самой водой, появились «Бофорты» и «Бофайтеры». Итальянцы увидели, как на расстоянии 3 миль от цели «Бофайтеры» набрали высоту 2000 футов и начали пологое пикирование прямо на них. Экипаж танкера как мог попрятался, но люди отказались уходить с палубы. Свистели бомбы, по палубе хлестали пушечные и пулеметные очереди, вода вокруг танкера кипела от близких разрывов... И одна бомба попала в корму судна.

«Бофайтеры» оставили танкер в покое и принялись обстреливать эсминец. Экипаж танкера принялся было следить за ними. Но тут с северо—запада на правом траверзе корабля появились «Бофорты». И итальянцы сломались. Пилоты торпедоносцев увидели, как команда танкера начала прыгать за борт еще до того, как были сброшены торпеды.

Грант и Уордселл добились прямых попаданий в танкер, еще одно попадание считалось вероятным. Когда летчики «Бофортов» оглянулись назад, они увидели, как страшный взрыв разорвал «Дельфи». Когда дым рассеялся, танкер с оборванной кормой быстро тонул, весь объятый пламенем.

3 Ju-88 попытались атаковать «Бофорты» на обратном пути, но были отогнаны «Бофайтерами». Англичане не потеряли ни одного самолета. Тактика действий торпедоносцев ушла очень далеко от робких атак одиноких «Бродяг» в 1940–41 годах и первых вылетов звена из 3 «Бофортов» на Средиземном море. Против скромного конвоя из 1 танкера и 1 эминца использовалась группа из 18 самолетов. В результате цель была уничтожена без потерь с нашей стороны.

Действия торпедоносцев никогда не были легкими, особенно если цель имела мощное сопровождение. И в самом конце войны эта работа оставалась такой же опасной и требовала высочайшей квалификации пилота. Но в руках таких специалистов, как Пэт Гиббс, торпедоносцы становились страшным оружием.

Второй конвой уже направлялся в Бенгази. «Истрия» и эсминец сопровождения ожидали темноты, чтобы попытаться пересечь Средиземное море. Однако на поиски конвоя вылетел оснащенный радаром «Веллингтон», а 12 торпедоносцев «Веллингтон» ожидали его сообщений. После 5 часов поисков радар засек «Истрию». Несколько торпедоносцев приняли сообщение разведчика. Старший лейтенант авиации Фулис, один из пилотов, в июне атаковавших итальянские линкоры, появился на сцене первым. Он атаковал «Истрию» по лунной дорожке, сбросив обе торпеды за один заход — первую с дистанции 700 ярдов, вторую еще ближе. Вторая торпеда попала в цель первой, поразив «Истрию» прямо в районе миделя. Первой торпедой понадобилось больше времени, но прицел был взят прекрасно, и над водой появился столб оранжевого пламени, когда и она попала в цель. Это попадание пришлось в корму танкера.

Фулис покружил над конвоем, глядя, как цель окутывается дымом. Через 10 минут появились еще несколько «Веллингтонов», и им пришлось ждать, пока дым рассеется. Но на лунной дорожке не осталось ничего, кроме большого пятна нефти.

К 30 августа ни одна тонна из обещанных Кавальеро боеприпасов и топлива в Африку не прибыла. Это был приговор Роммелю. Он совершенно напрасно прождал целый месяц. Зато британская армия продолжала неуклонно наращивать свои силы. После новой, самой маленькой задержки можно было и не начинать наступление.



Поэтому Роммель в отчаянии потребовал от итальянского Верховного Командования любой ценой организовать доставку грузов, прежде всего топлива. Несмотря на потери последних 10 дней, которые составили 23000 тонн торговых судов, Кавальеро решил, что может обещать отправку необходимых танкеров в течение ближайших часов. Причем первый танкер выйдет в море уже на следующий день.

Чтобы выполнить свое обещание, Кавальеро пришлось все поставить на благополучный прорыв танкера «Сан Андреа» (5000 тонн). Это единственный корабль, готовый немедленно выйти в море. Для сопровождения танкера имелся только 1 эсминец. Однако, если чудо позволит конвою проскочить, то Роммель начнет наступление. Еще несколько судов с сильным прикрытием были готовы к выходу в течение нескольких дней после «Сан Андреа».

Положившись на итальянцев, сумевших выполнить часть обещаний, Роммель решил использовать последний шанс для генерального наступления. В ночь с 30 на 31 августа он начал свою атаку.

Роммель слишком много поставил на это наступление. До последнего момента он ждал. Если бы «Сан Андреа» не прибыл в Африку, все надежды Роммеля рухнули бы немедленно.

Через день после потопления «Дельфи» Гиббс получил приказ в начале сентября вернуться в Англию. К этому времени Гиббс держался только предельными усилиями. Он много требовал от подчиненных, но еще больше требовал от самого себя. Он не позволял себе поддаться слабости и не признавал слабости в других. С самого начала войны он постоянно сражался. Сначала против обстоятельств, привязавших его к учебным подразделениям, потом против врага, потом против тяжелых ран, потом снова против врага. Он был одним из очень немногих, кому повезло закончить первый

оперативный цикл. Потом ему пришлось сражаться с собственным командованием, чтобы доказать ему возможности авиаторпеды, в которую Гиббс уверовал, получив тяжкий опыт. В конце концов он отчаялся быть услышанным в Англии и добился отправки на Средний Восток. Гиббс предвидел, какую роль может сыграть небольшое, но хорошо обученное подразделение, базируясь на Мальте. Но и здесь он оказался одинок в своей фанатической вере в возможности торпедоносца. Несмотря на то, что он был самым опытным пилотом торпедоносца, Гиббс оказался слишком зелен, чтобы к нему прислушались. Когда наконец ему выпала долгожданная возможность показать себя, Гиббс сделал все, чтобы выполнить свой долг. Он покрыл себя славой, но при этом дошел до предела человеческих возможностей и перешагнул этот предел.

Гиббс считал, что командир должен вести ударную группу. В этом отношении ему на Мальте не мешал никто, как мешали Брайтуэйту в Англии. Он должен был учить других командиров, и Гиббс достаточно часто пропускал операции, чтобы дать возможность потренироваться выбранному офицеру. Однако он знал цену личного примера и всегда водил эскадрилью на операции, когда выпадала такая возможность. К концу его пребывания на Мальте люди были готовы слепо следовать за ним хоть в ад, закрывая глаза на то, что Гиббс превратился в издерганный комок нервов. Но в бою Гиббс оставался неподражаем. Это был тот самый человек, который смел все сопротивление несколько месяцев назад. Когда он занимал место в кабине ведущего «Бофорта», все летчики проникались необъяснимым чувством уверенности и безопасности. Они знали, что Гиббс обладает бесценным даром предвидеть действия противника. Летчики чувствовали, что он проведет их всюду.

Жизнь на Мальте такова, что способна быстро истрепать любые нервы. Хотя к августу воздушные налеты с Сицилии ослабли, в среднем в день остров подвергался 2 атакам. Днем «Бофорты» отстаивались в рассредоточенных капонирах, однако на ночь они выстраивались на краю взлетной полосы, готовые к немедленному взлету, если будет замечен противник. Чтобы отогнать «Бофорты» на стоянки, дежурным экипажам приходилось появляться на аэродроме за час до рассвета. Дежурство могло длиться не более 2 дней. Невинная игра в орлянку утром в столовой часто оборачивалась грязными скандалами изнервничавшихся людей. Гиббс прошел через все это. Но вдобавок на нем лежала тяжкая моральная ответственность командира.

Когда утром 30 августа самолет—разведчик обнаружил выходящий из залива Таранто «Сан Андреа», Гиббс уже знал, что это будет его последняя операция на Средиземном море. Это был также последний день в том 10-дневном отрезке времени, которому Теддер придавал такое значение.

Пытаясь обмануть «Бофорты», «Сан Андреа» прижимался к берегу, держась менее чем в миле от него. Возле южной оконечности Италии, мыса Сайта Мария ди Леука, имелось множество песчаных мелей, поэтому вряд ли можно было сбросить торпеду с той стороны. А на правом крамболе танкера, наиболее вероятном направлении атаки торпедоносцев, шел эсминец. Танкер мог уклониться от атаки с любого иного направления.

Конвой имел необычайно сильное воздушное прикрытие, в том числе 7 истребителей «Макки», Ju-88 и гидросамолет «Кант». Танкер прижимался к берегу, поэтому «Бофортам» было довольно трудно выполнить хороший заход. В их распоряжении оставались только кормовые курсовые углы, где их караулили «Макки».

Гиббс изучил сообщение разведчика и в конечном счете решил, что ни один корабль не полезет на мель. Несмотря на совершенно очевидные трудности, он поведет «Бофорты» в атаку со стороны берега. Они сбросят торпеды ближе, чем обычно, и хотя бы часть торпед дойдет до цели. Он взял с собой 9 «Бофортов», остальными звеньями командовали Шарман и Уордселл. Торпедоносцы сопровождали 9 «Бофайтеров», из которых 4 несли бомбы. Ударная группа взлетела в 11.45.

Они полетели на NNO, выйдя к берегу за кормой конвоя. После этого торпедоносцы перескочили через береговые холмы, имевшие высоту 300 футов, развернулись и начали заход с расстояния 2 мили от берега. Выжженная солнцем желтая земля Италии летела под ними. Впереди показалась береговая черта, блеснула вода, появилась узкая сине—зеленая полоска и непривычно близко к берегу «Сан Андреа». Дальше в сторону моря находился эсминец, а еще дальше — необъятные просторы Средиземного моря. Когда самолеты пересекали береговую черту, летчики могли видеть плотный песок на морском дне. 2 человека в маленькой лодке отчаянно гребли, пытаясь убраться с пути торпедоносцев. Однако было уже поздно, и они просто прыгнули в воду, бросив свою лодку.

«Бофайтеры» вышли вперед и обрушились на «Макки», когда те приготовились атаковать «Бофорты». Итальянские истребители были разогнаны» после чего «Бофайтеры» отбомбились по танкеру и обстреляли эсминец из пушек и пулеметов. 1 «Бофайтер» был сбит, но в небе не было видно разрывов зенитных снарядов. Хотя даже в таких условиях 3 «Бофорты» получили попадания, когда выходили в атаку.

Гиббс летел на танкер, пока не смог различить даже самые мелкие детали. Держась на высоте мачт, он подобрался к танкеру вплотную.

Гиббс сбросил торпеду с дистанции 500 ярдов. Если торпеда пойдет нормально, промаха просто не может быть. Летчики второго звена следили за ним, когда самолет Гиббса мчался прямо на танкер. Он проскочил над мачтами буквально в паре дюймов и оказался в относительной безопасности с противоположного борта. Теперь Гиббс в последний раз выполнил свой излюбленный маневр, круто поднявшись свечой над танкером. На вершине горки он повернул в пике и обстрелял оказавшийся ближе эсминец из пулеметов. Гиббс отвернул, лишь когда палуба эсминца заполнила все лобовое стекло. Инерция швырнула «Бофорт» к самой воде, когда он выводил самолет из пике.

Из состава второго звена только Шарман успел сбросить торпеду, когда весь мир перед торпедоносцами взорвался подобно вулкану. Пламя взвилось как бы со дна моря, окруженное плотным облаком тяжелого черного дыма. Некоторые самолеты, следовавшие за Гиббсом, попытались отвернуть, но не смогли удрать от ударной волны. Когда они пролетали над жерлом вулкана, вверх полетели новые кольца дыма, нашпигованные обломками.

А вокруг расстилались мирные и спокойные голубые воды Средиземного моря. Безмятежно летящий гидросамолет «Кант» игнорировал «Бофорты». Но те постарались разрушить это очарование покоя, обстреливая по очереди «Кант» из пулеметов. Пилот «Канта» никак не маневрировал и не пытался уклониться, даже когда ему отстрелили один из поплавков, который, как камень, рухнул в море. Возможно, итальянца ошеломила разыгравшаяся внизу трагедия.

Это был один из редких случаев, когда 5 или 6 экипажей следили за ходом 3 торпед с момента их отрыва от самолета до момента попадания. Нет ни

малейших сомнений, что именно Пэт Гиббс и его ведущее звено уничтожили «Сан Андреа».

Абсолютная зависимость Роммеля от топлива, которое должен был доставить этот танкер, сделала его уничтожение кульминационным пунктом всей Средиземноморской кампании. Эта атака заслуженно увенчала карьеру Гиббса.

Не получив обещанного топлива, Роммель был вынужден 1 сентября прекратить любые попытки дальнейшего наступления, а на следующий день вообще отменить его. Он приказал свои танкам отступить. Несмотря на донесения его разведки, позиции британской 8-й армии на юге оказались очень прочными. Англичане упорно оборонялись. И что самое важное — Роммелю не хватало бензина, который был важнейшим условием реализации его планов. В ту ночь, когда он отменил наступление, его танки имели топлива всего на 60 миль по хорошей дороге. А обещанные 5000 тонн так и не прибыли.

Гиббс был награжден Орденом за выдающиеся заслуги и отправился в Англию. Его штурман Джон Кресуэлл был награжден Медалью за летные заслуги, произведен в офицеры, после чего получил Крест за летные заслуги. Уордселл, Маршалл, Уотлингтон и Сандерсон за свои действия в последние 10 дней августа были награждены Крестами за летные заслуги. Тестер, один из стрелков, получил Медаль за летные заслуги.

За день до отлета Гиббса с Мальты Хэнк Шарман повел эскадрилью против большого и сильно защищенного конвоя, шедшего возле побережья Греции. Он состоял из 4 транспортов и не менее чем 11 эсминцев. Кавальеро наконец сумел отправить серьезный конвой, хотя и слишком поздно, чтобы повлиять на исход битвы у Алам эль Хайфы. Что могло произойти, стало ясно из потерь, понесенных

«Бофортами». За несколько миль от конвоя был подбит самолет Шармана. Загорелся один мотор, однако пилот продолжал держаться в строю. Уже возле цели пламя охватило весь самолет, и он рухнул в море. Не вернулся еще один торпедоносец. Почти все самолеты получили те или иные повреждения. При этом был серьезно поврежден всего 1 транспорт.

