

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Майлз Трипп

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В НЕБЕ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ



**ВОСПОМИНАНИЯ
ПИЛОТА БОМБАРДИРОВЩИКА**

1944—1945

Annotation

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

- [Майлз Трипп](#)
 -
 - [ВВЕДЕНИЕ](#)
 - [Часть первая](#)
 - [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](#)
 - [Часть вторая](#)

- [Глава 1](#)
 -
 - [1. Джордж Белл](#)
 - [2. Лес Уолкер](#)
 - [3. Джордж Диг Кленнер](#)
 - [4. Пол Санджест](#)
 - [5. Рей Парк](#)
 - [6. Гарри Маккалла](#)
- [Глава 2](#)
- [Глава 3](#)
- [Глава 4](#)
- [Глава 5](#)
- [Глава 6](#)
- [Глава 7](#)
- [Глава 8](#)
- [Глава 9](#)

- [notes](#)

- [1](#)
- [2](#)
- [3](#)
- [4](#)
- [5](#)
- [6](#)
- [7](#)
- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)

- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)

- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)
- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)
- [90](#)
- [91](#)

- [92](#)
- [93](#)
- [94](#)
- [95](#)
- [96](#)
- [97](#)
- [98](#)
- [99](#)
- [100](#)
- [101](#)
- [102](#)
- [103](#)
- [104](#)
- [105](#)
- [106](#)
- [107](#)
- [108](#)
- [109](#)
- [110](#)
- [111](#)
- [112](#)
- [113](#)
- [114](#)
- [115](#)
- [116](#)
- [117](#)
- [118](#)
- [119](#)
- [120](#)
- [121](#)
- [122](#)
- [123](#)
- [124](#)
- [125](#)
- [126](#)
- [127](#)

- [128](#)
- [129](#)
- [130](#)
- [131](#)
- [132](#)
- [133](#)
- [134](#)
- [135](#)
- [136](#)
- [137](#)
- [138](#)
- [139](#)
- [140](#)
- [141](#)
- [142](#)
- [143](#)
- [144](#)
- [145](#)
- [146](#)
- [147](#)
- [148](#)
- [149](#)
- [150](#)
- [151](#)
- [152](#)
- [153](#)
- [154](#)
- [155](#)
- [156](#)
- [157](#)
- [158](#)
- [159](#)
- [160](#)
- [161](#)
- [162](#)
- [163](#)

- [164](#)
 - [165](#)
 - [166](#)
 - [167](#)
 - [168](#)
 - [169](#)
 - [170](#)
 - [171](#)
 - [172](#)
 - [173](#)
-

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

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

ВВЕДЕНИЕ

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

Во второй половине прекрасного летнего дня мы отправились из его врачебного кабинета в лондонском Уэст-Энде^[1] на маленький аэродром с травяным покрытием в Степлфорд-Тауни^[2], в Эссексе. Питер взял напрокат Пайпер «Чероки», моноплан с одним двигателем, и мы, сидя рядом бок о бок, протряслись по траве и, раскачиваясь из стороны в сторону, поднялись в воздух.

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

Несколько секунд спустя Джонс добавил:

– Я надеюсь, что мы не врежемся в нее.

Я не ответил.

– Ты наслаждаешься полетом? – спросил он.

– Несомненно, – ответил я.

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

– Хочешь на некоторое время взять управление?

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

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

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

В своих мечтах я представлял ужасную ночь над Берлином, когда смертельно раненного Дига пришлось бы вытащить из кресла пилота, и я на поврежденном «Ланкастере»^[4] дотянул бы обратно до Англии, выполнил замечательную вынужденную посадку и таким образом заработал бы Крест Виктории^[5], но я никогда не воображал, что подобный славный момент

наступит во время тренировочного полета благодаря переполненному мочевому пузырю пилота. Я знал, что если скажу: «Я не могу этого сделать», то потеряю уважение Дига, экипажа и, самое важное, чувство собственного достоинства. Поэтому я поменялся с ним местами, и в то время как он отправился в хвостовую часть «по делам», летел на «Веллингтоне»^[6] в плотных облаках на высоте 5200 метров над Северным морем.

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

Пайпер «Чероки» прошел над Оси-Исланд и летел в направлении Мерси-Флатс^[9]. Внизу маленькие суда были похожи на яркие мазки краски на стеклянной поверхности.

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

Когда мы достигли города, он произнес:

– Полетим к морю.

Несколько минут спустя он предложил:

– Снизимся, чтобы было лучше видно.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

летнего персонала и составлял отчеты обо всех боевых вылетах.

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

Я задавался вопросом, не был ли человек, написавший письмо и подписавшийся *Майк Гарбетт*, одним из тех грустных подобию самим себе, которые сидят в барах по всей стране, оцепенело уставившись в кружку крепкого пива, и чьи длинные, подкрученные вверх усы начинают дергаться, когда кто-то начинает говорить о войне. Пальцы, которые когда-то управляли «Спитом»^[10] или играли со смертью в «двадцать одно» в «Галифаксе»^[11], оглаживают усы, как в миллионах театральных сцен и телевизионных скетчей, а голос, который когда-то решительно сообщал по радиосвязи, что «бандиты» на одиннадцати часах^[12], теперь нечленораздельно пересказывает бесчисленные истории того времени и как заклинания произносит географические названия – Гамбург, Берлин, Кельн, Эссен, Франкфурт. Эти истории слушатель, если он будет добр, выслушает без насмешки. Для человека, который это рассказывает, настоящее и будущее пусты и ветры там никогда не приносят тепла.

Я пригласил Майка Гарбетта приехать на ленч, и в тот момент, когда он вышел из автомобиля, стало

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

Майк помогал в подготовке книги «Ланкастер. История бомбардировщика» и спросил, на каком «Ланкастере» обычно летал мой экипаж. Услышав в ответ «Эй-Эйбл»^[14], он сказал, что это был PD277. Затем он сообщил, что общее число «Ланкастеров», включая изготовленные после войны, было 7374 самолета. Из этого общего количества не менее 3349 были потеряны в ходе боевых вылетов. Эти данные не удивили меня. Я слышал, что почти половина членов экипажей бомбардировочной авиации погибли во время войны.

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

Мы проговорили до вечера, и после того, как он уехал, я начал задаваться вопросами относительно экипажа и о том, как каждый из его членов жил, поэтому решил написать по возможности подробный

отчет о нашей совместной жизни. Было необходимо написать его перед тем, как начать разыскивать членов моего экипажа, чтобы рассказ остался неприукрашенным их мнениями или воспоминаниями. К счастью, у меня все еще имелось много записей и заметок, которые я вел в то время или делал вскоре после соответствующего события, и потому первая часть этой книги – практически документальный отчет о бомбардировочных операциях с точки зрения бомбардира флайт-сержанта^[15]. Вторая часть – о поиске пропавших членов экипажа, о желании узнать, не оглядываются ли они с ностальгией в прошлое, вспоминая бомбардировки Германии. Испытывали ли они чувство страха в то время так же, как и я? Действительно ли в среднем возрасте они сильно изменились? Повлияли ли как-нибудь боевые вылеты на их физическое состояние или психику? В сегодняшнем мире с его неразберихой полагали ли они, что наши усилия имели смысл? И что они думали спустя двадцать лет о бомбардировке Дрездена?^[16] Чувствовали ли они какую-нибудь вину за то, что мы сознательно бомбили гражданское население?

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

Остается только добавить, что, вступив в RAF по расплывчатым и в значительной степени эмоциональным мотивам, из которых не последним было юношеское желание самоутвердиться, я

обнаружил самого себя накануне перевода в учебно-боевое подразделение в Уинге^[17], в Бакингермшире, задающимся вопросами, в какой экипаж я попаду и возможно ли ускользнуть домой на несколько часов, чтобы отпраздновать свой двадцать первый день рождения?

Часть первая
ЭТО ПРЕКРАСНАЯ ЖИЗНЬ,
ЕСЛИ ТЫ НЕ РАССЛАБИШЬСЯ

Глава 1

БРАЧНЫЙ РЫНОК

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

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

День тянулся, и, когда пришло время покинуть ангар, я все еще был «девушкой без кавалера». Тем же вечером я отправился в деревню, выпил несколько стаканчиков и сел поиграть на имевшемся в пабе пианино. Штурман – сержант с кружкой пива в руке –

подошел и встал около пианино. Через некоторое время он предложил угостить меня выпивкой. Как и я, он еще не нашел экипажа. Завязался разговор, потом я угостил его выпивкой, и мы решили объединиться в один экипаж. Он был с севера, ему был двадцать один год, и его звали Джек.