Шарман был одним из немногочисленных напоминаний о старой 22-й эскадрилье. Он летел в качестве второго пилота—штурмана с Диком Боманом во время первой атаки «Бофортов» в этой войне. Его действия на Мальте были отмечены незаурядным умением и отвагой. Он погиб, пытаясь довести атаку до конца, хотя мог спастись, отвернув прочь. Шарман погиб, так и не получив ни одной награды.

Все принципы действий торпедоносцев, разработанные Гиббсом, оказались верными. Перед ним открывалось большое будущее в Англии, так как Жубер начал создание ударных крыльев, чтобы уничтожить германское судоходство в Северном море. Однако последние 2 года измотали юного идеалиста до предела, хотя он казался совершенно неутомимым. С Гиббсом произошел нервный срыв, от которого он долго и мучительно оправлялся. После долгой и тяжелой болезни он был списан по инвалидности в 1944 году.

Однако он успел заложить прочные основы. Командование 39-й эскадрильей принял Ларри Гейн. Он настолько отличался от Гиббса, насколько это было возможно в принципе. Однако он был прирожденным пилотом торпедоносца. Уже в Абботсинче он проводил свои атаки прямо в хрестоматийном стиле, не предпринимая маневров уклонения, не обращая внимания на огонь зениток. Казалось, он просто не видит помех. Никто не думал, что Гейн уцелеет. Однако он командовал своей эскадрильей до самых последних операций «Бофортов» и остался жив. Гейн добился

такого же идеального взаимодействия со своим штурманом МакГарри, какое отличало Гиббса и Кресуэлла.

В начале октября 39-я эскадрилья была отозвана с Мальты для короткого отдыха. Пока они находились в Египте, началась битва за Эль Аламейн. Роммель был прижат к стене.



## **Глава 13**

### **Последний танкер Роммеля**

Монтгомери при Эль Аламейне пытался убедить Роммеля, что главный удар будет нанесен на юге, а сам собирался нанести его на севере. Роммель не попался на удочку, однако он не мог совершенно игнорировать угрозу своему южному флангу. Хотя он совершенно правильно угадал, где будет нанесен главный удар, оставить южный фланг полностью без защиты он тоже не мог.

Монтгомери предпринял диверсию на юге, а потом начал наступление на Эль Аламейн. Предполагалось, что теперь Роммель соберет на севере все свои моторизованные части, чтобы отбросить англичан назад мощной контратакой. Однако для этого он не имел бензина. У него не хватало топлива даже на то, чтобы поддерживать движение между Триполи и линией фронта более чем 2 или 3 дня.

При таких условиях снимать войска с южного фланга было крайне опасно. Положение с топливом не позволяло Роммелю вести маневренный бой дольше 2 дней. После этого ему не удастся перебросить танки на юг, даже если Монтгомери и нанесет удар там.

Тем не менее Роммель все—таки решил перебросить под Эль Аламейн всю 21-ю танковую дивизию и половину армейской артиллерии, чтобы встретить генеральное наступление. Он полностью сознавал, что на юг они уже не вернутся. Это произошло 25 октября. Одновременно Роммель сообщил Гитлеру, что битва будет проиграна, если положение с топливом не улучшится незамедлительно.

Тем временем до Гитлера и Муссолини наконец дошло, что перед Африканским Корпусом встала угроза

уничтожения, если его моторизованные соединения не получат топливо. В дело были пущены дополнительные корабли, даже подводные лодки и военные корабли, привлекли гражданскую авиацию. Но, к разочарованию Роммеля, транспорты направлялись в Бенгази, хотя многие из них имели сильное сопровождение и мощное вооружение. Итальянцы стремились держать их подальше от британских торпедоносцев. Чтобы доставить топливо из Бенгази, требовалось время, и, что самое главное, это приводило к добавочному расходу того самого бензина. Поэтому Роммель потребовал, чтобы танкер «Прозерпина» (5000 тонн), который уже находился в море с 3500 тонн бензина, и транспорт «Тергестеа» (6000 тонн) были направлены прямо в Тобрук. Вместе с ними шел маленький 900-тонный транспорт. На «Прозерпине» находился самый крупный груз бензина за последние месяцы.

Во второй половине дня 26 октября танкер «Прозерпина» вместе с 2 транспортами в сопровождении 4 эсминцев успешно пересек Средиземное море и уже находился на подходах к Тобруку. Высокопоставленные германские офицеры собрались на скалистом берегу возле Тобрука, дожидаясь прихода танкера.

Роммель ждал, что англичане произведут перегруппировку перед началом генерального наступления. (Монтгомери собирался начинать ночью 1 ноября.) Он с тревогой ждал сообщения о приходе танкера. Англичане были необычайно осторожны и нерешительны. Они боялись, что Роммель сосредоточивает свои танки для встречного удара.

В Египте находились 3 эскадрильи «Бофортов» — 39-я, временно отозванная с Мальты; 42-я, которая никак не могла попасть на Дальний Восток; и 47-я, недавно сформированная и наконец превратившаяся в эскадрилью первой линии. Однако 42-я эскадрилья

передала свои самолеты и экипажи 39-й и 47-й. Кроме «Бофортов» имелось несколько ночных «Веллингтонов».

Сводная 42/47-я эскадрилья «Бофортов» базировалась в Шандуре в Зоне Канала. Ее аэродром подскока находился в Гианаклисе, в 5 милях южнее Александрии. Все в Египте знали, что готовится нечто грандиозное. Новое наступление должно было выкинуть Африканский Корпус из Египта и Киренаики. 42/47-я эскадрилья имела всего 6 недель, чтобы стать боеспособной частью. Летчики большую часть времени провели, модернизируя свои самолеты.

Одной из проблем «Бофортов» был Тобрук. Этот порт находился вне досягаемости самолетов с Мальты. Торпедоносцы из Египта, используя передовые аэродромы в районе Александрии, с трудом дотягивали до него. Поэтому большая часть вражеских кораблей шла в Бенгази, где им не угрожал никто, кроме тяжелых бомбардировщиков. Но всегда оставалась возможность, что необходимость заставит немцев вести корабли прямо в Тобрук. Если такое случится, 42/47-я эскадрилья хотела быть наготове.

В Англии в нормальных условиях крейсерская скорость «Бофортов» составляла 140–150 узлов. Однако на Среднем Востоке, развивая ту же мощность, моторы не могли обеспечить скорость выше 120 узлов. Частично это происходило из—за различий в атмосферных условиях, частично из—за множества модификаций, которые вносились в самолеты, чтобы позволить им действовать в условиях пустыни.

Главной причиной снижения скорости были песчаные фильтры, которые торчали над плоскостями. Пристроить их внутри воздухозаборников никак не удавалось. В Шандуре на эти фильтры приспособили жестяные обтекатели, что значительно повысило скорость самолетов.

Вторая модификация была очень простой. С самолета снималась стандартная решетчатая антенна радара и устанавливалась самопальная. Это был простой железный прут с крестовиной. Его приделывали к центроплану, и он торчал перед передней кромкой крыла. Существовали некоторые сомнения, что подобное примитивное приспособление будет работать. Однако оно показало себя в деле ничуть не хуже фабричного предшественника, а скорость самолета еще более увеличилась.

Третья модификация заключалась в снятии громоздкого остекления пулеметной турели. Вместо него ставили невысокий жестяной барбет. Стрелки начали чувствовать себя довольно неудобно, зато самолет прибавил еще несколько узлов к своей крейсерской скорости.

Все это заставило провести серию летных испытаний. Однако никто не запрашивал разрешения командования на эти переделки, оно даже не подозревало об этом. Каждая эскадрилья занималась модернизацией своих самолетов самостоятельно без всяких разрешений. Прохождение бумаг по официальным каналам отняло бы несколько недель, а решающая битва была уже на носу. Поэтому было решено предъявить модернизированный самолет на передовом аэродроме Гианаклиса командиру группы взаимодействия с флотом вице—маршалу авиации сэру Хью П. Ллойд, поставив его перед фактом.

На Ллойда переделки произвели впечатление. Не только потому, что самолет получил добавочные 10–15 узлов скорости и 50–100 миль дальности, но и благодаря проявленной летчиками энергии и изобретательности. Командир эскадрильи вернулся в Шандур с разрешением внести такие же изменения в конструкцию 8 самолетов.

Работы были закончены за 2 дня до начала битвы за Эль Аламейн. На Среднем Востоке теперь имелась эскадрилья, способная нанести удар по Тобруку не на пределе своих возможностей, а совершенно уверенно.

Через 3 дня, 24 октября, 6 самолетов из Шандура перелетели в Гианаклис. Это были: новый командир эскадрильи подполковник авиации Спрэг, дружелюбный смелый человек, не имевший однако большого опыта полетов на торпедоносцах; «Анти» Джи, ветеран атак против брестской эскадры; Ральф Мэннинг, который упустил возможность атаковать линейные крейсера, зато 17 мая атаковал «Принца Ойгена»; МакКерн, который также участвовал в атаке «Принца Ойгена»; МакЛарен; Дэвидсон, еще один канадец, для которого это была первая операция. На следующий день был получен приказ выслать 4 самолета для атаки 800-тонного транспорта к северу от Тобрука. Группу повел Спрэг, захватив с собой 3 самых опытных экипажа — Джи, Мэннинга и МакКерна. Вместе с ними летели 4 «Бисли» («Бленхейм V»), вооруженные бомбами, и 6 «Бофайтеров» для подавления зениток и истребительного сопровождения.

Возле Тобрука самолеты пролетели недалеко от маленького однотрубного парохода, ползущего на восток. Некоторые люди на палубе принялись махать им руками. Спарк, штурман Мэннинга, сделал несколько снимков. Сам Мэннинг решил, что корабль имеет длину около 100–150 футов и, возможно, является баржей типа «F». Это были танко—десантные суда, используемые для перевозки войск и техники. Он видел такое в информационном сборнике, выпущенном разведкой. Когда зенитки Тобрука начали пристреливаться, соединение стало описывать широкую петлю вправо. Мэннинг старался следить за остальными самолетами, одновременно маневрируя, чтобы уклониться от вражеского огня.

Мэннингу показалось, что они напрасно рискуют под огнем зениток и ждут истребители. Транспорт должен быть дальше к западу. Потом он увидел, как Спрэг поворачивает влево и направляется в открытое море, но не на запад, а домой. Мэннинг последовал за ведущим, совершенно разочарованный. Они залетели так далеко и даже не увидели противника, зато попали под огонь зениток Тобрука. Соединение вернулось в Гианаклис.

Когда Мэннинг рулил по полю к стоянке, техники дали ему понять, что, по их мнению, экипаж не слишком старался. В этом не было никаких подвохов, но действовало это на летчиков сильнее, чем нагоняй командира. Можно допустить подозрения со стороны командира, но не со стороны наземного персонала.

— Почему вы не сбросили торпеду?

Мэннинг едва успел выключить моторы, перед тем как на него обрушился этот вопрос.

— Мы не нашли цели.

Техники переглянулись.

— Странно. Все остальные сбросили.

Мэннинг остолбенел. Они не заметили никаких целей, кроме баржи «F» или кто там еще был. Он не видел, чтобы кто-то выходил в атаку. Остальные самолеты просто не могли сбросить торпеды на эту проклятую баржу.

Когда Мэннинг примчался в комнату для инструктажа, Спрэг и Джи заканчивали свои отчеты. Они описывали командиру группы атаку того, что приняли за транспорт. Мэннинг отозвал МакКерна, австралийца, который пилотировал четвертый «Бофорт».

— Ты сбросил торпеду, Мак?

— Да. Я увидел, как это делает командир, и тоже бросил.

— Но ведь была только баржа!

Австралиец немного смутился.

— К черту, Ральф. Там было что—то покрупнее.

Теперь Спрэг заметил Мэннинга.

— Что вы об этом думаете, Мэннинг?

— Я не сбросил торпеду. Я решил, что это баржа.

Мэннинг выпалил этот ответ, не успев подумать. Только потом он осознал, что прозвучало это слишком резко. Спрэг наградил его неприязненным взглядом и отвернулся. Командир группы превратился в камень. Остальные тоже ощутили какую—то неловкость. Мэннинг понял, что его единственным оправданием могут быть снимки, которые сделал штурман. Спарк, услышав об этом скандале, немедленно помчался проявлять пленку и печатать снимки. Мэннинг поспешил за ним.

3 из 4 «Бленхеймов» притащили бомбы назад, так как не нашли, на кого их можно сбросить. Но Спрэг, Джи и МакКерн настаивали на своем, хотя не претендовали на попадания.

В 20.00 были готовы первые фотографии. Они ясно показали, что судно было очень маленьким, не имело надстроек и явно отличалось от сухогруза. Мэннинг показал снимок Джи и МакКерну, но никому больше. Он не ходил в любимчиках командира. И бывали случаи, когда стоило ошибиться, а не быть правым.

В своей первой операции эскадрилья потерпела неудачу. Но судьба им улыбнулась. Пока они еще находились в полете, пришло сообщение о новой операции. Разведывательный «Балтимор» с Мальты заметил 2 транспорта и танкер к северо—западу от Бенгази. Похоже, они направлялись в Тобрук. Танкер и был «Прозерпиной».

Пока что этот конвой, прибытие которого было для Роммеля вопросом жизни и смерти, находился вне радиуса действия «Бофортов». Они смогут достать противника, только когда тот окажется совсем рядом с Тобруком. Но «Веллингтоны» могут атаковать

немедленно. 3 торпедоносца и 4 бомбардировщика «Веллингтон» атаковали поодиночке в течение ночи, но не добились явных успехов. Утром 26 октября «Балтиморы» и «Мэриленды» отправились на поиски, и «Балтимор» снова обнаружил конвой в 9 милях северо—западнее Дерны. 2 Ju-88 сопровождали его. Корабли следовали полным ходом, ночная атака не причинила им никакого вреда.

В течение утра еще 2 «Бофорта» прилетели в Гианаклис из Шандура — их тоже следовало модернизировать с разрешения Ллойда. Одним из пилотов был ветеран Хирн—Филипс, теперь летавший в составе 42-й эскадрильи. Это была его первая операция во втором оперативном цикле. Его радистом был «Джинджер» Кулсон, бывший стрелок Гиббса, переживший аварию в Норт Коутсе в 1941 году. После нее Гиббс выбыл из строя на 5 месяцев. Другим пилотом был Гэрриок из 47-й эскадрильи, для которого это был первый боевой вылет.

В этой атаке предполагалось задействовать все наличные самолеты 210-й группы, кроме 39-й эскадрильи, которая должна была атаковать самостоятельно и позднее. «Веллингтоны» ожидали сумерек, чтобы совершить вторую попытку. Когда начался предполетный инструктаж, в Гианаклисе находились 8 экипажей «Бофортов» 42/47-й эскадрильи, 6 экипажей «Бисли» 15-й эскадрильи Южноафриканских КВВС майора Д.У. Пидсли и 6 «Бофайтеров». Всего 20 самолетов.

Спрэг, как и Брейтуэйт до него, был достаточно умен, чтобы сообразить — в эскадрилье есть более опытные летчики. У них больше практики. Вчерашнего урока оказалось достаточно. Он понял, что командовать подобной атакой должен человек, летавший на торпедоносцах гораздо больше. Поэтому он назначил командиром группы «Анти» Джи, а сам полетел как



рядовой летчик. Это было отважное решение, но на «Бофортах» летали именно такие люди.

Полковник авиации, проводивший инструктаж, постарался как можно яснее обрисовать картину.

— Немцы решили встретить наше наступление и попытаются провести в Тобрук важнейший конвой. Он состоит из большого транспорта в 6000 тонн, маленького транспорта в 900 тонн и танкера в 6000 тонн с бензином. Этот танкер является главной целью. Роммелю страшно не хватает топлива для своих танков. 8-я армия пытается прорвать его фронт, и битва вступила в решающую фазу. Роммель должен получить танкер, чтобы иметь хоть какие-то шансы. Нам предоставляется возможность сыграть решающую роль в исходе битвы в Западной Пустыне. Мы должны уничтожить танкер любой ценой.

План атаки следующий. Южноафриканские «Бисли» идут первыми в 30 секундах впереди «Бофортов». Они выполняют отвлекающий маневр, атакуя малый транспорт. «Бофорты» атакуют танкер. Сверху соединение прикрывают «Бофайтеры». «Бисли» идут вместе с «Бофортами» по 3 самолета с каждой стороны.

В настоящий момент конвой находится примерно в 20 милях северо-западнее Тобрука. Его сопровождают 3 эсминца и 2 Ju-88. Когда мы прибудем на место, конвой окажется под прикрытием береговых зенитных батарей и истребителей.

Когда вы потопите танкер, займитесь большим транспортом, не пытайтесь привезти торпеды назад. Но танкер — цель номер один. Удачи.

Самолеты взлетели в 12.30, построились над Гианаклисом и легли на курс. Один из «Бисли» отстал из-за неполадок с бензопроводом. Экипажи наполовину сварились, сидя в металлических корпусах самолетов на земле. Теперь они с наслаждением подставляли взмокшие спины прохладным струям воздуха. День был

прекрасным, на небе — ни облачка. Единственным спасением от жары был полет.

Они улетели подальше от берега, как и вчера, потом повернули на запад и снизились к самой воде, двигаясь параллельно берегу в 30 милях от него. Примерно через 2 часа Джи повернул, чтобы выйти к берегу возле Тобрука. Через несколько минут летчики увидели берег. Они снова повернули на запад, держась в 5 милях от береговой черты. Приятно видеть берег. Они определятся, когда появится Тобрук, и найдут конвой.

Почти сразу летчики увидели впереди группу из десятка судов под самым берегом. Джи повернул на них, группа последовала за ним. Но корабли оказались всего лишь самоходными баржами, хотя были утыканы зенитными автоматами. Джи снова повернул соединение в сторону моря и лег на прежний курс. Вскоре слева он увидел знакомую песчаную щель гавани Тобрука. Кораблей не было видно никаких.

Джи повертел головой и заметил «Бофайтеры». Часть их держалась на высоте 500 футов, остальные — на 2000 футов. Хирн—Филипс летел справа от него, Мэннинг — слева. Остальные «Бофорты» растянулись редкой, но аккуратной линией. Скоро они натолкнутся на конвой.

На высоте 50 футов видимость ограничена, однако Джи показалось, что он что—то видит впереди и чуть слева. Это могло быть просто пятнышко на ветровом стекле. Но «Бофайтеры» над ним покачали крыльями. Прошло полминуты, и Джи ясно различил впереди корабли. Среди них находится корабль, который ему следует атаковать. Через некоторое время их очертания стали резкими, и Джи все увидел в деталях. Первым шел маленький транспорт, за ним эсминец, потом большой транспорт, замыкали строй еще 2 эсминца. Эскадра пересекала курс соединения под острым углом. И никаких признаков танкера.

Джи вызвал своего штурмана Фрэнсиса.

— Где танкер?

— Я его не вижу.

— А маленький корабль впереди? Он не может быть танкером?

— Возможно.

— В любом случае, он больше других похож на танкер. Я атакую.

Джи развернул соединение влево и начал заходить на головное судно. 3 «Бисли» на левом фланге соединения под командой лейтенанта Литгоу вышли вперед «Бофортов» и сбросили бомбы. Они тоже целились в головное судно. Спрэг, Дэвидсон, Гэрриок, МакКерн и МакЛарен последовали за Джи. Мэннинг и Хирн—Филипс, а также пилоты 2 «Бисли» на правом фланге заколебались.

Мэннинг никогда не любил гадать, начиная с самого детства. Вчерашнее происшествие еще больше склонило его полагаться только на собственное мнение. Он был убежден, что здесь нет танкера.

— Посмотри, как они сыплют, — сказал Мэннинг. — Но я не вижу танкера. Что вы думаете, парни?

Спарк и радист Блейден посмотрели вниз.

— Мы не уверены. Он не похож на танкер, но может быть им. И в строю нет еще одного. Я на этот не поставлю.

— Я полагаю, что танкер должен быть чуть дальше, — сказал Мэннинг. — Что вы скажете, если мы пойдем искать?

Остальные члены экипажа рассмотрели предложение. Это означало покинуть относительно безопасное место в строю и отправиться вперед в одиночку, без истребительного прикрытия. Они уже видели итальянский гидросамолет. Скоро появятся «Мессера» и «Макки». Самое последнее, что они хотели

— свернуть собственные шеи. Но о таких вещах лучше не думать.

— Тебе решать, Ральф. Ты теперь командир. Делай, что хочешь. Атакуй, если нравится.

Мэннинг вышел из строя вверх и двинулся дальше. Либо танкер где—то там, либо он уже в гавани. Если они не смогут найти это судно, им придется заняться скучным делом — атаковать корабли, над которыми они только что пролетели.

— Все будет нормально, парни. Следите повнимательней.

Береговые батареи открыли огонь, а эсминцы поставили огневую завесу. Но Мэннинг был не один.

2 «Бисли» с правого фланга последовали за ним. Летчики сделали аналогичные выводы. Мэннинг никогда не видел более приятного зрелища. А в полумиле позади Хирн—Филипс тоже полетел за ним, хотя Мэннинг этого не видел. Он тоже решил поискать танкер.

Тем временем Джи, Спрэг, Дэвидсон, МакКерн и Гэрриок атаковали маленький транспорт — 900-тонный сухогруз. Хирн—Филипс следил за ними. Первая тройка «Бленхеймов» сбросила бомбы. Все 3 самолета спустились буквально до уровня палубы транспорта, чтобы сделать это. Но зенитный огонь был плотным, и бомбардировщик лейтенанта Гроха был подбит после сброса бомб. Один снаряд взорвался в носовой части, убив штурмана на месте и наполовину оглушив Гроха. Другой снаряд разворотил левый мотор. Грох провел «Бленхейм» над транспортом, но при этом зацепил левым крылом за мачту. Грох попытался сохранить управление, но самолет упал в воду. Стрелок вытащил пилота из самолета, надул лодку и затащил пилота туда. Грох потерял сознание, но позднее оправился. Все, что осталось от его самолета — догорающий на воде хвост.

После этого атаковали «Бофорты». Хирн—Филипс видел, как их торпеды устремились к цели. Так же, как и

снаряды зениток. Он увидел, как самолет Спрэга потерял половину руля направления, но пилот каким—то чудом удержал самолет в воздухе и благополучно ушел. Дэвидсону, для которого это была первая операция, повезло меньше. Сразу после сброса торпеды самолет неловко дернулся вверх, окутался дымом и упал в море.

Для Хирн—Филипса это было до омерзения знакомое зрелище. Прекрасное начало второго оперативного цикла.

Тем временем Мэннинг и оба пилота «Бисли», Пидсли и Дастоу, увидели впереди столб дыма. Они сразу решили, что это и есть пропавший танкер и четвертый эсминец. Танкер действительно появился немного слева. Немцы отправили вперед более быстроходные суда, надеясь, что они отвлекут на себя самолеты противника. Это позволило бы танкеру проскочить. Мэннинг вышел на траверз танкера и лег на боевой курс. Танкер немедленно повернул навстречу. Мэннинг понял, что торпедная атака при таком курсовом угле немыслима, и решил облететь вокруг танкера. Он хотел заставить противника как можно дольше гадать, с какого направления будет произведена атака, и сбросить торпеду при заходе со стороны берега. Стрельба эсминца была частой и точной. Мэннинг заметил, что оба «Бисли» отвернули, чтобы заняться эсминцем.

Пока Мэннинг огибал по широкой дуге танкер, Хирн—Филипс благополучно проскочил над первым конвоем и тоже заметил танкер. Он знал, что его радист «Джинджер» Кулсон неплохо фотографирует. Истребителей противника не было видно, и он позвал радиста в свою кабину. Через несколько секунд они проскочили над эсминцем, сопровождавшим танкер. И тут огромный осколок пробил левый борт фюзеляжа как раз там, где стояло кресло стрелка, пронизал самолет и вылетел с правого борта. Если бы Кулсон сидел на своем месте, ему оторвало бы голову.

— Ты сбросил торпеду! — крикнул стрелок.

Хирн—Филипс заложил широкий вираж следом за Мэннингом вокруг танкера. Он знал, что произошло. Осколки снаряда замкнули электрические цепи, и торпеда отвалилась сама. Все, что ему теперь оставалось — следить за Мэннингом.

Аудитория у Мэннинга была достаточно большая. Пилоты, которые атаковали транспорты, тоже увидели танкер и прилетели сюда, когда поняли, чем занимаются Мэннинг, Хирн—Филипс и 2 «Бисли». Они решили помочь, чем удастся. Тут же кружили «Бофайтеры». Они атаковали эсминец, обстреляли его из пушек и отвлекли внимание от Мэннинга, заходившего на танкер.

Когда Мэннинг завершил свою петлю вокруг танкера и был готов выйти в атаку, он заметил, что танкер пытается повернуть. Но при этом судно потеряло скорость и сейчас практически стояло на месте. Это была легкая мишень. Орудия эсминца были приведены к молчанию, но береговые батареи нащупали дистанцию, и черные клубки дыма появлялись вокруг самолета с неприятным постоянством. Спарк мог слышать треск разрывов сквозь шум моторов. Мэннинг маневрировал, как мог, пока дистанция до танкера не упала до половины мили. После этого он лег на боевой курс и сбросил торпеду с дистанции 600 ярдов. Когда он это сделал, то увидел 2 «Бисли», летевшие ему напересечку чуть выше. Они тоже выполняли заход, открыв створки бомболюков. Когда бомбы пошли вниз, Спарк щелкнул спуском фотокамеры. Дастоу, пилот первого «Бисли», отвалил слишком поздно. Он зацепил крылом за мачту танкера. Секунду или две самолет еще кувыркался, а потом врезался в воду. Второй бомбардировщик отвернул вовремя. Оба самолета сбросили 250-фн бомбы с большим замедлением. Уголком глаза Мэннинг увидел еще 2 «Бофорта», заходящих на танкер. Очевидно, они пытались сбить противника с толку ложным заходом.

Небо было буквально забито британскими самолетами. Все пилоты затаили дыхание, ожидая результатов атаки торпедоносца. Ниоткуда возник «Бофайтер» и обстрелял эсминец. Его мостик окутался дымом. Происходило так много событий, что Мэннинг просто забыл о танкере и оказался в опасной близости к нему. Он резко отвернул, но тут же налетел на столб грязной воды после взрыва бомбы. Вдобавок в самолет попал обломок с танкера и продырявил правый центроплан, изуродовав гондолу мотора.

Сейчас все зависело от торпеды Мэннинга. Остальные самолеты кружили вверху, как стая голодных коршунов. На береговых скалах возле Тобрука германские штабные офицеры тоже с тревогой ожидали результатов атаки.

Лучше остальных торпеду Мэннинга видел Хирн—Филипс. Он видел, что снаряд правильно вошел в воду. Однако он также видел, что танкер не совсем неподвижен. Хотя судно еле двигалось, оно все—таки пыталось увернуться от торпеды.

Командир группы Джи кружил над танкером. Внезапно его штурман Фрэнсис увидел след торпеды. При сложившихся обстоятельствах торпеда должна была попасть под углом в левую скулу танкера.

Джи и Фрэнсис, как загипнотизированные, следили, как торпеда ударила в корпус судна и не взорвалась. Она скользнула вдоль корпуса и начала дрейфовать к корме. И внезапно в воде под днищем танкера что—то грохнуло, и судно пропало в столбе воды и дыма.

— Снимай! Снимай! — закричал Хирн—Филипс.

Кулсон был настолько потрясен зрелищем, что едва не забыл, что должен был делать. Однако он успел щелкнуть камерой.