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

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

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

Джордж, бортрадист, очень хотел участвовать в боевых вылетах. Он окончил курсы связистов в учебном авиационном корпусе^[18] и, когда достиг минимального возраста, семнадцати с половиной лет, вызвался добровольцем для службы в бомбардировочной авиации. Хотя он не думал, что я говорил правильно, а я не думал, что он был, боже мой, йоркширцем, я полагаю, что оба мы замечали лишь небольшие нюансы в произношении и имели немного общих интересов, хотя я обнаружил, что он по-настоящему любит музыку. Любимыми мелодиями Джорджа были «Бумажная кукла» и «Это могло случиться с вами», но я полагаю, что если бы мы должны были ехать в одном и том же поезде, то вместо того, чтобы петь вместе в вагоне-ресторане, после нескольких секунд вежливой беседы оба скрылись бы за газетами.

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

среди его предков были гордыми членами клана и дочерьми вождей племен.

Иногда он начинал говорить настолько вычурно и украшать речь таким количеством придаточных предложений с ироническими эвфемизмами^[20], что слушатель терялся в лабиринте дипломатического английского языка девятнадцатого столетия. По поводу одной из некрасивых служащих WAAF^[21] он заметил: «Сомнительно, что кто-нибудь мог с уверенностью заявить, что это был цветок, рожденный, чтобы расцвести незамеченным и растратить впустую свою свежесть в воздухе пустыни». Но в то же время, как Гарри оценивал деликатность и нюансы беседы, он так же мог ругаться грубо и ожесточенно. В то время в Англии было крайне немного выходцев из Вест-Индии, и только горстка из них служила в авиации. В течение всего периода обучения в Бомбардировочном командовании^[22] и позднее в эскадрилье мы не видели и не встречали больше ни одного летчика из Вест-Индии. Гарри было двадцать четыре года, и он был самым старшим в нашем экипаже.

Другой бортстрелок, Пол, родился в Абердине^[23] в английской семье, но большую часть своей жизни провел в Ливерпуле и потому имел слегка голодный взгляд типичного ливерпульца. Он был самым маленьким в экипаже, и его иногда называли «юниором». Пол любил риск, и слова, что кто-то был сумасшедшим ублюдком, являлись самой высокой похвалой, которую он мог подарить. Он много смеялся, но говорил скупыми, обычно короткими, рублеными фразами. Все любили Пола; он всегда во что-нибудь играл, почти никогда не жаловался и не был против ничего и никого, кроме абсурда и власти. Он предпочитал играть в карты на деньги, чем пытаться счастье с женщинами, и пил запоем.

Диг привел нас шестерых в сержантскую столовую^[24] и торжественно поставил шесть кружек пива, чтобы отметить будущие успехи. Пока мы пили, к нам подошел другой австралийский пилот. «Ну, вы, парни, попали с ним, – сказал он, смотря на Дига. – Когда мы были в летной школе, я был единственным, черт побери, у кого хватало нервов летать с ним в строю».

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

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

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

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

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

Тогда же мы получили нового штурмана. Лес^[25], бледный, долговязый юноша из Шеффилда, до вступления в RAF работал клерком в строительной компании. Он был застенчивый и робкий и потому оказался среди оставшихся на «брачном рынке». Для человека его характера, должно быть, было крайне стеснительно присоединиться к экипажу, который потерял своего штурмана при трагических обстоятельствах, и если он почти сразу же почувствовал себя как дома, это произошло только благодаря упорству Дига в желании иметь лучший экипаж, и если Лес в его числе, то он тоже должен быть лучшим штурманом.

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

Последовал жаркий спор между Дигом, который был простым флайт-сержантом, и инструктором, имевшим звание флайт-лейтенанта^[26]. Инструктор хотел задержать Леса для дальнейшего обучения и дать нам другого штурмана, но Диг отказался от этого предложения. Нельзя было не восхищаться позицией

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

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

Несчастные случаи, происходящие с большинством экипажей, не миновали и нас. Был момент, когда наш самолет приземлился с менее чем десятью галлонами ^[27] топлива в баках; момент, когда зенитная артиллерия около Стратфорд-он-Эйвон ^[28] открыла по нас огонь; момент, когда Диг установил на альтиметре высоту в тысячу футов (триста метров) слишком высоко ^[29] и лишь Гарри своим острым ночным зрением обнаружил, что мы скользим прямо над живыми изгородями и верхушками деревьев; момент, когда я пытался научить Пола использовать бомбовый прицел, и он сбросил учебную бомбу далеко за пределами разрешенной зоны, и она упала около железнодорожной линии Юстон ^[30] – Кру; и момент, когда во время испытательного полета на «Веллингтоне» я пытался по карте найти путь к своему дому, находящемуся всего в пятидесяти километрах от

аэродрома, и был не в состоянии найти его, а затем без штурмана на борту не мог найти и сам аэродром. Мы блуждали в течение почти двух часов. Затем нас направили в подразделение переподготовки, чтобы Диг смог научиться обращаться с четырехмоторным самолетом.

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

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

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

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

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

Он вернулся после этой встречи с чрезвычайно довольным видом. Дигу сказали, что этим самым утром прибыли документы о его производстве в офицеры и что единственным наказанием станет запись красными чернилами в летной книжке и задержка публичного объявления о присвоении офицерского звания до тех пор, пока он не покинет подразделение. Учитывая, что

«Стирлинг» стал развалиной и должен был быть списан как металлолом, это было очень великодушно. Гарри не был настолько удачлив. К его недоумению, прозвучало обвинение в том, что в момент приземления он не занимал правильную позицию, то есть не был в хвостовой турельной установке. Гарри под конвоем повели к командиру, а мы все пошли в столовую, чтобы дожидаться его. В конце концов он вновь появился с высоко поднятой головой и с выражением учтивого презрения на лице.

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

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

– Что он сказал на это? – спрашивали все.

– Он отклонил обвинения, – ответил Гарри.

Диг не запрещал разные вольности, но даже он пресытился повальным помешательством на игре в бридж, которое распространилось среди экипажей и постепенно дошло до того, что партии разыгрывали даже во время дневных тренировочных вылетов. Джордж, Лес, Пол и Гарри втискивались в отсек штурмана, оставляя Рея на его месте в фюзеляже следить за двигателями, а Дига и меня – в пилотской кабине. Однажды Диг подмигнул мне и бросил: «Держись крепче». Он взял штурвал до отказа на себя, и нос «Стирлинга» задрался вверх. Воздушная скорость упала до 145 километров в час, и самолет вздрагивал на грани сваливания; тогда Диг подал штурвал вперед и одновременно выжал правую педаль. «Стирлинг» перешел в пикирование и начал переворачиваться через крыло. Диг ударил по противоположной педали и потянул штурвал обратно так, чтобы самолет вышел из пикирования и начал набирать высоту в

противоположном направлении с ужасным торможением. Из штурманской кабинки, словно стая голубей, вылетели карты, и появилось встревоженное лицо Леса. Диг едва не задохнулся от смеха, в то время как «Стирлинг» скакал по всему небу как необъезженная дикая лошадь. Его веселый намек сработал. Больше не было никакой воздушной школы игры в бридж.

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

Я пошел прямо к Лигу и рассказал о том, что произошло. В это время его вера в свой экипаж, должно быть, подвергалась очень сильным испытаниям. В учебно-боевом подразделении ему сообщили, что инструкторы делают ставки на то, какой экипаж первым не вернется из боевого вылета, и что его экипаж является фаворитом. Пол признался, что лишь удача и обман помогли ему окончить школу воздушных стрелков; в действительности его зрение было не очень хорошим. Был провал Леса в «нащупывании», и теперь еще я говорил ему о том, что сказал старший

инструктор. Сначала он выглядел озабоченным, а потом усмехнулся. «Механика бомбового прицела? – произнес он. – Я не отстану, черт побери, пока вы не начнете сбрасывать бомбы в нужном месте».

Он принял меры, чтобы я прошел специальный двухдневный курс по изучению бомбового прицела, взрывателей, электрических цепей и других технических деталей. По истечении этих двух дней я сдал новый экзамен и был допущен. Затем экипаж был направлен в эскадрилью, имеющую репутацию подразделения, часто менявшего место базирования и ведшего почти кочевой образ жизни. Тогда ее временный аэродром был в Метуолде^[33], в Норфолке. Она существовала уже достаточно долго, чтобы иметь собственную эмблему – песочные часы – и девиз «Вовремя»^[34].