Мэннинг пролетел над танкером на 20 секунд раньше и не видел взрыва. Он все еще мыслями был позади, на танкере, которым занимались «Бисли». Когда

пилот наконец оглянулся, танкер был окутан дымом. Однако он уже знал о попадании по воплям, смеху и аплодисментам стрелков. Все летчики, следившие за атакой, радовались. Только много позже они подумали о команде танкера. Но в любом случае они сами рисковали жизнью, и не все самолеты вернулись. Еще следовало долететь от Тобрука до своего аэродрома, а теперь появились вражеские истребители. Это были «Макки» С.202. Истребители начали долгое пологое пикирование, открыв огонь, когда дистанция сократилась до 800 ярдов. Потом они рванули вверх и ушли, прежде чем попали в пределы досягаемости хвостовых пулеметов «Бофортов». Отойдя на 1500 ярдов, истребители начали новый заход. Пули посыпались в море вокруг «Бофортов».

Летчики имели приказ после атаки построиться в 15 милях севернее Тобрука. Теперь они поспешили к месту сбора, преследуемые итальянскими истребителями. Стрелок Хирн—Филипса командовал, как следует маневрировать. «Макки» атаковали его самолет все настойчивей, так как не видели ответного огня. Команды стрелка на маневры становились все более необходимы. Хирн—Филипс сохранил свой апломб. Он забыл, что хвостовые пулеметы имеют электроспуск, и эта цепь порвана, как и все остальные, когда был разбит распределитель. Но пилоты «Макки» видели грозно торчащие стволы «Браунингов» и остерегались их. Стрелок «Бофорта» мог не пытаться вести огонь, итальянцы не подходили близко. Когда Хирн—Филипс вернулся, он немедленно внес в конструкцию самолета еще одно изменение. Теперь его пулеметы имели ручной спуск, и электричество могло пропадать сколько угодно. Пилоты не могли распоряжаться судьбой. Однако некоторые из них определенно заслужили остаться в живых, и Хирн—Филипс был среди таких.



Когда самолеты уходили в сторону моря, пилоты насчитали около 25 «Мессеров», мчащихся с северо—запада. Однако «Бофорты» и «Бисли» буквально стелились над волнами, и немцы их не заметили. Примерно в 10 милях северо—восточнее Тобрука группа построилась и взяла курс домой. «Бофайтеры», выполнив свою задачу, улетели вперед.

Атаку пережили 7 из 8 «Бофортов» и 3 из 5 «Бисли». Однако произошел трагический инцидент, повлекший за собой новые потери. Хирн—Филипс пытался по радио вызвать лидера, чтобы уточнить, сколько топлива следует оставить на обратный путь. Он обнаружил, что его рация; тоже уничтожена. И тут пилот заметил, что 2 «Бисли» опасно раскачиваются. Один из них прошел прямо под самолетом Хирн—Филипса всего в 30 футах ниже. Либо пилот потерял обзор, либо с самолетом что—то случилось.

На мгновение «Бисли» вроде бы выровнялся, но тут же пошел поперек курса соединения. «Бофорты» шли в разомкнутом строю, но Гэрриок держался справа от Хирн—Филипса на расстоянии 200 футов. «Бисли» пошел ему наперерез, все еще в 30 футах ниже. Теперь Гэрриок попал в опасное положение. Если он еще не видел «Бисли», то теперь и не мог увидеть, так как бомбардировщик оказался под брюхом торпедоносца.

Хирн—Филипс увидел, как «Бисли» судорожно дернулся вверх, и 2 самолета столкнулись. Он был единственным, кто ясно видел «Бисли». Больше никто из летчиков ничего не заметил. Гэрриока можно было легко предупредить по радио, но как раз на единственном самолете отказала рация...

Хирн—Филипс стал невольным свидетелем катастрофы, предотвратить которую не мог. «Бисли» ударил в брюхо торпедоносца. Немедленно кто—то вылетел сквозь носовое остекление «Бофорта» и упал в море. 2 самолета летели, сцепившись. Они как—то еще

держались в воздухе почти 15 секунд. Потом, по—прежнему вместе, упали в море.

Это был печальный конец одной из самых удачных операций за всю войну. Для вернувшихся летчиков минареты Александрии выглядели просто изумительно. Их белые колонны величаво поднимались в солнечном сиянии. После ужасной гибели танкера, после гибели стольких друзей это зрелище стало просто незабываемым.

Большой транспорт был в сумерках тяжело поврежден 3 «Веллингтонами» После этого в полночь вылетели еще 6 «Веллингтонов», но судно пропало и его сочли потопленным. Чуть дальше под берегом стоял пылающий от носа до кормы танкер. Его корпус раскалился докрасна. Не спаслось ни одно из 3 судов.

Утром 2 ноября Джи, лидер группы «Бофортов», получил Крест за летные заслуги. Он покинул Египет вместе с остальными экипажами 42-й эскадрильи и отправился на Дальний Восток. Пидсли, лидер группы южноафриканских «Бисли», один из 2 пилотов пробомбивших танкер; Юдельман, его штурман и Литгоу, лидер другого соединения «Бисли», тоже получили Кресты за летные заслуги. Как ни странно, но на этот раз Мэннинг награды не получил. Но через несколько месяцев, после аварийной посадки в Индийском океане, когда он помог спасти свой экипаж, проявив мужество и находчивость, он тоже получил Крест за летные заслуги. В приказе отмечалась его хорошая работа при атаке «Принца Ойгена» в марте 1942 года и атака танкера.

Роммель получил сокрушительный удар. Последняя надежда получить топливо и боеприпасы пропала.

## **Глава 14**

# **Ударные авиакрылья в Соединенном королевстве**

На танкере «Прозерпина» погиб последний груз топлива, который мог помочь Роммелю в битве у Эль Аламейна. Конечно, это не был в буквальном смысле его последний танкер. Еще несколько месяцев наши корабли продолжали топить его транспорты. Через 3 дня после гибели «Прозерпины» «Веллингтоны» потопили следующий танкер «Луизиана». А 2 ноября «Бофорты» под командой Ларри Гэйна уничтожили еще один танкер на подходах к Тобруку. Во время этой атаки был сбит Кен Грант. Но Роммель уже поспешно отступал под напором победоносной 8-й армии. И вопросом оставалось лишь одно — когда он вообще будет выкинут из Африки.

8 ноября союзники высадились во Французской Северной Африке. Походы транспортов Оси через Средиземное море стали еще более рискованными. Наконец 13 мая 1943 года два армии союзников встретились в Тунисе, и последние итальянские и германские войска либо капитулировали, либо бежали из Африки.

После этого эскадрильи «Бофортов» получили «Бофайтеры» и переключились на атаки вражеских кораблей на маршрутах вокруг Сицилии, Сардинии, Корсики, Италии, Греции. Этот период дал своих асов и героев, он также был отмечен и тяжелыми потерями.

Самым замечательным из пилотов торпедоносцев в 1943 года на Средиземном море стал Стэн Мюллер—Роулэнд. Очень молодой, щуплый и почти незаметный, он обладал качествами, которые в нем трудно было заподозрить. Как и Гиббс, он не слишком интересовался

тактикой. Его жизнью были боевые операции. В то время никто не мог сравниться с ним. Командиру эскадрильи приходилось специальными приказами отстранять его от операций. Когда Мюллер—Роуленд вернулся в Англию, на его счету было 18 сброшенных торпед, больше чем у кого—либо, кроме Гиббса, чей рекорд он невольно пытался побить. Когда над Эгейским морем вражеский истребитель сбил Мюллер—Роуленда во время операции против Коса и Лероса, пилот спасся в Турции. Позднее он прибыл на Средний Восток и снова попал на курсы воздушной стрельбы. Мюллер—Роуленд был уверен, что больше никто не прервет его борьбу с вражескими кораблями. Вернувшись в Англию, он был зачислен в состав одного из ударных крыльев и был сбит зенитками в октябре 1944 года.

Стэн Мюллер—Роуленд был одним из четырех братьев. Все они получали награды, и двое погибли в годы войны. Его третий брат погиб во время испытаний экспериментального бесхвостого самолета DH-108 в феврале 1950 года.

Действия против вражеского судоходства на Средиземном море превратились в войну на истощение, в долгую борьбу на судоходных маршрутах. Однако потопление 1-2 самых важных транспортов, даже 10-15 не могло оказать решающего влияния на ход битв на суше. То же самое было справедливо и для других театров. Однако в Северном море англичане сумели начать войну на коммуникациях собственно Германии.

В течение 1942 года эскадрильи «Бофортов» были переброшены на заморские театры. В результате борьба с вражеским судоходством в Северном море легла на эскадрильи «Хадсонов». Особенно отличилась 407-я канадская, которая базировалась в Норт Коутсе вместе с 86-й эскадрильей. 407-я эскадрилья продолжала атаки вражеских судов между устьем Эльбы и Хук ван Холландом, чем ранее занималась 22-я эскадрилья. Ее

атаки на бреющем отличались особыми успехами, пока немцы не начали придавать каждому транспорту по 4-5 кораблей сопровождения. Потери «Хадсонов», и без того серьезные, начали стремительно расти. За 3 месяца 407-я эскадрилья потеряла 12 экипажей. Почти 50 канадцев погибли или пропали без вести, это равнялось почти половине личного состава эскадрильи. Другие эскадрильи «Хадсонов», в том числе 3 голландские, несли почти такие же потери. Этого не могло вынести ни одно соединение. При таком уровне потерь у экипажей не оставалось шансов дожить даже до середины оперативного цикла.

«Хадсоны» испытывали то же самое, что и «Бофорты» и «Бленхеймы» до них. Ресурсы Берегового Командования были напряжены до предела. И главный маршал авиации Жубер был вынужден принять решение, сопоставимое по важности с решением Бомбардировочного Командования, когда 2-я группа «Бленхеймов» была отозвана с операций против вражеского судоходства в 1941 году. В июле Жубер приказал экипажам «Хадсонов» отказаться от атак на бреющем и бомбить только с относительно безопасной высоты. Это значительно уменьшило потери, но потопленный тоннаж сократился еще сильнее.

Чтобы компенсировать отсутствие «Бофортов», 4 эскадрильи «Хэмпденов» были переоборудованы в торпедоносцы. Но эти самолеты были слишком тихоходны, чтобы действовать против сильно защищенных конвоев. В результате их использовали в основном у берегов Норвегии. Они занимались такой же свободной охотой, какую ранее проводила 42-я эскадрилья. Они применяли тактику «бей и беги», используя в качестве прикрытия низкую облачность. В поисковую группу входили обычно 1-2 самолета. В новой роли «Хэмпдены» добились определенных успехов.

Вражеские конвои обычно делились на 2 типа. Транспорты из балтийских портов доставляли в Роттердам и остальные голландские порты шведскую железную руду. А другие транспорты перевозили различные грузы для германских войск в Норвегии. Бомбардировочное Командование наносило удары по железным дорогам и станциям, чтобы нарушить работу, вражеских коммуникаций, транспортом занималось Береговое Командование. Их действия были тесно связаны между собой. Жубер понимал, что при имеющихся ресурсах у него нет надежды перекрыть движение германских транспортов, поэтому он требовал более современных торпедоносцев. Эксперименты показали, что «Бофайтеры» могут вполне успешно сбрасывать торпеды. Этот самолет намного превосходил по скорости и маневренности «Бофорт» и «Хэмпден», которые теперь явно устарели.

Жубер хотел сформировать несколько крыльев, вооруженных «Бофайтерами». 2 или 3 эскадрильи в составе крыла должны были проводить торпедные атаки, а остальные — бороться с зенитками. Каждое крыло состояло из сводного отряда торпедоносцев и штурмовиков, обученных действовать как единое целое. Они должны были добиваться полной синхронности и взаимопонимания в своих действиях. Ранее такое было просто невозможно. Даже между «Бофортами» и «Бофайтерами» на Мальте не существовало такой тесной связи.

Предложения Жубера были в итоге приняты. Первое из «ударных авиакрыльев» начало формироваться в Норт Коутсе вскоре после Эль Аламейна.

Оно было создано специально, чтобы действовать против вражеского судоходства у голландского побережья. Обычно они имели мощное сопровождение и прикрывались истребителями. Предполагалось, что зенитный огонь противника будет подавлен

массированными атаками большого числа штурмовиков. Это позволит торпедоносцам атаковать транспорты с близкого расстояния при минимальном противодействии. Это перекликалось с тактикой морского боя. Орудие наносило повреждения противнику, выводило его из строя, а потом в дело вступала торпеда. С дистанции, где нельзя было промахнуться, она топила противника. Предполагалось, что для нейтрализации каждого эскортного корабля требуются по 3 штурмовика, а для потопления 1 транспорта нужно сбросить 6 торпед.

Истребители сопровождения должны были прикрывать «Бофайтеры», если позволяло расстояние. Они должны были бороться с вражескими одноместными перехватчиками, которые имели преимущество в скорости и маневренности даже над «Бофайтерами». Задачей истребителей было создание локального превосходства в воздухе над конвоем на время проведения атаки.

Новое крыло провело первую операцию 20 ноября 1942 года. Она завершилась дорогостоящим провалом. Целью был большой и сильно защищенный конвой возле Фризских островов. Он шел на юго—запад к Роттердаму. Конвой состоял из 15 транспортов. В воздух были подняты 2 эскадрильи «Бофайтеров». 236-я должна была подавить зенитки, а 254-я после этого должна была атаковать транспорты. Их должны были сопровождать 12 «Спитфайров». «Спитфайры» в условиях плохой погоды разминулись с «Бофайтерами», которые тоже растеряли по дороге несколько самолетов. Торпедная атака была выполнена очень решительно, и большой транспорт получил попадание. Но конвой поставил плотную огневую завесу на пути торпедоносцев, а с воздуха его прикрывало большое число Fw-190. В результате 3 «Бофайтера» были сбиты, а еще 4 — тяжело повреждены. Стало ясно, что новое

крыло, как и ранее действовавшие здесь «Бофорты», просто плохо подготовлено.

Опыт показал, что быстроходный современный самолет, подавленные зенитки и отвага — еще не все, если им не сопутствуют опыт, умелое руководство и особый талант. Жубер решил еще раз отозвать новое крыло с линии фронта для долгих тренировок. Он оставил «Хадсоны» и «Хэмпдены» делать, что они могли.