Глава 2

ОТ ДЕБЮТА К ЗАБВЕНИЮ

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

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

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

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

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

сделал саркастическое замечание насчет дежурных канцелярских клерков, которые говорят то, о чем их не спрашивают.

Клерк ответил ему тем же. Он посмотрел на повседневную форму Дига цвета морской волны, на нашивку «Австралия» на его плечах, знак пилота на груди, новую нашивку на погонах^[35] и произнес: «Есть забавная штука в этой эскадрилье. Австралийские шкиперы^[36] очень неудачливы. У нас никогда не было ни одного, который бы закончил тур^[37]».

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

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

К началу октября 1944 г. союзническое наступление во Франции остановилось, линия фронта стабилизировалась западнее реки Мез, и Бомбардировочное командование, которое было временно привлечено к поддержке войск, возобновило полномасштабное воздушное наступление на крупные промышленные центры Германии. В течение двух лет сэр Артур Харрис^[38] (известный общественности под нейтральным прозвищем Харрис-бомбардировщик, а экипажам самолетов как Грубиян) следовал стратегии

разрушения немецких промышленных, экономических и военных систем, атакуя города, в которых имелось большое скопление заводов, и подвергая их бомбардировкам по площадям^[39]. Однако недавно он получил недвусмысленное указание стать более разборчивым в своих целях, и некоторые эскадрильи, включая нашу, были оборудованы GH^[40] – новой радарной системой слепого бомбометания.

Система GH делала бомбардиров с их бомбовыми прицелами Mk.XIV практически лишними на борту, так что еще перед началом боевых вылетов я принадлежал к обреченному на «вымирание» виду, который был обойден техническим прогрессом. Используя GH^[41], штурман начинал вести обратный отсчет и командовал бомбардиру, когда нажимать на кнопку сброса, и таким образом все умение бомбардира сводилось к умению нажать кнопку, что, возможно, мог сделать каждый. Однако очень немногие «Ланкастеры» были оснащены этим удивительным устройством, и опытный бомбардир все еще был необходим, потому что радиус действия GH все еще оставался нестабильным. На килях самолетов, имевших систему GH, были нарисованы две желтых полосы, и во время дневных налетов в условиях плотной облачности по меньшей мере каждые два самолета без такой системы имели лидером звена самолет с GH и сбрасывали свои бомбы, когда это делал он.

Это, конечно, была чистая случайность, что мы присоединились к одной из немногих эскадрилий в Бомбардировочном командовании, которая была оснащена системой GH и специализировалась на маркировке целей во время дневных налетов^[42].

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

Ниссена^[43], скрытый в лесу на некотором расстоянии от главной базы.

Сбор был объявлен в два часа ночи, и после завтрака Диг, Лес и я отправились на штурманский инструктаж, который должен был состояться в большом бараке, заполненном столами и складными деревянными стульями. В одном конце находился помост, и это место, возможно, было деревенским клубом, срочно переделанным для нынешних целей, за исключением стен, покрытых юмористическими предостерегающими плакатами. Некоторые из них были из серии «Знаменитые последние слова», принадлежавшей Фугасу^[44], на одном был изображен одетый в мешковатые штаны крестьянин, который выворачивал пустые карманы. Он стоял около публичного дома, и надпись гласила: «Прежде чем отправляться на дело, проверь, не пусты ли карманы».

Позади помоста к стене была прикреплена огромная карта Европы, красная ленточка показывала маршрут полета к цели и обратно. Лес обосновался за столом и начал наносить схему курсов на меркаторскую карту^[45]; я делал то же самое на топографической карте. Пока мы работали, вокруг электрических лампочек, висящих под потолком, сформировалось облако папиросного дыма. Диг стоял, болтая и шутя с другими пилотами, и иногда прерывал их, спрашивая: «Как это было?»

Основной инструктаж, на котором к пилотам, штурманам и бомбардирам присоединились все остальные члены экипажа, открыл офицер разведки. Он сообщил нам, что сегодняшней налет на Дуйсбург должен стать самым мощным из всех дневных налетов на какой-либо из германских городов. Дуйсбург находился всего лишь в шестидесяти километрах от линии фронта и был крупнейшим речным портом в Европе. В нем располагались предприятия тяжелой

промышленности, а доки и железнодорожная сортировочная станция были жизненно важными коммуникационными центрами. Атакой руководили два бомбардировщика наведения под кодовым обозначением «Бигбой», с которых по радио должны были передаваться инструкции относительно точек прицеливания для всего потока бомбардировщиков под кодовым наименованием «Гром». Поток должен был следовать на высоте приблизительно 6100 метров и имел прикрытие из «Спитфайров» и «Мустангов»^[46], летавших на высотах между 9100 и 10 700 метров.

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

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

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

В семь часов одну минуту «Ланкастер» «Джиджиг»^[47] занял позицию для взлета. Диг полностью открыл дроссели, и самолет начал двигаться, сначала медленно, потому что нес 13 000 фунтов^[48] бомб, но

постепенно он набирал скорость, пока мы не оторвались от земли в конце взлетно-посадочной полосы. «Джиг» быстро вошел в облака, и в течение нескольких минут мы поднимались вслепую, но на высоте 2400 метров облака рассеялись, открыв яркое синее небо. Под нами во всех направлениях до горизонта лежала мягкая белизна облаков. В поле зрения не было никаких других самолетов.

Мы получили приказ лететь к точке сбора, расположенной около Или^[49], и барражировать в том районе в течение некоторого времени перед тем, как пересечь южное побережье Англии. Сильно смущало то, что мы описывали круги в одиночку (другие базировавшиеся поблизости бомбардировщики должны были кружиться вместе с нами), и я задавался вопросом, не ошибся ли Лес и не кружили ли мы над Бристолем или Оксфордом.

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

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

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

самолета к прекрасному виду на пустое пространство выше, впереди и внизу.

Заговорил Джордж. Он закончил свои передачи и уже был сыт по горло сидеть взаперти в своей радиокабинке. Джордж сказал, что собирается осмотреться вокруг из астрокупола^[50]. Спустя мгновение раздался щелчок его микрофона.

– Я нахожусь в астрокуполе, – доложил он.

– Хорошо, приятель, – ответил Диг.

Последовала небольшая пауза, прежде чем Джордж заговорил снова.

– Я полагал, что в этом налете должна участвовать тысяча двести ублюдков, – произнес он. – И где остальные тысяча сто девяносто девять?

Ответа никто не знал.

– Лес, на брифинге была указана воздушная скорость в 250 километров в час? – опять с сомнением спросил Диг.

– Да, Диг, но я считаю, что мы сильно опаздываем. К настоящему времени мы должны быть над Францией.

– Увеличьте обороты до двадцати четырех^[51], Рей, – приказал Диг.

– Двадцать четыре, – эхом отозвался бортмеханик.

Мощная волна прокатилась по «Джи-Джигу», в то время как он летел к пустому горизонту. Звук тяжелого дыхания в наушниках указывал на то, что у кого-то микрофон не был выключен. Источник шума удалось идентифицировать мгновение спустя, когда началось немелодичное насвистывание. Свист во время работы помогал Лесу сконцентрироваться.

– Микрофон, Лес, – бросил я резко.

Раздался щелчок.

Пустое синее пространство впереди казалось более враждебным, чем небо, закрытое пугающей массой

дождевых облаков. Если бы ситуация не была столь серьезной, это могло бы показаться смешным.

Мы участвовали в самом массированном дневном налете, когда-либо проводившемся против нацистской Германии, и при этом мы, возможно, выполняли одиночный полет к Северному полюсу. Девиз на гербе эскадрильи казался особенно нелепым.

Диг начал что-то ворчать о других пилотах и экипажах. Ни один из них не следовал инструкциям, данным на брифинге. Мы летели согласно его записям, а все остальные нарушали правила.

– Это был последний раз, когда я делал какие-либо заметки относительно установленной воздушной скорости, – заявил он.

Казалось более важным найти другой самолет, чем сбросить бомбы на цель. В течение нескольких минут никто не произнес ни слова. За исключением звучного рева двигателей стояла полная тишина. Моя фантазия начала работать. Мы вообще не участвовали в боевом вылете. Инструктаж был лишь сном, и мы в действительности выполняли лишь стандартный тренировочный полет. В любой момент Лес мог дать курс на аэродром, и мы должны будем приземлиться ко времени ленча.