Только в апреле следующего года он решил, что это крыло готово снова вступить в бой. И когда это произошло, разница оказалась очевидна. В первой атаке 21 «Бофайтер» нанес удар по большому конвою возле Тексея, повредив 3 эскортных корабля и уничтожив самый крупный транспорт. Все «Бофайтеры» благополучно вернулись и сели на своем аэродроме в течение 15 минут.

Эта история повторялась много раз в течение года. Снова наш успех вынудил немцев придавать конвоям все более и более сильный эскорт. Тщательное планирование и координирование атак по—прежнему оставались обязательными условиями успеха, так же, как и подавление зениток.

Несмотря на множество успешных операций, все опасности, присущие этим операциям, сохранились до самого конца. Полет на бреющем в дневное время прямо навстречу плотному огню, чтобы нанести меткий удар по избранной цели — занятие рискованное. Противник знает, что его судьба окажется плачевной, если он не остановит атакующего. Поэтому в ходе ожесточенных боев погибло немало отважных экипажей. Очень часто погибали самые лучшие.

Попытки довести ударные крылья до предложенной численности были сорваны требованиями иных операций и театров. Новый глава Берегового Командования Слессор сумел достичь намеченных цифр только к 1944 году. Но даже имеющиеся противокорабельные



эскадрильи сделали судоходство неприятеля максимально тяжелым. Поэтому немцам пришлось закрыть порт Роттердам, который много лет служил конечным пунктом морского пути железной руды из Швеции. Они были вынуждены разгружать транспорты в Эмдене, чьи портовые возможности не шли ни в какое сравнение с Роттердамом. Это была первая стратегическая победа, достигнутая ударами по вражескому судоходству.

В июне 1943 года появилось новое оружие, которое сыграло колоссальную роль в борьбе против вражеских судов. Это были ракетные снаряды. До сих пор на самолетах не удавалось устанавливать крупнокалиберные пушки, так как отдача могла разрушить хрупкий набор воздушной машины. Эта проблема исчезла с появлением ракеты, которая при пуске не давала никакой отдачи. При стрельбе из 20-мм пушек «Бофайтер» отчаянно трясся. Зато при пусках ракет он летел совершенно спокойно.

20-мм пушки «Бофайтеров» наносили страшные потери расчетам зенитных орудий, особенно если удар наносился 3 самолетами одновременно, как и планировалось. Зато меткий ракетный залп мог не только уничтожить зенитное орудие вместе с расчетом, он мог уничтожить весь эскортный корабль. Поэтому сейчас самолеты совершали поочередно заход с обстрелом из пушек, потом наносили ракетный удар и уже после этого торпедоносцы атаковали главную цель.

За эти годы конструкция торпед была значительно улучшена. Ее можно было сбрасывать с большей высоты и при повышенной скорости. Однако ее ударная мощь изменилась мало, в основном это было то же самое оружие, что в первый раз использовали Боман и Фрэнсис в сентябре 1940 года. Торпеда замерла на месте, тогда как бомбы стремительно росли в размерах, многократно повысив свою разрушительную мощь. Однако из—за

своей способности разрушать подводную часть корабля торпеда осталась главным противокорабельным оружием.

Против малых кораблей использование торпед было неоправданным, зато ракеты и пушечный обстрел вполне могли решить их судьбу. Торпедоносцы впервые прочитали пламенеющие письма на стене: «Мене, тэке, фарес».

Возле берегов Голландии и Норвегии встречались многочисленные мелководья. Так как противник стремился держаться как можно ближе к берегу и не рвался выходить в открытое море, атаки торпедоносцев становились немного затруднительны. Это особенно справедливо для норвежского побережья к северу от Ставангера, где фарватеры были проложены внутри шхер. Однако для ракет все это помехой не стало. Им были безразличны глубина воды и сила волнения, которые часто сбивали торпеду с курса. Самолет пикировал на цель с большой высоты и выпускал ракеты, имея значительную свободу маневра.

К концу 1944 года было проведено множество смелых ракетных атак в узких норвежских фиордах, зажатых между отвесными горами. Самолету едва хватало места, чтобы спикировать на цель и отвалить после атаки. Однако в открытом море торпеда имела решительное преимущество над ракетой. Поэтому совместными усилиями остальные самолеты ударных крыльев расчищали дорогу «Торбо» (TORpedo BEAUfighter), чтобы те могли нанести решительный удар. Составляющие успеха оставались прежними — хорошая предварительная разведка, тщательный инструктаж, умелое руководство, подавление обороны, минимальная дистанция сброса.

Вооружение врага возросло настолько, что даже использование всего авиакрыла с сильным истребительным сопровождением уже не гарантировало

подавления зениток и успешной атаки конвоя. В таких условиях потери снова могли приобрести угрожающий характер. Однако одно авиакрыло хорошо, а два — еще лучше. 15 июня 1944 года в первый раз был нанесен совместный удар силами 2 крыльев.

Несколько дней назад голландское подполье сообщило, что готовится отправка большого конвоя из Роттердама на Балтику. Он состоял из 2 только что построенных судов, которые в первый раз выходили в море — транспорта «Амерскерке» (8000 тонн) и вспомогательного судна ВМФ (4000 тонн). Их сопровождали не меньше 18 эскортных кораблей. Хаос и замешательство на германских железных дорогах перед высадкой союзников в Европе вынудили немцев все больше и больше полагаться на морской транспорт. Поэтому уничтожение 2 больших кораблей немедленно после их ввода в строй сломало бы волю противника к сопротивлению и приблизило бы конец войны.

Предварительная информация голландского Сопротивления дала нам возможность спланировать большую операцию, самую крупную подобного рода за всю войну. В Лангхэме, Норфолк, было сформировано новое крыло, которое должно было бороться с вражескими кораблями, которые могли помешать нашим силам вторжения. Было решено использовать 2 эскадрильи этого крыла, 2 эскадрильи из Норт Коутса в сопровождении 10 «Мустангов» Истребительного Командования.

Из 4 эскадрилий «Бофайтеров» 3 должны были подавить оборону конвоя пушками и ракетами, а четвертая, зайдя на малой высоте, торпедировать 2 новых транспорта.

Эскадрильи из Лангхэма, 455-я австралийская и 489-я новозеландская, до сих пор действовали у норвежского побережья. Это не позволяло истребителям сопровождать их. Они работали так же, как Гиббс со

своими парнями на Мальте — все соединение летело на очень малой высоте. Когда появлялась цель, штурмовики выходили вперед и набирали высоту 2000 футов, после чего пикировали на корабли сопровождения. Самолеты из Норт Коутса действовали в основном у голландского побережья, поэтому они всегда имели такую роскошь, как сильное истребительное прикрытие, и не беспокоились о перехватчиках противника. Поэтому они выходили к цели на той высоте, которая действительно требовалась для атаки. Штурмовики шли на 2000 футов, а торпедоносцы на уровне моря. В результате слияние двух крыльев могло привести к определенному беспорядку. К счастью, мы получили достаточно времени, чтобы устранить все шероховатости. 14 июня эскадрильи из Норт Коутса — 236-я (штурмовики) и 254-я (торпедоносцы) — прилетели в Лангхэм и началась подготовка.

Ударной группой командовал Тони Гадд, бывший командир звена в 22-й эскадрилье Гиббса. Теперь он имел чин подполковника авиации и действовал в составе крыла из Норт Коутса. Первенство было отдано этому крылу, так как оно имело больше опыта действий у голландского побережья. Гадд был типичным офицером КВВС — высокий, плотный, самоуверенный. Форма ладно сидела на нем. Он был инструктором в Госпорте, сбросил тысячи торпед во время учений и завершил оперативный цикл в составе 22 эскадрильи. Это была простая и здоровая натура, не видевшая никаких сложностей в жизни. Ему доверяли практически все.

Гадд выдержал натиск летчиков из Лангхэма, требовавших изменить их тактическое задание. В этом не было злокозненного упрямства. Он знал, чего хотел и не собирался отступать ни на шаг. В конечном итоге летчики из Лангхэма, узнав, что командовать атакой

поручено Гадду и потому от него в большой степени зависит успех, сдались.

Когда ночью 14-15 июня пришло сообщение разведчика, и Гадд начал выработать диспозицию. Возглавляли конвой 6 «R-ботов», шедших парами. За ними двигались 4 вспомогательных тральщика. Дальше шли сами транспорты. Слева, со стороны моря, их прикрывали 4 тральщика, еще 2 тральщика располагались справа. Замыкали конвой еще 1 тральщик и 1 «R-бот». Конвой двигался почти точно на восток в нескольких милях от Фризских островов напротив Эмдена со скоростью 10 узлов. Большая осадка крупных транспортов вынуждала их держаться на глубокой воде, поэтому в качестве основного оружия можно было выбрать торпеду.

Гадд решил бросить штурмовики против всех кораблей сопровождения. Эскадрилья слева от него должна была заняться головным охранением. Правая эскадрилья — арьергардом и тральщиками на левом траверзе транспортов. Он сам в центре строя поведет 4 самолета, каждый из которых будет вооружен 8 ракетами. Они атакуют транспорты. В каждый из них будет выпущено по 16 ракет.

Вся штурмовая группа будет лететь строем фронта и атакует вражеское соединение по всей ширине строя одновременно. Когда штурмовики обрушат ракеты, пушечный и пулеметный огонь на корабли конвоя, пикируя с высоты 2000 футов, торпедоносцы должны выйти на дистанцию сброса торпед. 6 торпедоносцев атакуют «Амерскерке», а 4 — вспомогательное судно.

Штурмовики не были нацелены на какой-то конкретный корабль, так как строй конвоя мог измениться. Но в любом случае 2 главные цели будут идти в центре конвоя, поэтому эскадрильи по сторонам ракетоносцев так или иначе атакуют авангард и арьергард. Опыт подскажет пилотам, какой именно

целью следует заняться. Пикирование с высоты 2000 футов до 300 футов на скорости более 300 миль/час не позволит изменить выбор.

Гадд постарался сделать инструктаж как можно более простым. Он предупредил летчиков, что почти каждый корабль тащит аэростат, но не стал упираться на неизбежные опасности атаки столь крупного конвоя. Они были отлично известны, и не следовало повторяться.

Многие из этих опасностей увеличивались при использовании крупного ударного соединения. Над конвоем одновременно на большой скорости будут пролетать более 50 самолетов. Поэтому самая маленькая ошибка в пилотировании может привести к катастрофе. Они должны заставить замолчать зенитки. Однако когда пикируют так много самолетов сразу, угроза столкновения становится совершенно реальной. Так погибло уже много летчиков. «Бофайтер» очень устойчив на больших скоростях, однако тяжел в управлении. Поэтому очень легко было запоздать с выходом из пике. Следует проскочить мимо мачт кораблей и болтающихся вверху аэростатов. И в это время самолеты позади вас палят из всего, что может стрелять. В такой суматохе очень легко получить очередь от своего же. В последнем вылете Гадду ракетой прострелили левое крыло и на правом отстрелили элерон и продырявили подвесной бак. Лишь каким—то чудом самолет не загорелся.

Все это опасно само по себе, даже если не считать зенитки и истребители противника.

Экипажи покинули комнату предполетного инструктажа и разошлись по самолетам в полной темноте. Ночью на аэродроме довольно прохладно, даже в середине лета. Поэтому было самое время пару раз вздохнуть поглубже, чтобы успокоить нервы.

Летчики заняли места в самолетах, позволив себе немного помечтать о своей будущей судьбе. Потом заревели моторы, зажглись полетные огни, и о нервах пришлось забыть.

К рассвету «Бофайтеры» были в воздухе. Они построились, через несколько минут над Колтишеллом к ним присоединились истребители прикрытия. Все соединение легло на курс в 5.00. Гадд ожидал встречи с конвоем через 45 минут. Однако германские корабли прошли больше, чем ожидалось. Ударное соединение вышло к берегу чуть позади конвоя.

Это была первая неудача. Единственным возможным направлением атаки был траверз конвоя, чтобы одновременно парализовать все корабли охранения. А сейчас соединение находилось за кормой конвоя, поэтому ему предстояло выполнить сложный маневр захождения, чтобы занять исходную позицию. Никто раньше не вылетал для атаки вражеских судов таким большим соединением, и никто толком не знал, как все делается.

Был еще один фактор. Такое большое соединение самолетов вблизи от берега просто не может остаться незамеченным. Если они потеряют время, береговые батареи вскоре откроют огонь.

Вдобавок начала ухудшаться погода. Над морем стоял достаточно густой туман, а на высоте 2000 футов облачность составляла 6/10. Поэтому штурмовики видели море под собой лишь урывками, и обзор вперед был не самым лучшим. Гадд вообще не видел «Торбо».

Но трудности связи, которые сорвали атаку 86-й эскадрильи против «Принца Ойгена», которые так мешали торпедоносцам на Средиземном море в 1942 году, сейчас были преодолены. На всех штурмовиках стояли УКВ—передатчики. Гадд смог сообщить всем самолетам, что он планирует делать.

В 5.50 возле Шнермонникоога, недалеко от Боркума, летчики впервые увидели замыкающие конвой корабли охранения, всего в 4 милях впереди себя. Потом они увидели транспорты и окружающие их тральщики и «R—боты».

Теперь, подумал Гадд, пора выполнять сложный маневр. По крайней мере, перестраиваться придется в одной плоскости. И слава богу, что пока им не мешают зенитки.

Он передал по соединению:

— Я намерен выполнить S—поворот и выйти на траверз конвоя.

Сначала я поверну в сторону моря и поравняюсь с конвоем. Потом поверну вправо и начну атаку под углом 90°, как планировалось. Самолеты на левом фланге должны дать полный газ, чтобы атаковать одновременно со мной. Самолетам на правом фланге сбросить газ и не выскакивать вперед.

Поворот!

Все соединение дружно повернуло влево и летело этим курсом, пока не поравнялось с конвоем. Потом оно повернуло к берегу. Летчики никогда не могут рассуждать и действовать совершенно спокойно после моментальной дрожи возбуждения при виде цели. Однако на сей раз все прошло гладко.