Вдруг Диг закричал. Вдалеке впереди и немного справа он увидел несколько пятнышек. «Джи-Джиг» с максимально открытыми дросселями начал сокращать расстояние. Постепенно пятнышки становились все ближе, и в них можно было узнать «Ланкастеры». После краткого обсуждения с Лесом Диг принял решение срезать угол и вообще миновать Абвиль.

– Новый курс 067, – сказал Лес. – Поворот сейчас же.

Минуто или две спустя мы смогли разглядеть впереди то, что было похоже на разреженный рой мух. Это произошло незадолго перед тем, как Гарри подал свою первую реплику из хвоста.

- Позади нас три «Ланкастера», - произнес он и более тихим голосом, как бы говоря сам с собой, добавил: - Наконец мы в проклятом потоке.

Однажды, чтобы набраться опыта, я летел в хвостовой турельной установке «Веллингтона» и знал, что Гарри, должно быть, чувствовал в течение последнего часа. Лететь в хвостовой турели - это полностью полагаться на чужое мнение. Вы молча сидите, в то время как остальные рассуждают о том, что можно увидеть впереди, и, когда, наконец, видите то, что обсуждалось, и можете высказать свое мнение, все остальные уже потеряли всякий интерес к этому.

В широком просвете облаков показались зеленые поля Франции, и Гарри спросил, не могу ли я назвать город, который лежал на некотором расстоянии слева и на который он бросил свой взгляд. Как бомбардир, я был мастером на все руки - носовым бортстрелком, вторым штурманом, дублером пилота и читателем карт. Я сказал, что город, должно быть, Дюнкерк, все еще занятый вражескими войсками, и Гарри, казалось, удовлетворился этой информацией. Он проделал путь из Вест-Индии, чтобы летать над Европой, и теперь видел свой первый французский город.

Далеко слева вертикальный белый след пронзил небо, как алмазная царапина на синем стекле. Еще одна ракета «Фау-2» была запущена с немецкой ракетной базы в Голландии^[52].

В течение получаса мы летели под защитой потока, а затем я заметил, что самолеты на некотором расстоянии впереди поворачивают на новый курс. Они сбросили бомбы и уходили от цели. Пока «Джиг» летел вперед, стали видны клубы дыма от разрывов зенитных снарядов, сначала они были плотными черными шарами со светящимся центром, которые по мере рассеивания становились рыхлыми темно-коричневыми клоками. Я

пудобнее расположился на животе и провел последнюю проверку бомбового прицела и переключателей. В 6100 метрах ниже Рейн змеился серебряной нитью, вокруг которой темнело пятно разросшегося во все стороны города.

Все самолеты, казалось, проходили невредимыми сквозь разрывы зенитных снарядов, и бомбы как горох сыпались из их бомбоотсеков в нижней части фюзеляжа. «Джиг» немного качнулся, когда Диг открыл створки бомболюка. Зенитные снаряды взрывались с обеих сторон, когда по радио раздался голос с бомбардировщика наведения: «Бигбой-Один» вызывает «Гром», бомбите любую застроенную зону. «Бигбой-Один» вызывает «Гром», бомбите любую застроенную зону».

Слева вздымались облака черного дыма, но прямо впереди, похожая на крошечный серебряный камертон, к бомбовому прицелу быстро приближалась линия доков. Не было времени, чтобы делать какие-либо доклады, – и так никогда не будет лучшей цели, – доки уже попали в перекрестья координатных линий бомбового прицела, так что я нажал на кнопку сброса и произнес:

– Бомбы пошли.

– Что? – завопил Диг, который ожидал получить какие-то команды относительно корректировки курса или, по крайней мере, сигнал того, что я собираюсь бомбить.

Самолет энергично пошел вверх, освобождаясь от своего груза.

Я услышал щелчки контрольной фотокамеры.

– Бомбы пошли, – повторил я. – Груз сброшен. Заккрыть створки бомболюка.

Закрыв створки, Диг заложил крутой вираж влево, следуя за остальной частью потока.

Когда мы покинули зону зенитного огня, я открыл смотровую панель, чтобы проверить, все ли бомбодержатели пусты, и с ужасом увидел, что одна 1000-фунтовая^[53] бомба тихо перекатывалась внутри бомбоотсека. По неизвестным причинам эта бомба, должно быть, не спешила оставить свое крепление и была поймана в ловушку закрывшимися створками прежде, чем смогла оказаться на свободе. Ее взрыватель был на взводе, и в любую секунду мы могли превратиться в нечто, плывущее по ветру над Дуйсбургом.

Я доложил, что у нас свободная бомба, катающаяся в нижней части фюзеляжа, и сказал Дигу, что он должен снова открыть створки бомболюка.

Он ответил: «Хорошо», и больше никто не произнес ни слова.

Поскольку любое движение могло привести в действие взрыватель, это был очень тяжелый момент, когда створки начали открываться. Но бомба выкатилась наружу и упала, как и все другие бомбы, которые, казалось, лениво дрейфовали внизу самолета в течение нескольких секунд, а затем, по мере приближения к земле, все более ускорялись, словно боясь опоздать исполнить свое предназначение. Я потерял ее из виду перед взрывом, но думал, что она упала в поле, и, хотя несомненно жестокое убийство немецких мирных жителей не тревожило меня (любая вина была коллективной), я очень надеялся на то, что эта последняя бомба (моя ответственность) никого не убила и не поранила. Но любой зритель поблизости, наблюдавший ее падение, должно быть, был бы озадачен, почему именно поле было выбрано для сброса одиночной бомбы с уходящего потока бомбардировщиков. Я решил в будущем, прежде чем приказать закрыть створки бомболюка, заглядывать

через смотровую панель, и задавался вопросом: почему во время обучения нас не проинструктировали проводить такой осмотр сразу после прохождения цели?

Вернувшись два часа спустя на базу, экипаж был доставлен в комнату инструктажей, где каждому предлагали и каждый с готовностью принимал хорошую порцию рома и несколько сигарет. Диг был нашим представителем и отвечал на все вопросы офицера разведки^[54].

Его спросили:

– Как зенитный огонь?

– Несильный. Лишь немного.

– Другие экипажи сообщили о нем как об умеренном или сильном.

– Хорошо, – сказал Диг, растягивая слова. – Вы знаете, это наш первый боевой вылет.

– В таком случае, – сказал офицер разведки немного изменившимся тоном, – поздравляю с первым успешным вылетом. – Его пристальный взгляд упал на нашивку «Ямайка» на рукаве Гарри.

– Я думаю, что *вы* заслуживаете этого вдвойне, – произнес он, доставая бутылку рома.

Никто не упомянул о бомбе, которая упала в нескольких километрах от Дуйсбурга.

Пол и я вышли из комнаты инструктажей вместе. Мы прошли лишь несколько метров, когда раздался крик. Диг в фуражке, сдвинутой на затылок, и с усмешкой на лице спешил к нам.

– Не волнуйтесь, – заявил он. – Сегодня вечером мы снова летим.

Я почувствовал себя обманутым. Не получив никакого свободного времени, чтобы насладиться успехом нашего первого вылета, мы без промедления были брошены во второй. Я был сильно недоволен.

Диг продолжал усмехаться. «Не скули, если твоя задница в огне».

К нам присоединился Гарри. Подражая произношению Дига, он сказал:

– Приятель, я слышу, что сегодня ночью мы снова отправляемся.

Мое настроение несколько поднялось, когда я услышал, как представитель Вест-Индии пытается подражать австралийцу.

– Точно, – ответил Диг.

– О'кей, – произнес Гарри своим обычным голосом, – но мы не хотим снова лететь на «Джи-Джиге». Эта буква неудачная.

– Что ты имеешь в виду – неудачливая?

– Тот «Стирлинг», который вы разбили, тоже был «Джи-Джигом».

Диг выглядел раздраженным.

– Мы будем летать на том, что нам дают, – сказал он и, резко повернувшись, пошел прочь.

В течение дня никто не спал, и после раннего ужина мы отправились на инструктаж. На нем мы с удивлением обнаружили, что целью снова был Дуйсбург.

Когда штурманы закончили наносить маршрут и курсы, в комнату для инструктажей допустили остальных членов экипажей. Прежде чем наступила тишина, у Гарри было время, чтобы пробурчать: «Опять этот чертов «Джиг».