Финальный поворот был выполнен так четко, как поворачивают гвардейцы на параде. Но сейчас «Бофайтеры» пилотировали люди, совершавшие второй оперативный цикл. Австралиец Колин Милсон, отличившийся на Мальте в составе 39-й эскадрильи, входил в группу штурмовиков. Эван Джиллис, воевавший на Мальте в составе 86-й эскадрильи, пилотировал «Торбо». Рой Кеннел, товарищ Ловейтта по 42-й эскадрилье, сейчас летел в составе 489-й эскадрильи на левом фланге соединения. Тони Гадд командовал группой. Группа штурмовиков обрушила шквал огня на



корабли сопровождения. Подполковник авиации Пэдди Берне повел «Торбо», интерком доносил его неподражаемый ирландский акцент, когда он отдавал команды соединению. Майор авиации новозеландец Билли Тэкон летел рядом с Гаддом в центре.

Большинство пилотов достаточно мудро использовали для подавления зениток 20-мм пушки. Но Тэкон был крупнейшим специалистом по ракетам. Его вера в ракеты напоминала веру Гиббса в торпеды. Он верил, что ракета является ОСНОВНЫМ оружием. Поэтому он спикировал, дождался, пока расстояние сократится до 1000 ярдов, поймал цель на прицел и надавил гашетку пушки. Пилот дождался, пока снаряды вспенят воду у борта цели, мягко поднял нос самолета так, чтобы снаряды ударили в борт корабля, и нажал на спуск ракет. Тэкон твердо знал, что, действуя подобным образом, он обязательно попадет. Но такая тактика означала, что на самолет обрушатся все орудия корабля, хотя по, мнению Тэкона, это не стоило внимания. Он добивался 100 % попаданий, что только укрепляло его убеждения.

Все соединение сейчас находилось на траверзе конвоя, проходя через пугающий момент, когда орудия кораблей уже открыли огонь, но для бортового оружия дистанция еще слишком велика. Через 20 секунд перед ними полыхнул первый разрыв зенитного снаряда. Сначала одинокий, а потом появилась настоящая стена.

— Атака! Атака! Атака!

Немедленно после этого сигнала 32 штурмовика «Бофайтер» строем фронта начали пикировать на конвой с высоты 2000 футов. Каждый пилот выбрал свою цель. На полпути пилоты нажали гашетки пушек. Самолеты затряслись, как в лихорадке, а кабины пилотов наполнились едким дымом, который вылетал из стволов пушек. Пилоты отважно пикировали сквозь

стену разрывов зенитных снарядов. Грохот собственных пушек добавлял им уверенности.

Пилоты рванули ручки управления на себя в последний момент, чтобы проскочить над мачтами кораблей, вильнуть мимо аэростатов и прорваться сквозь огонь остальных кораблей. Никто из них не знал точно, получил ли его самолет попадание. Все вокруг гремело и тряслось, но почему?..

Слева 489-я эскадрилья атаковала «R-боты» и тральщики в голове конвоя с таким эффектом, что их зенитки совершенно умолкли. 455-я эскадрилья атаковала тральщики на левом фланге конвоя и «R-бот» в хвосте конвоя. 236-я эскадрилья в центре занялась транспортом. Когда 4 ракетноносца выпустили свои снаряды, 32 яркие огненные стрелы помчались впереди самолетов. 10 ракет попали во вспомогательное судно и 8 ракет — в «Амерскерке». Зенитки, которые поставили плотную завесу в начале атаки «Бофайтеров», теперь умолкли.

Пэдди Берне, возглавлявший торпедоносцы, глянул на кружащие вверху самолеты и повел свою эскадрилью в атаку, чтобы не нарушить график. Теперь настала очередь «Торбо» 254-й эскадрильи. Он сбросил свои торпеды. Один из пилотов потерял место в строю и не выполнил заход, однако 9 самолетов атаковали без всяких помех со стороны противника. «Амерскерке» получил 2 попадания, и еще 2 — вспомогательное судно.

Когда ракетноносцы пролетали над противоположным флангом конвоя, они огнем своих пушек подавили последние зенитки. Поэтому «Торбо» спокойно улетели прочь, по ним не было сделано ни одного выстрела.

5 штурмовиков «Бофайтер» получили поверхностные повреждения, когда пикировали сквозь огневую завесу в начале атаки. Но в ходе сложной атаки, которую

провели 42 «Бофайтера» против одного из крупнейших конвоев, не был потерян ни один самолет.

Когда самолеты недалеко от берега развернулись и набрали высоту 1500 футов, чтобы построиться для обратного полета, летчики увидели в дыму и тумане разгромленный конвой. Оба транспорта тонули, причем оба кормой вперед. Один из тральщиков взорвался, а еще 5 — горели.

Позади «убийц кораблей» осталась страшная картина опустошения, так резко отличавшаяся от мирного шествия 20 кораблей всего несколько минут назад.

Наконец—то противокорабельные эскадрильи перестали быть Золушкой КВВС. Теперь они обладали достаточной мощностью, чтобы гарантировать уничтожение любого, самого защищенного конвоя. Самые мощные средства обороны сметались в сторону. Град ударов расчищал дорогу торпедоносцам и ракетносцам, наносившим смертельный удар.

Атака 15 июня стала образцом для множества последующих атак сводных авиакрыльев. Воздушное наступление над Северным морем продолжалось. Быстрое наступление наших армий в западной Франции увеличило важность операций в Бискайском заливе.

В августе 1944 года появились новые результаты ударов по судоходству противника. Во—первых, шведское правительство объявило, что из—за повторяющихся ударов по шведским судам оно больше не позволит им заходить в германские порты. Это был сильнейший удар по планам Гитлера. Во—вторых, 24 августа имело место чрезвычайно значительное событие. В устье Жиронды были ракетами потоплены германский эсминец и торпедный катер. Ракеты, отправившие на дно эсминец, выпустил Билли Тэкон. Таким образом он доказал, что ракета обладает необходимым потенциалом, чтобы стать главным

оружием самолета. Поэтому можно смело ликвидировать «Торбо», исключая разве возможное их использование против линкоров.

К сентябрю противник уже не рисковал днем проводить корабли вдоль голландского побережья. Да и ночью целей было не слишком много. У побережья Норвегии корабли днем тоже предпочитали отстаиваться в узких фиордах и на маленьких, но хорошо защищенных якорных стоянках. Но даже там ударные крылья отыскивали их. Самолеты бесстрашно ныряли в узкие ущелья, едва не задевая крыльями за обрывы. Немцы сосредоточили в Норвегии много истребителей, и ударные группы теперь встречали до 40 перехватчиков. Однако под прикрытием «Мустангов» штурмовики сеяли смерть среди вражеских транспортов, хотя часто потери оказывались тяжелыми.

Кульминация наступила в последнюю неделю войны. Германские войска начали удирать из норвежских и датских портов, используя любые плавсредства. Ударные авиакрылья были брошены против них.

Только самые удачливые из немцев сумели спастись. Страшные потери, которые понесли германские суда, переполненные войсками, знаменовали финальный крах германских вооруженных сил.

## Эпилог

В ноябре 1944 года последний германский линкор «Тирпиц» был атакован и потоплен 617-й эскадрильей — «Дам бастерами». Колесо описало полный круг: от бомб через торпеды и назад к бомбам.

Бомбовая нагрузка самолетов, вес и эффективность бомб, качество бомбовых прицелов перевесили то преимущество, которое давала торпеда, поражая цель ниже ватерлинии. Бомба оказалась способна просто выкинуть «Тирпиц» из воды.

В своей книге «Дам бастерз» Пол Брикхилл пишет, что, вернувшись на незнакомый аэродром возле Лоссимута после атаки линкора, подполковник авиации Тэйт, командовавший эскадрильей, получил запрос от дежурного по аэродрому, «не возвращается ли он с учений». Это спросил пилот торпедоносца.

На аэродроме Даллахи, всего в нескольких милях от Лоссимута, базировалось ударное крыло Берегового Командования. Дежурный по аэродрому знал, что «Ланкастеры» из Лоссимута проводят учения. Сообщение о штурманских учениях 617-й эскадрильи над Северным морем приходили ежедневно. Но в Даллахи базировались 4 эскадрильи «Бофайтеров», и у дежурных хватало забот и без того, чтобы помнить об учениях Бомбардировочного Командования.

Хмурым ноябрьским днем, когда моросил мелкий дождь, все полеты крыла были отменены. Дежурный по аэродрому сидел в контрольной башне и отдыхал, расстегнув мундир и почитывая Питера Чини. Во второй половине дня пришло сообщение, что над аэродромом кружит «Ланкастер». Это мог быть один из парней Бомбардировочного Командования, не нашедший Лоссимут. Было бессмысленно пытаться связываться с

пилотом по радио. «Ланкастеры» работали на других частотах, чем самолеты Берегового Командования. И стало ясно, что бомбер намерен сесть. Дежурный вызвал аварийную и пожарную команды и, поглядывая на поле одним глазом, вернулся к чтению.

«Ланкастер» вынырнул над аэродромом из тумана на высоте 300 футов, благополучно сел и покатил к контрольной башне. Примерно через минуту экипаж выбрался из самолета и побрел по летному полю. На летчиках виднелись свитера, разноцветные шарфы, летные куртки и ботинки — полная униформа при боевом вылете. Никаких знаков различия.

Дежурный по аэродрому посмотрел поверх своего Питера Чини. Эти парни из Бомбардировочного Командования становились неприятной проблемой. Теперь ему придется заполнять разные бумаги, даже если они взлетят буквально через пару минут, чтобы вернуться в свой Лоссимут. Дежурный начал обычные расспросы.

— Что случилось? Заблудились?

Кастовая солидарность воздвигла между ними барьер. Они принадлежали ДРУГОМУ Командованию.

— Мы увидели аэродром и решили сесть.

— Имя пилота?

— Тэйт.

Как монетка звякнула. Дежурный повторил:

— Т—е—й—т?

— Т—э—й—т.

Никакого отличия от остальных Тэйтов не видно.

— Чин?

— Подполковник авиации.

Дежурный уронил карандаш и вскочил на ноги, судорожно застегивая пуговицы. Карандаш брякнул об пол.

— Виноват, сэр.

— Ничего, все нормально.

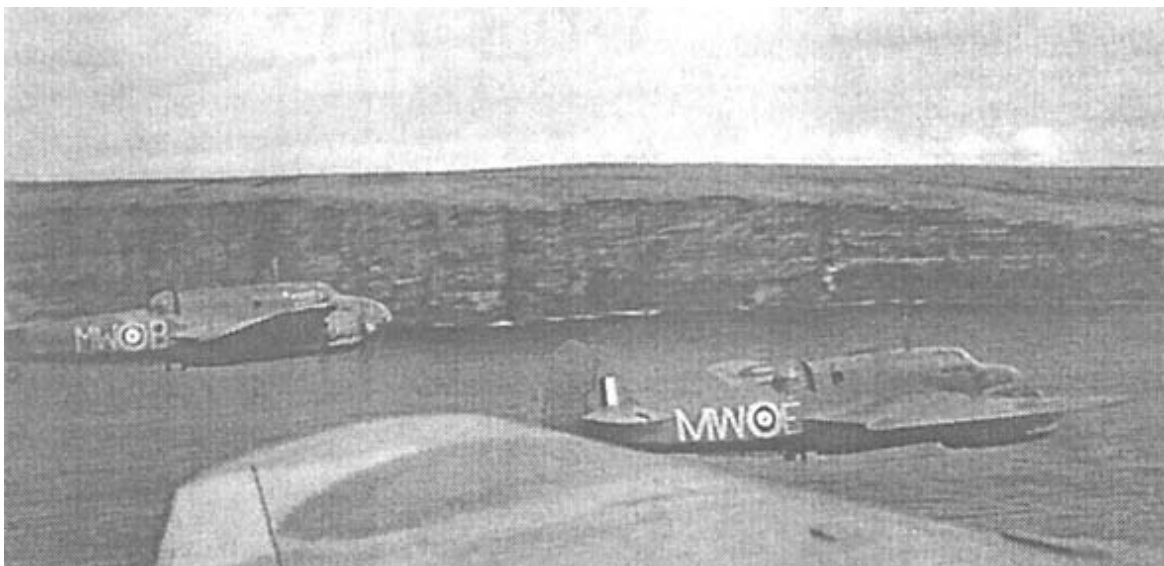
— Проводили учения, сэр?

Подполковник покачал головой.

— Нет. — Он на мгновение задумался и добавил: — Да мы только что «Тирпиц» потопили.

Он еще раз посмотрел на мундир дежурного, но теперь не на пуговицы. Под крылышками пилота была видна пурпурно—белая ленточка Медали за летные заслуги. Дежурный получил ее три с половиной года назад за торпеду, всаженную в «Лютцов».