Мы были уверены, что утренний налет имел большой успех и что ночной рейд, снова совершенный тысячью бомбардировщиков, сотрет с карты то, что осталось от Дуйсбурга. Атаку предполагалось проводить двумя волнами, и наша эскадрилья была в авангарде первой, прямо позади группы «Патфайндеров». Чтобы ввести в заблуждение

вражескую радарную систему, поток большинство пути над Францией летел на высоте тысяча метров, а затем на подходе к линии фронта поднимался до 5500 метров. Другие самолеты выполняли отвлекающий налет на Гамбург, и это, при удаче, могло распылить силы вражеских ночных истребителей.

Никто не мог вспомнить два налета тысячи бомбардировщиков, проведенные в столь короткий промежуток времени, и некоторое время царила возбужденная атмосфера, но ощущение важности этого события было испорчено бездействием после брифинга и трагедией немецкого города, дважды подвергавшегося бомбежке в течение двадцати четырех часов.

Время было ни то ни се, и, не имея возможности покинуть комнату для инструктажей, можно было легко стать раздражительным и нетерпеливым. Мы курили и вели светскую беседу, которая ничего не значила, так же как и замусоленные деньги из «Монополии»^[55]. Слава богу, думал я, что сегодня ночью не должно быть никакого барражирования над Или, а также встречи с потоком бомбардировщиков над южным побережьем. Это был лишь простой полет по четырем отрезкам маршрута к цели и обратно.

Крошечная, скрытая маскировочным козырьком лампочка в отсеке бомбардира должна была быть выключена перед взлетом, но к этому времени я уже устроился там как дома. Я чувствовал себя здесь более защищенным, чем где-нибудь еще в самолете. Места было недостаточно, чтобы сидеть, и потому я лежал, а моим ложем был аварийный люк. Слева от меня находился вычислительный блок бомбового прицела, который был связан двумя приводами с объективом прицела, находящимся на расстоянии приблизительно сорока пяти сантиметров от моего носа. Носовая

турельная установка располагалась непосредственно впереди и выше объектива прицела, и она включала два 7,7-миллиметровых пулемета «Браунинг». С правой стороны от меня в пределах досягаемости руки был блок переключателей, при помощи которых можно было отдать приказ на сброс бомб и установить, как они должны падать, поодиночке или залпом. Оставшееся пространство отсека, а также резервный отсек заполняли пачки «Window» – тонких металлизированных полосок бумаги, которые, будучи выброшенными в воздух с сотен бомбардировщиков, «забивали» экраны наземных РЛС противника^[56]. Это было задачей бомбардира – выталкивать «Window» через узкий лоток около его правого бедра.

В то время как Диг прогревал двигатели и проверял магнето^[57], я зарядил носовые пулеметы и отправился в хвост, чтобы не болтаться перед ним и Реем во время взлета.

Это была темная ночь, и, хотя мы не спали в течение двадцати часов, никто не чувствовал себя утомленным. Для меня, и это было реальной вещью, возбуждение во время получения нового опыта ночного боевого вылета было более сильным, чем страх того, чем все это может закончиться. Потребность экспериментировать и страстное любопытство, которые заставляют детство, оглядываясь назад, казаться длительным голоданием, еще не были пресыщены. Я не понимал, что возбуждение в конечном счете пойдет на спад, а чувство тревоги соответственно начнет расти, что в будущем они встретятся на одном и том же уровне и в течение короткого времени будут оставаться равными, пока возбуждение не пойдет дальше вниз, а тревога – дальше вверх.

Над Ла-Маншем я взвел взрыватели бомб и перевел «Браунинги» в положение «огонь».

«Джи-Джиг» пробивался сквозь темноту, и мы были ободрены докладом Леса, что, согласно его вычислениям, двигаемся вперед превосходно и что нет ни малейшей опасности прибыть с опозданием. Утренние события, конечно, не должны повториться. Затем он вновь заговорил, чтобы сообщить, что мы летим так быстро, что, вероятно, достигнем цели раньше «Патфайндеров». Мы фактически были лидерами всей тысячи участвовавших в налете бомбардировщиков. В конце концов он с неким страданием сказал: «Мы всего в двух минутах полета от цели».

Я пристально вглядывался в темноту вокруг. В тот момент трудно было судить, что мучительнее – долго догонять поток бомбардировщиков или быть впереди него. Я задавался вопросом, станет ли Диг кружить над Дуйсбургом и ждать остальных, когда ночь, казалось, расцвела и вокруг нас пошел дождь из красных и зеленых цветов^[58].

Лес вывел нас к цели в точно назначенное время.

Разноцветные цветы были немедленно распылены на части смертоносными брызгами зенитной артиллерии. Это было зрелище потрясающей красоты. Я сбросил наши бомбы на группу красных сигнальных огней, и Диг развернул самолет на курс возвращения домой.

Гарри, который долгое время безмолвствовал, сказал: «Не очень приятно смотреть, как кто-то падает в огне».

Обратный полет над Северным морем подходил к концу, и, прежде чем мы достигли английского побережья, я поднялся в носовую турельную установку, чтобы разрядить пулеметы. Я думал, что они стоят на предохранителе, и, отсоединив патронные ленты, нажал на спуск, чтобы произвести выброс патронов, но

вместо этого пулеметы затряслись, и впереди змейкой заструился поток трассеров. Я сразу же отпустил спуск, но Диг подумал, что я открыл огонь по ночному истребителю, и был некоторый испуг, пока я не объяснил, что произошло. «Чертовски хорошо, что вы не подстрелили «Ланкастер», – произнес он с выражением.

Мы приземлились точно в пять часов утра, спустя двадцать минут после нашего взлета прошлым утром, к этому моменту мы уже представили рапорт офицеру разведки, позавтракали и были готовы лечь спать.

Глава 3

ДОМА И ВДАЛИ

Мои отец и мать всю свою супружескую жизнь прожили в старом доме в деревне Гануик-Корнер, в зеленой зоне, в двадцати километрах к северу от Лондона. Я родился в этом доме, и с тех пор как родители вступили в Плимутскую братию^[59], первые годы моей жизни проходили в узких рамках учения так называемого «Исключительного отделения» этой секты, члены которой полагали, что они божьи избранники и что мир вокруг них был джунглями из сатанинских ловушек. Обязанностью истинных братьев было защищать своих детей от мирского падения – кино, радио, профессионального спорта, официальной церкви, пабов, современных романов и дансингов, – и хотя родители иногда позволяли мне ходить в кино, я в некоторой степени был огражден от «мира», а также защищен от фактов, которые, по общему мнению, могли определить судьбу – бедности, доминирования старших и эмоциональной нестабильности, вызываемой бранящимися родителями, – я был огражден максимально долго и от секса, безумств и насилия.

Когда мне было приблизительно десять лет, отец порвал с Плимутской братией и стал набожным англокатоликом^[60]. Мы с матерью последовали за ним в новую церковь, и если воскресенья посвящались посещениям церкви для почитания Бога, то в будние дни ограничений было немного. Благодаря укладу нашей семейной жизни для меня было естественно, узнав, что эскадрилья остается на земле, сесть на свой мотоцикл и проехать сто тридцать километров, чтобы провести вечер дома. Гарри путешествовал вместе со мной на заднем сиденье. Он был первым цветным

человеком, которого мои родители когда-либо знали, и они очень полюбили его. Его манеры были лучше, чем у большинства моих друзей, и усиливались очаровательной старомодной вежливостью. Хотя в эскадрилье он приобрел привычку ругаться, в присутствии моих родителей никогда не позволял себе произнести ничего больше «Боже мой»^[61], и использовал это выражение так часто и выразительно, что скоро и моя мать стала считать его своим.

У моих родителей было не много развлечений из-за карточной системы, и возник переполох, когда Гарри и я приехали с новостями о двух полетах над Германией. Я знаю, что с этого времени всякий раз, когда моя мать слышала гул орды тяжелых самолетов, летевших в дневном небе в восточном направлении, к Континенту^[62], она выбегала в сад и махала белым носовым платком, который для этой цели всегда держала наготове. Мы никогда не говорили ей, что маловероятно, чтобы наша эскадрилья когда-либо пролетела над Гануик-Корнером и что она, несомненно, махала американским «Летающим крепостям».

Так же как некоторые люди испытывают ревматические боли, возвещающие о скором изменении погоды, Гарри обладал даром предвидения, когда нам предстоит лететь снова. Он мог со зловещей точностью предсказать накануне, должны ли мы будем продолжить боевые вылеты на следующий день. В дополнение к своему суеверию относительно букв в бортовом коде самолета он никогда не поднимался в воздух, не надев узорчатый красно-синий шарф.

Диг также был суеверным; он не летал без своей фуражки, которая должна была быть помещена в нишу пилотской кабины позади его головы козырьком вперед. Джордж как талисман удачи возил бюстгальтер своей подруги; Пол всегда носил желтый шарф с

нарисованными красными драконами; но ни Лес, ни Рей не верили в талисманы.

Я летал с большим количеством символом, чем кто-либо, – шелковый чулок, значок Земледельческой армии^[63], розовый шифоновый шарф и крошечный слон, вырезанный из кости, – и испытывал суеверный страх перед третьим боевым вылетом, поскольку мой школьный друг погиб во время своего третьего вылета в качестве штурмана Бомбардировочного командования.

Когда Лес и я пришли в комнату инструктажей, мы увидели, что целью нашего третьего рейда должен был быть Штутгарт. Это не было тепленьким местечком для бомбардиров. Вместо того чтобы спокойно свернуться в своем отсеке, требовалось постоянно работать с прибором H2S и определять местоположение по карте. Это означало, что мне придется сидеть около Леса, ничего не видевшего в небе вокруг, то есть на том самом месте, где сидел мой друг, когда был убит во время своего третьего вылета.

По моему мнению, которое не разделял никто из властей, прибор H2S был излишне переоцениваемым устройством. Антенна под животом самолета посылала импульсы в направлении земли, и они, если наталкивались на застроенную территорию, отражались обратно, давая отметку на маленьком экране. Она проявлялась как перемещающаяся зеленая капля, и теоретически было возможно справляться с навигацией по H2S в одиночку. Единственное затруднение заключалось в том, что сначала нужно найти город, а поскольку маршрут полета к Штутгарту был усердно спланирован, чтобы избежать всех застроенных районов, то казалось, что H2S будет иметь такую же ценность, как и неподписанный чек. Другим недостатком было то, что отраженные импульсы были

очень слабыми, если город лежал в низине. На инструктаже экипажам сообщили, что Штутгарт находится в одной из самых вводящих в заблуждении низин.

Мы взлетели на «Эф-Фоксе»^[64] поздно днем и в сумерках пролетели над Англией, но я не видел иссиня-черных оттенков наступающей ночи, поскольку пытался помочь Лесу, обеспечивая определение местоположения при помощи H2S. К счастью, его навигационная система работала превосходно, и именно она помогла мне точно отмечать наши позиции, так что моя карта была слишком стерильной, чтобы напоминать настоящий навигационный документ, и казалась фальшивой.

Когда мы пролетали над Францией, Рей начал ворчать по поводу необходимости выполнять двойную работу – сбрасывать «Window» и вести журнал бортмеханика, и мы оба были рады, когда пришло время мне перейти вперед, чтобы занять свое место бомбардира. К сожалению, когда я протискивался мимо него с парашютом, бумагами и картами, ремень подвесной системы моего парашюта зацепился за какую-то выступающую часть. Я рванулся и, освободившись, упал вперед в свой отсек.

Зарево огня на земле справа вдали казалось растекающимся румянцем на верхней границе облаков. Я поспешно подключил разъемы микрофона и кислородной системы. Первые слова, которые я услышал, исходили от Леса.

– Ты, тупая задница, – заявил он. – Ты знаешь, что только что сделал? Выключил два бензонасоса!

Я ответил, что это было полностью его виной; он был слишком жирным.

Диг приказал нам, чтобы мы пристегнули парашюты, а затем спросил:

– Майк, так куда мы тут летим?

– Видишь вон те огни, – ответил я. – Пролетим над ними.

Его вопрос и мой ответ в некотором смысле оба были ненужными. Нельзя было никак ошибиться в определении местоположения цели, потому что выше алеющего облака сверкали вспышки заградительного зенитного огня. Но он признавал право бомбардира направлять самолет над районом цели, а я подтверждал, что готов начать заход на цель.

Несколько сигнальных ракет, сброшенных «Патфайндером», плыли вниз, и я был очень занят, давая Дигу команды по корректировке курса, чтобы заметить зенитный огонь; надо было быстро освободиться от бомб, прежде чем красные сигнальные ракеты исчезнут в облаках. Как только бомбы ушли, мы направились на юг к точке разворота над Ретлингеном и повернули на запад к своей базе. Я оставался в носу, выбрасывая «Window», что делало использование системы H2S невозможным или абсолютно неадекватным.

На полпути домой начались неполадки в системе внутреннего обогрева, и в пилотской кабине и моем отсеке стало чрезвычайно жарко; затем Рей объявил, что система антифриза тоже стала давать перебои и что крылья рискуют обледенеть. Слишком горячие внутри и слишком холодные снаружи, казалось, мы были ингредиентами мороженого-сюрприза. Чтобы охладиться, я поднялся в носовую турельную установку, но иглы холодного воздуха, проникающие через пулеметные стволы, в конце концов втолкнули меня обратно в перегретый отсек. Я, должно быть, задремал, потому что неожиданно услышал, как Лес спрашивал: «Диг, разве ты все еще не можешь разглядеть аэродром?»

Несколько минут спустя мы приземлились, третий боевой вылет был закончен, и я мог не тревожиться. Большею частью это был длинный и довольно нудный полет. Я еще раз узнал, что если вы проходите через нечто, чего каждый страшится, то действительный опыт всегда не столь ужасен, как это воображают. Это урок, который я постоянно изучаю и постоянно не могу извлечь из него опыт.

Следующим вечером я позвонил по телефону своим родителям. «Вчера вечером мы немного поволновались, – сказала мать и сообщила мне, что летающая бомба упала всего лишь в двухстах метрах от нашего дома. – Она разбила несколько окон и выбила дверь черного хода», – рассказала она.

Командиром нашей эскадрильи был назначен новый офицер. Это был известный поборник строгой дисциплины, который выполнил несколько второстепенных вылетов над французским побережьем, и его вытянутое лицо с аккуратными усами, в соответствии с предвоенными правилами, выглядело так же, как типичный пригородный дом того времени с неизбежной стриженной живой изгородью из бирючины^[65] перед его фасадом.

В комнате для инструктажей была установлена трибуна из темного дуба, и с этой кафедры проповедника он обратился к экипажам во время инструктажа перед дневным рейдом на Эссен. Проведя несколько лет в Учебно-тренировочном командовании, он говорил так же, как, несомненно, многократно говорил с курсантами, призывая их к новым вершинам дисциплины и результативности, но главной темой его проповеди было расхваливание достоинств полета в плотном строю. В будущем эскадрилья в ходе дневных вылетов должна была лететь к цели и обратно звеньями

по три самолета, и мы должны были начать использовать эту тактику с сегодняшнего рейда. Если бы он тогда сказал, что сам собирается вести эскадрилью, то, возможно, суждение о нем было бы более взвешенным, но он был обязан летать лишь один раз в месяц и не выказывал никакой склонности использовать эту квоту или увеличить ее.

Как только брифинг закончился, рассерженные экипажи стали обмениваться мнениями об этом человеке, и на волне всеобщего согласия, которое охватило комнату для инструктажей быстрее, чем злонамеренные слухи, ему дали прозвище Викарий^[66]. Такая реакция была незаслуженной, потому что, хотя тактика, которую он проповедовал, казалась неосуществимой во время массированных налетов тысячи бомбардировщиков, – а сегодняшний должен был стать еще одним «самым большим из когда-либо», – было очевидно, что в небольших рейдах (и мы должны были принять участие в одном из них) полет в плотном строю необходим. Но никому не нравится слушать, что он должен делать, когда это говорит тот, кто обладает лишь теоретическими знаниями, и этот инструктаж был лишь очередным примером вечного конфликта между идеалистами и реалистами.

Тем не менее эскадрилья, как и было приказано, покорно полетела к Германии звеньями по три самолета (единственная эскадрилья, сделавшая так), но заградительный зенитный огонь над Эссенем был настолько интенсивным, что самолеты начали рассредоточиваться перед тем, как рассыпать свои бомбы над целью. Дисциплина пошла прахом, и обратно самолеты эскадрильи возвращались уже поодиночке или парами. Викарий, вероятно, был разочарован, но он не был настолько глуп, чтобы обвинить пилотов в том, что они нарушили строй над целью.