## Иллюстрации

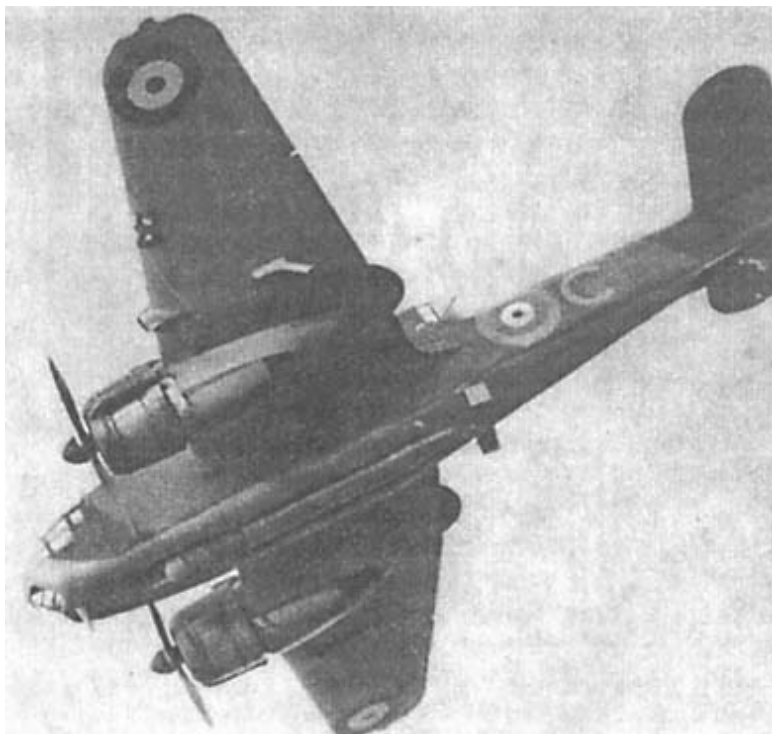


Торпедоносцы «Бофорт» у берегов Англии



Кавалер Креста Виктории капитан авиации  
Кеннет Кэмпбелл





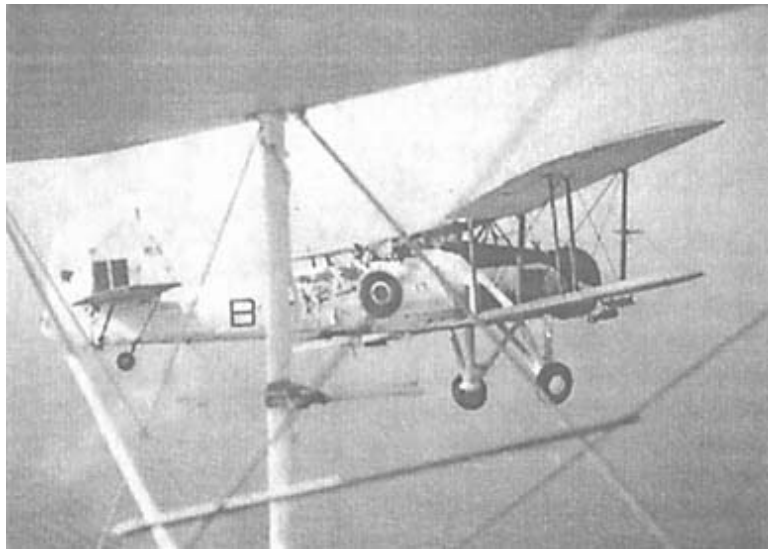
Торпедоносец «Бофорт» (1)



Торпедоносец «Бофорт» (2)



Торпедоносец «Суордфиш» (1)



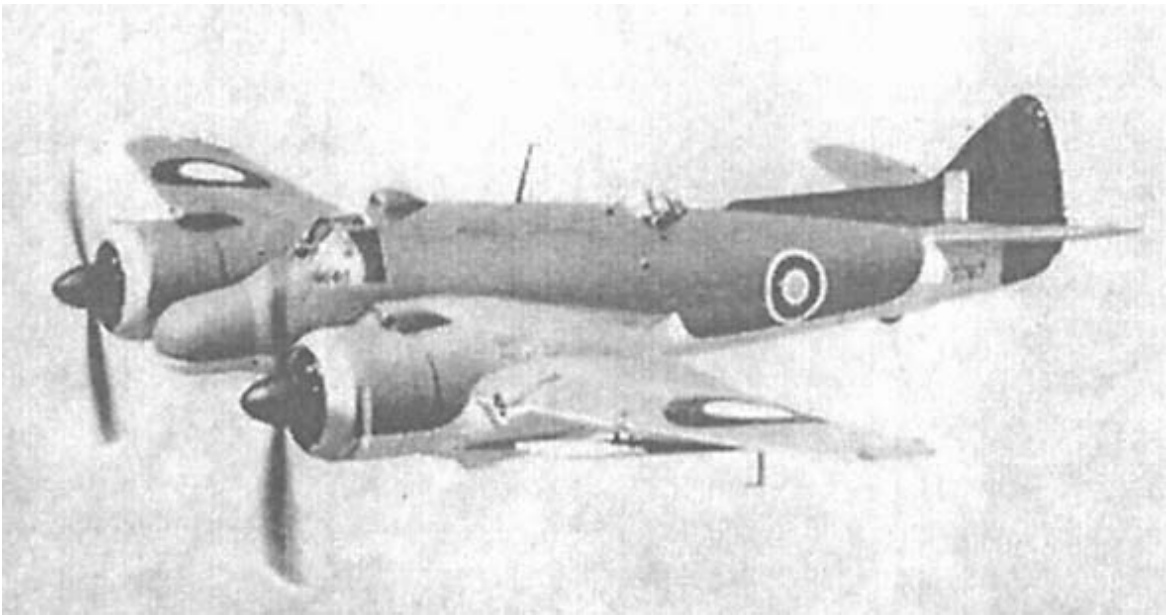
Торпедоносец «Суордфиш» (2)



«Суордфиш» сбрасывает торпеду



Торпедоносец «Альбакор»



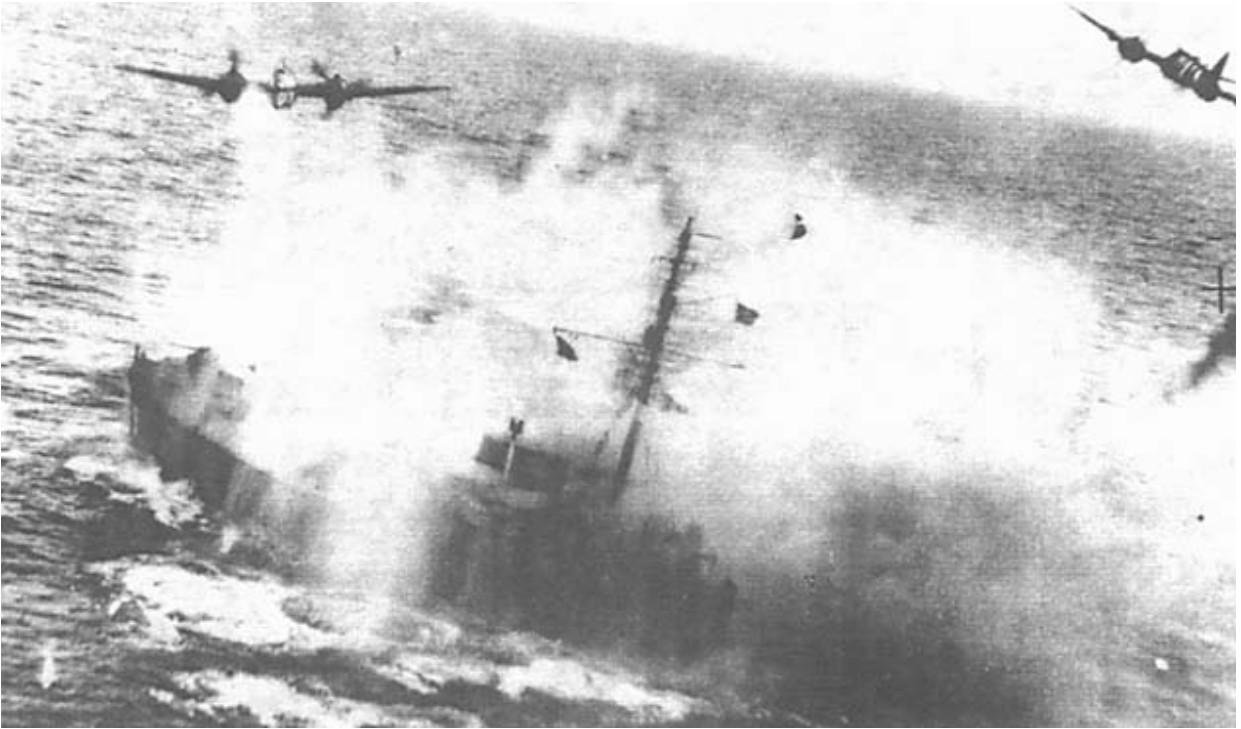
Штурмовик «Бофайтер»



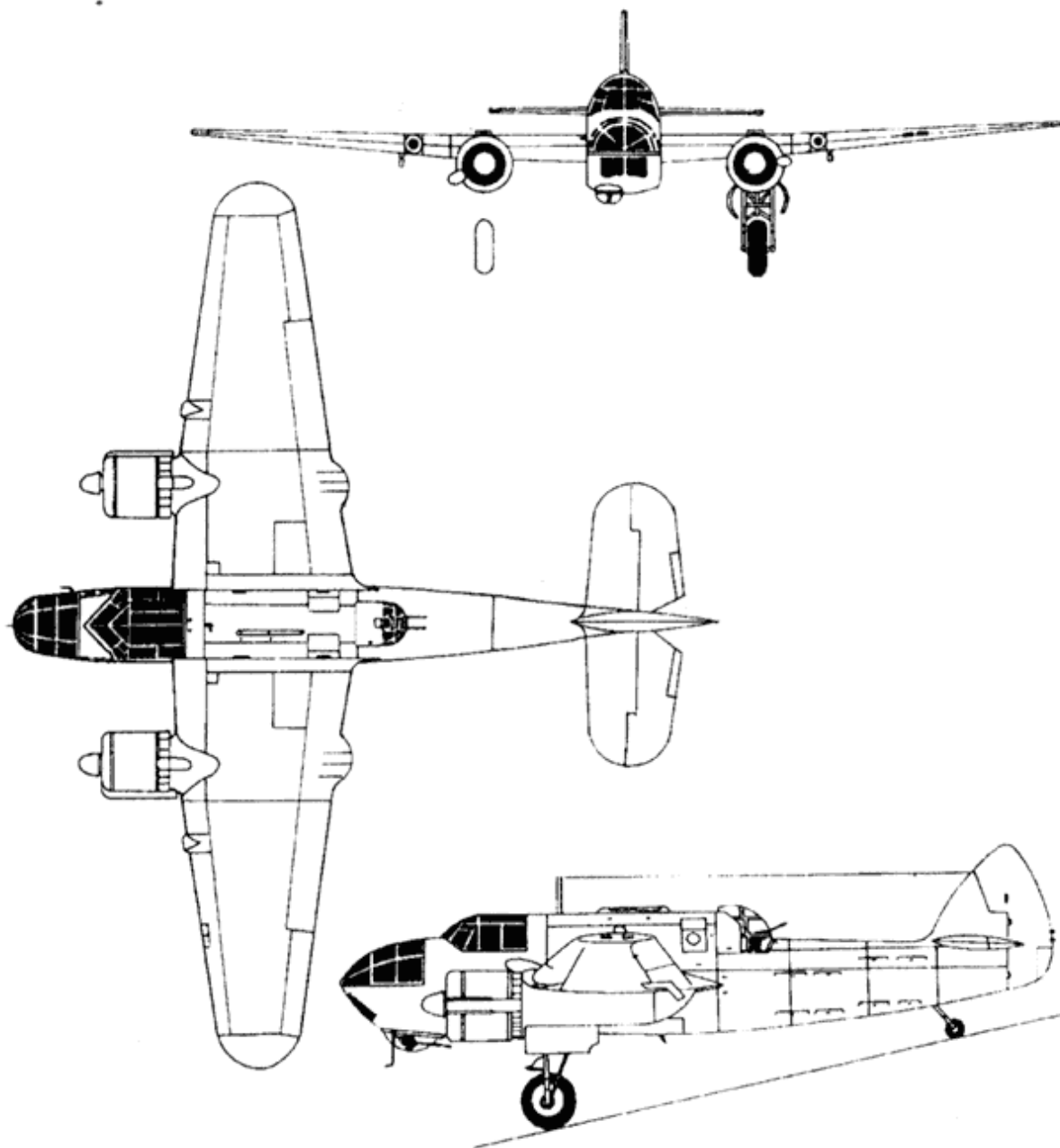
Торпедоносец «Бофайтер» TF.X



«Бофайтер» Mk VI F

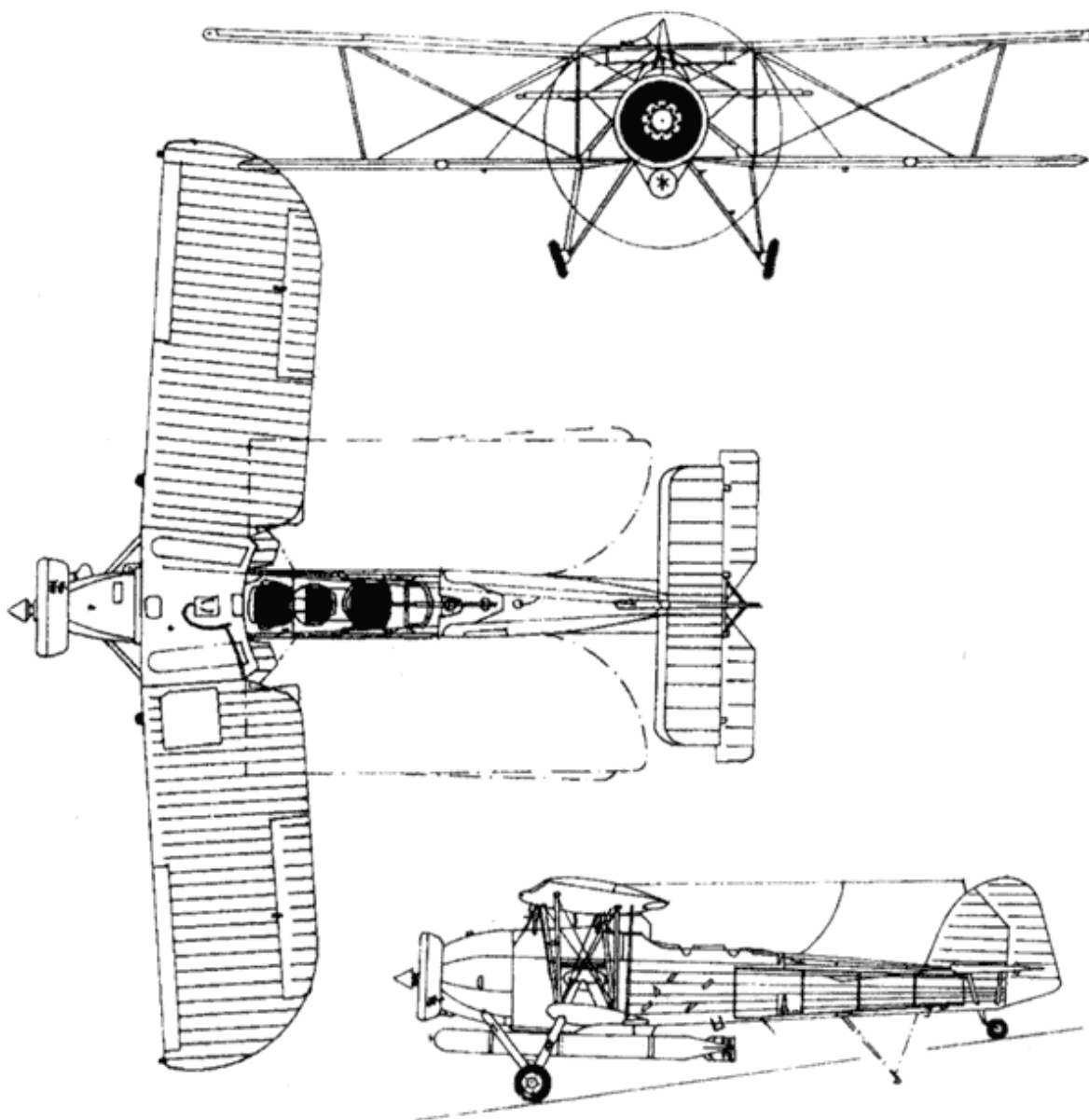


«Бофайтеры» атакуют немецкий конвой



Торпедоносец Bristol 152 «Beaufort I»  
Моторы: 2 x Бристоль «Таурус VI», 1130 ЛС  
Размеры: 17,63 x 13,46 x 4,34 м  
Скорость: 418 км/час (Пустой), 362 км/час (с  
торпедой)  
Потолок: 5030 м  
Дальность полета: 2575 км