Утро было безоблачным, и море искрилось, когда мы летели к голландскому побережью в составе небольшого соединения, посланного, чтобы разрушить немецкие артиллерийские позиции, возведенные около Весткапелле^[67] на незатопляемом берегу острова Валхерен. «Ланкастеры» летели низко, сквозь зенитный огонь. Я увидел, что некоторые позиции находятся выше узкого пляжа, и давал Дигу команды, пока бетонные укрепления не стали быстро приближаться точно к перекрестью бомбового прицела. Одиннадцать 1000-фунтовых и четыре 500-фунтовые^[68] бомбы, раскачиваясь, полетели по дуге вниз вперед. На мгновение я подумал, что их темная гроздь падает с недолетом и рухнет в море, но бомбы миновали воду и, казалось, промчались над пляжем, чтобы взорваться точно на позициях.

Это была идеальная цель для бомбардира; военный объект, не имевший опасности для гражданского населения, который можно было уничтожить только прямым попаданием, потому что все иное было бы пустой тратой времени и денег. Когда бомбы взорвались, я почувствовал восторг игрока в дартс^[69], который выиграл, удвоив свои очки, и одновременно удовлетворение мастера, хорошо сделавшего свою работу.

Диг развернул самолет на 180° и направил его обратно в море. «Клянусь, я люблю этот аппарат, – сказал он. – Он лучший из всех, что мы имели». Он заявил, что собирается, как только получит достаточный опыт, закрепить его за собой. В настоящее время он принадлежал экипажу, который выполнил половину своего тура.

После приземления Диг провел некоторое время, разговаривая с сержантом из наземного персонала,

отвечавшим за «Эй-Эйбл», шотландцем по имени Джок^[70] Хендерсон, и узнал, что на счету «Эйбла» было более пятидесяти боевых вылетов. Я был рад, что он нашел самолет, который удовлетворял его, и еще более рад, когда проявили наши фотографии. Они показали, что бомбы упали точно; это была чудная бомбардировка, альфа меткой стрельбы.

Следующие три налета (один ночной на Кельн и два дневных на Золинген) были небогаты событиями, за исключением того, что во время второго рейда на Золинген «Ланкастеры» летели так тесно, что по крайней мере три самолета попали под бомбы, сброшенные их товарищами, летевшими непосредственно над ними. Кроме того, обороняющиеся использовали «чучела», ужасающее оружие, которое при взрыве имитировало прямое попадание в «Ланкастер», из пылающего шара масляно-черного дыма вылетали даже обломки крыльев^[71]. Некоторое время небо над Золингеном имело пугающий вид.

На следующий день во время тренировочного полета по использованию системы слепого бомбометания Диг попросил Леса взять управление на себя, в то время как он сходит в хвост в туалет. Я не могу вспомнить, почему он попросил об этом Леса, но это была сумасшедшая идея. Лес никогда в жизни не касался штурвала и знал о пилотировании столько же, сколько о втором пришествии Христа. Когда он и Диг менялись местами, подвесной ремень его парашюта зацепился за рычаги дросселей, и мы начали беспорядочно болтаться в небе, но, наконец, Лес занял место пилота, будучи уверенным, что Диг поставил самолет на автопилот и все идет отлично, если его оставили ответственным.

Сразу же стала заметна продольная качка, самолет, казалось, стал шлюпкой, мягко скользившей по

океанским волнам. Гарри, чье знание пилотирования, как, впрочем, и плавания под парусами, было равным знаниям Леса, со своего места в хвосте начал высказывать тревожные замечания. Качка становилась все более и более сильной, и я задавался вопросом, будет ли Диг в состоянии перебраться через главную переборку на обратном пути. Было огромное облегчение снова услышать его голос по внутренней связи и почувствовать, что самолет отвечает его уверенным движениям.

После приземления я сказал Дигу, что мы можем и не закончить наш тур боевых вылетов, пока он будет мочиться в хвостовой части и пока некто впереди будет пытаться прибить наш «ящик» гвоздями к небу.

Лес, который слышал это, присоединился ко мне с уверенностью человека, который мог утверждать это на основе своего тяжелого опыта.

– Я согласен с Майком, – сказал он. – Я был до смерти напуган, когда ты приказал мне взять управление.

Диг спросил, какую мы можем предложить альтернативу.

– Бери горшок, – произнес я.

– Я не возьму проклятый горшок... И как бы там ни было, кто бы стал выливать его?

Но он уступил и на следующий вылет прибыл с большой жестяной банкой, в которой когда-то были консервированные фрукты. Он сообщил: «Вот мой бидон», и с тех пор этот полезный предмет был известен как «бидон Дига» и повсюду был с нами. Это была моя работа – после использования опустошить бидон через лоток для «Window».

Затем мы получили короткий отпуск.

Мы вернулись в Норфолк спустя семь дней, обнаружив, что он окутан туманом, вся эскадрилья

переброшена куда-то в другое место и что не будет никаких полетов, пока самолеты не вернутся.

В последующие дни окрестности аэродрома приобрели особый, сказочный вид. Сеть тумана стелилась по деревьям, которые стояли почти голыми, за исключением отдельных желтых листьев, сладкий запах гниющей растительности преобладал над более знакомыми запахами высокооктанового бензина и выхлопных газов. Даже время, казалось, неподвижно висело, как туман. Звуки стали приглушенными, а цвета расплывались в этом невыразительном течении ноября.

Тогда среди сырых бараков и капель, стекавших с деревьев, расцвел любовный роман, а поскольку это был мой роман, то я не могу написать о нем объективно. Я могу лишь сообщить, что девушка, в которую я влюбился, была служащей WAAF. Она была изящная, похожая на кошку даже в своей строгой серой форме. Ее звали Одри.

Мы провели вместе всего четыре вечера, прежде чем ее отправили в Лондон на курсы метеорологов. Погода улучшилась, эскадрилья вернулась, и воздух снова наполнился громким, сердитым гулом двигателей. Жизнь почти вернулась в норму.

Глава 4

ПЕРВЫЕ ОПАСЕНИЯ

Целью была железнодорожная сортировочная станция Кальк^[72] в Кельне, и мы должны были лететь на любимом Дигом «Эй-Эйбле». Во время взлета я занимал место позади Рея, в то время как он помогал Дигу. Процедура всегда была одной и той же. Диг выравнивает самолет по оси взлетно-посадочной полосы, закрывает свою створку в фонаре кабины, командует: «Гарри, турель налево», поднятым большим пальцем дает сигнал немногим зрителям, толпящимся в конце полосы, двигает вперед рычаги дросселей, одновременно нажимая на тормоза, затем медленно отпускает тормоза и, когда самолет катится вперед, начинает обеими ногами двигать педали руля направления, убирает правую руку с дросселей, чтобы захватить штурвал обеими руками, говорит: «О'кей, Рей, дроссели на полную»; Рей двигает рычаги до отказа вперед, Диг легко тянет штурвал на себя, и самолет взлетает. Дроссели на самолете не имели автоматического отключения режима форсажа, обеспечивавшего дополнительную мощность, и следующей командой Дига было: «Тяни назад, Рей».

В течение этого процесса моей работой было наблюдение за приборной доской бортмеханика, где среди других приборов имелись четыре маленьких, расположенных в ряд индикатора. Если лампочка в любом из них загоралась красным цветом, это означало, что у бортмеханика есть приблизительно пятнадцать секунд, чтобы переключить бензиновые насосы, прежде чем двигатель заглухнет от нехватки топлива. К моему ужасу, когда мы взлетали, вспыхнула красная лампочка. Я сразу же сказал об этом Рею, но он все еще

управлял рычагами дросселей, и таким образом я продолжал беспомощно смотреть на лампочку, думая, что в любую секунду один из двигателей встанет, «Эй-Эйбл» резко накренится на одно крыло, и мы должны будем пропахать ужасную борозду поперек летного поля. Но в должный момент Рей повернулся и без суеты позаботился о переключении топливных баков.

Опасения, возникшие в ходе взлета, не рассеялись и в течение полета. Это был наш третий полет после возвращения из отпуска и третий полет на самолете-лидере, оснащенном системой слепого бомбометания. Два других полета нельзя было назвать полностью успешными. Когда мы возвращались из первого, дневного рейда на Гельзенкирхен, Джордж внезапно закричал: «Рыбный садок!» Над целью мы были поражены зенитным огнем, и это попадание, должно быть, вызвало короткое замыкание в радарном оборудовании в отсеке Джорджа, известном как «рыбный садок». Густой синий дым с резким запахом горелого бакелита^[73] струился в носовые отсеки, и, чтобы мы не задохнулись, Диг открыл свою створку в фонаре кабины. Поднимавшийся дым был такой плотности, что наши ведомые, думая, что мы можем взорваться, исчезли, как испуганные куропатки, и мы их больше не видели. Это не было благоприятным началом в качестве лидеров.