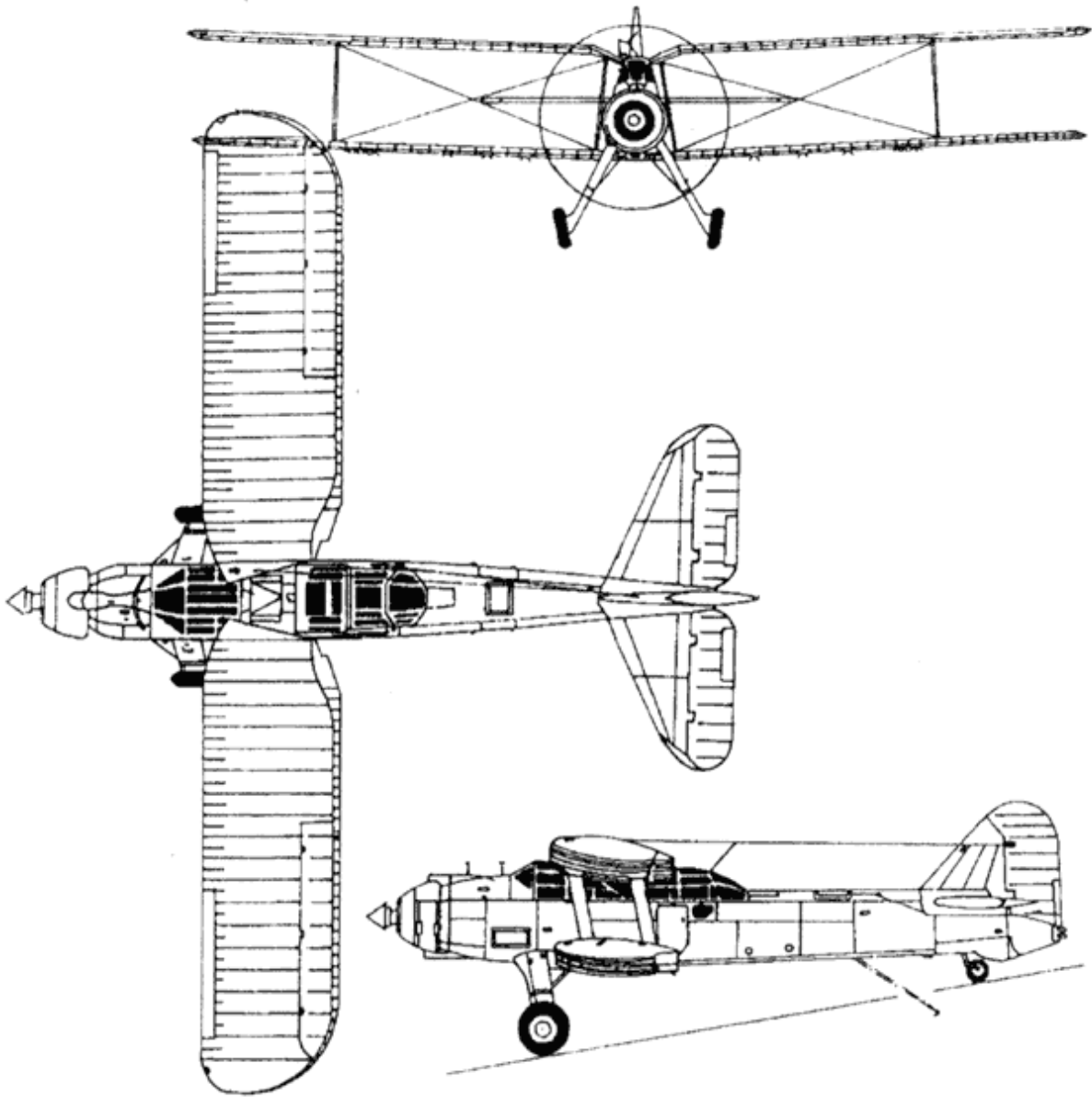
Вес: 5945 кг (пустой), 9625 кг (взлетный)  
Вооружение: 4-7,69 мм пулем., 18" торпеда  
или 954 кг бомб  
Экипаж: 4 человека



Торпедоносец Fairey «Swordfish II»  
Моторы: 1 х «Пегасус 30», 750 ЛС  
Размеры: 13,87 х 10,87 х 3,76 м  
Скорость: 222 км/час

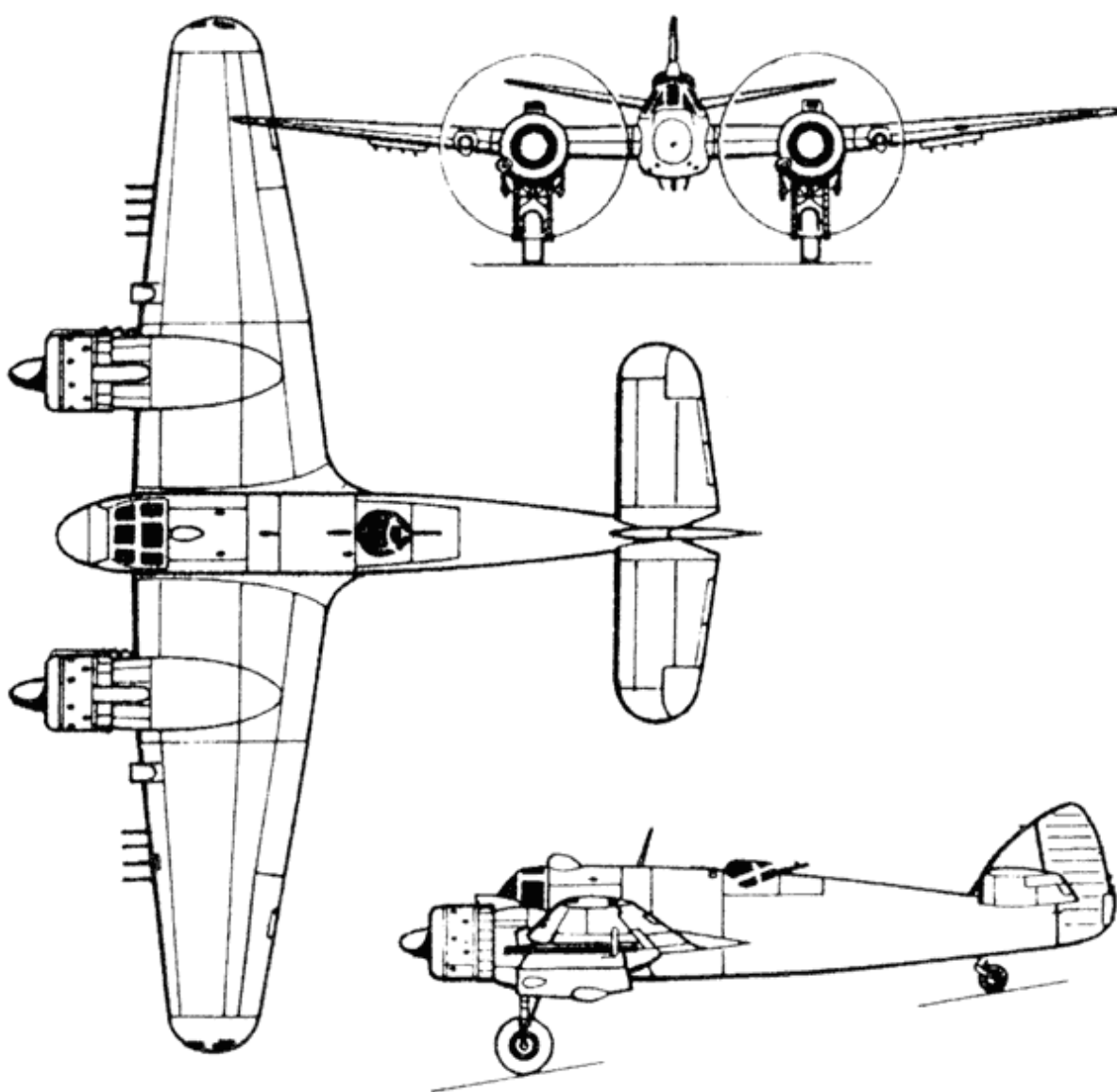


Потолок: 5867 м  
Дальность полета: 879 км с полным  
вооружением  
Вес: 2134 кг (пустой), 3401 кг (взлетный)  
Вооружение: 2-7,69 мм пулемета, 18"  
торпеда или 1 мина или 680 кг бомб и 8 ракет  
Экипаж: 3 человека



Торпедоносец Fairey «Albacore I»

Моторы: 1 х Бристоль «Таурус II», 1065 ЛС  
Размеры: 15,24 х 12,13 х 4,65 м  
Скорость: 259 км/час  
Потолок: 6309 м  
Дальность полета: 1497 км  
Вес: 3289 кг (пустой), 4808 (взлетный)  
Вооружение: 3-7,69 мм пулем., 18 торпеда  
или 954 кг бомб  
Экипаж: 3 человека



Торпедоносец Bristol 156 «Beaufighter» TF.X  
Моторы: 2 х Бристоль «Геркулес XVII», 1770

ЛС

Размеры: 17,63 х 12,6 х 4,84 м

Скорость: 502 км/час

Потолок: 8077 м

Дальность полета: 2478 км

Вес: 7100 кг (пустой), 11530 кг (взлетный)

Вооружение: 4 — 20-мм пушки, 1-7,69 мм  
пулем., 18" торпеда или 954 кг бомб и 8 ракет

Экипаж: 2 человека

Ральф Хаммонд Сесил Баркер (Ralph Barker Ральф; 21.10.1917, Фелтем, Лесекс, Англия - 16.05.2011) был английским писателем научно-популярной литературы, на его счету более двадцати пяти книг. Он писал в основном об операциях Королевского летного корпуса (RFC) и Королевских ВВС (RAF) в Первой и Второй мировых войнах, а также о крикете. Он родился в Фелтеме, получил образование в колледже Хаунслоу, а после окончания школы в 1934 году присоединился к Sporting Life. Впоследствии он занялся банковским делом. Он начал писать, и несколько его эскизов были использованы в ревью Вест-Энда. После начала Второй мировой войны в 1940 году он присоединился к Королевским ВВС в качестве радиста и воздушного стрелка. Он летал с эскадрильями № 47 и 39 в торпедных операциях против кораблей Оси, доставляющих припасы силам Роммеля в Западной пустыне в Северной Африке. Эти миссии с баз на Мальте и в Северной Африке привели к большим потерям среди выполнявших их самолетов Bristol Beaufort. Время, проведенное Баркером на этом театре военных действий, закончилось катастрофой, в которой погибли его пилот и штурман. Он вернулся в Великобританию и перешел на полеты на транспортных самолетах. Он отработал две тысячи часов налета, прежде чем был демобилизован в 1946 году. Он ненадолго вернулся в банковское дело, прежде чем перейти в гражданскую авиацию в качестве радиста. В конце 1948 года он вернулся в Королевские ВВС и поехал в Германию в качестве специалиста по связям с общественностью в связи с Берлинским воздушным подъемником. Два года он проработал на вещании в BFN Hamburg. Затем его направили в министерство авиации для работы над официальными повествованиями о войне. Его первая книга, Down in the Drink, была опубликована в 1955 году и стала первой из многих, посвященных военной авиации. Баркер покинул RAF в 1961 году, чтобы писать на полную ставку. Он часто писал тематические статьи в Sunday Express. Он обратился к крикету в 1964 году, выпустив «Десять великих подач». Джон Арлотт, рассматривая «Десять великих боулеров», его продолжение, описал Баркера как «мастера реконструкции прошлых матчей по крикету». Его самая содержательная книга по крикету - это история испытаний между Англией и Австралией, опубликованная в 1969 году, которая включала отчет о каждом матче и краткое изложение каждой серии. Статистические данные предоставил Ирвинг Розенуотер. Историк крикета Дэвид Фрит сказал, что его наиболее значительным вкладом в крикет, возможно, было его исследование смерти в 1912 году бывшего английского игрока Тома Ричардсона, которое доказало, что слухи о том, что он покончил жизнь самоубийством, не соответствовали действительности. Баркер регулярно играл за крикетный клуб RAF, Adastrians, а затем за несколько клубов в Суррее, включая Вест-Суррей, которого он возглавлял в течение нескольких лет.