Пожар в конечном итоге был устранен после хаотичных переговоров по внутренней связи. Джордж был не в состоянии найти свой огнетушитель, Лес не мог обнаружить свой, Рей не мог найти свой, и Диг уже безнадежно поинтересовался, сможет кто-нибудь найти этот проклятый огнетушитель. Я передал назад свой огнетушитель, и Джордж потушил пламя, а потом сразу же обнаружил и свой пропавший огнетушитель. Его

торопливо передали мне вперед, чтобы мы могли сделать вид, что он использовал свой, а не мой.

Следующий налет был на Фульд. Гарри и я находились в Лондоне в самовольной отлучке, когда у него появилось предчувствие, что нас могут вызвать утром. Так что в полночь мы поехали обратно на базу и, достигнув ее в три часа ночи, обнаружили, что боевой приказ уже отдан и мы прибыли как раз вовремя к завтраку перед инструктажем. Предыдущие полеты сильно измотали нас, но утомление возросло еще больше, когда мы узнали, что главная цель рейда на Фульду, старинный город с множеством церквей, незначительной военной ценности, состоит в том, чтобы проверить работоспособность системы GH на дальности 09°40' восточнее Гринвича^[74]. Это должен был быть самый дальний рейд с использованием GH из всех проводившихся когда-либо и, следовательно, самый длинный и утомительный. Когда Гарри и я, наконец, в четыре часа пополудни добрались до кроватей, мы уже точно знали, что система GH оказалась совершенно бесполезной над Фульдой. Бомбы были сброшены в надежде, что они сами найдут себе путь сквозь облака к каким-нибудь железнодорожным веткам.

И вот теперь мы выполняли наш третий вылет с двумя ведомыми, которые аккуратно держались по обеим сторонам хвоста «Эйбла». Мои опасения резко усилились, когда мы подлетали к зоне мощного заградительного зенитного огня, и «Ланкастер» впереди нас кувырком полетел вниз, охваченный ярким пламенем. Почти сразу же «Эй-Эйбл» попал под огонь зенитной артиллерии, и мы снова слышали звук разрыва с последующим металлическим стуком осколков снаряда, сыпавшихся дождем на фюзеляж. Но ни в какие жизненно важные места они не попали, и мы пролетели вперед и сбросили наши бомбы. Я все еще

нажимал на кнопку сброса бомб, когда запоздавшая волна шока, прокатившись по телу, бросила меня в почти невыносимый жар, и я ощутил, что в лицо словно вонзились сотни иголок.

Постепенно жгущий жар исчез, но затем мое тело начало трясти, и я не мог справиться с дрожащими ногами. Все еще остававшиеся мечты о славе исчезли и растворились в дневном свете над Кельном. С этого времени инстинкт самосохранения доминировал над всеми остальными инстинктами.

Я ничего не сказал о своем нервном припадке другим, но надеялся, что пройдет не слишком много времени, прежде чем мы снова полетим, потому что случившееся было сопоставимо с падением с лошади или автомобильной катастрофой. Всегда утверждалось, что нужно как можно скорее сесть в седло или за руль другого автомобиля.

Что волновало меня, так это то, что если я не совладаю со своими нервами, то могу быть отстранен от полетов с вердиктом «Lack Morale Fibre»^[75] напротив моей фамилии. Призрак L.M.F. (это всегда обозначалось начальными буквами) часто посещал меня, начиная с дней обучения. Все говорили о трусах, которые были разжалованы и отправлены чистить туалеты до конца своей службы. Чтобы получить L.M.F., было достаточно просто сообщить врачу, что ты больше не можешь переносить риск вылетов. С самого начала экипажи самолетов формировались из добровольцев, и никого нельзя было принудить летать, но унижение и позор, которые следовали за признанием измученного человека, были такими, что некоторые продолжали летать, даже когда от их нервов оставались одни клочки, но не шли на L.M.F.

Ожидая следующего боевого вылета, я вспоминал последний случай L.M.F. Бортстрелок из соседней

эскадрильи, которого мы знали, отказался снова подниматься в воздух после того, как увидел «Ланкастер», разнесенный вдребезги прямым попаданием зенитного снаряда. Он был понижен в звании и с позором отправлен куда-то подальше. Но не только страх потери чувства собственного достоинства удерживал людей от получения L.M.F., это было понимание того, что в стране, всецело устремленной к победе в войне, их будут считать не выдержавшими бремя этой войны. В этой атмосфере человек, который устранился, становился отверженным; он был оскорблением национальных устремлений. Он приносил ощущение позора всей своей семье, и большинство друзей больше не желали признавать его или в лучшем случае при встрече смущались и чувствовали себя неловко. Никого не заботили объяснения психиатров – высокомерно прозванных «фигуристами на велосипедах», – медицинские знания относительно болезней, вызываемых стрессовыми состояниями, были ограниченными.

Я прождал следующего боевого приказа менее двадцати четырех часов. Это должен был быть ночной вылет, и вечером на брифинге экипажи получили инструкции по налету на Нойс. В то время как мы и другие эскадрильи «Ланкастеров» будем бомбить Нойс, мощное соединение «Галифаксов» нанесет удар по Эссену, приблизительно в сорока километрах к северу. Эти два потока должны были лететь вместе до линии фронта, а затем разделиться на два зубца.

Взлет был отсрочен в надежде на улучшение метеоусловий над Континентом, и мы взлетели лишь в три часа ночи. Это была прекрасная ночь, и облака внизу были ярко-серебристыми. Время от времени мы видели другие бомбардировщики, летевшие тем же самым курсом, и прошли над медленно кружившей «Летающей крепостью», которая была укомплектована

командой радистов, глушивших радиочастоты противника.

В конце концов мы увидели красное зарево в направлении Эссена, и вокруг стали появляться вспышки разрывов зенитных снарядов, но мы освободились от груза над Нойсом прежде, чем оборона заработала на полную мощь. Когда мы покидали район цели, Диг резко потянул штурвал на себя и почти остановил самолет, чтобы избежать столкновения с заблудившимся «Галифаксом», который проскользил мимо нас вниз. Это был единственный плохой момент, и я ощутил стыд за то, что настолько испугался тогда над Кельном, и был доволен, что никому не рассказал об этом.

«Следующий номер 12А^[76]», – произнес Джордж, когда мы завтракали. Никто ничего не сказал, и я спрашивал себя, не начали ли остальные ощущать напряжение.

Уже некоторое время ходили слухи о перебазировании, и спустя неделю после налета на Нойс Викарий объявил, что эскадрилья вскоре направится на аэродром в Суффолке. Было необходимо перевезти на новое место все снаряжение, и в течение какого-то времени не будет никаких полетов. Я решил ускользнуть в Лондон, чтобы увидеться с Одри, и по телефону договорился о встрече; но я хорошо понимал: нельзя полагаться на утверждения, что не будет никаких вылетов. Пришел боевой приказ о немедленном вылете, и нам сообщили, что предстоит срочная и крайне важная работа.

Навигационный и основной инструктаж были сжаты до всего лишь двадцати минут; после чего нас послали на стоянки самолетов топтаться в ожидании приказа на вылет к Дортмунду.

Это было холодное утро в начале декабря, и в небе громоздились раздувшиеся облака. Гарри непрерывно насвистывал вступительные такты увертюры из «Севильского цирюльника», я не знал, должно ли это было облегчить скуку или поддержать наше настроение на высоком уровне перед тринадцатым вылетом, и потому спросил, почему он так любит этот музыкальный фрагмент. Он ответил, что тот напоминает ему о девушке, которую он знал в Кингстоне и которая играла на скрипке в оркестре Эдварда Гордона.

– Клэр? – спросил я. Кто-то говорил, что его постоянную подругу зовут Клэр Макфарлейн.

– Нет, не Клэр, – сказал он. – Это женщина, которую я в действительности едва знаю. Лишь говорю: «Привет».

– И как ее зовут?

– Одалия Марселла О'Рейн, – ответил он.

Это очаровательное имя было единственным ярким моментом в период изматывающего тревожного ожидания. Не было ничего хуже, чем пройти инструктаж, а затем на стоянке ждать бесконечно откладывающегося приказа на взлет. Все связи с прошлой жизнью оборваны, но не было никакой связи и с потенциально смертельно опасным будущим. Диг и Джордж играли камнем в футбол, в то время как остальные бесцельно блуждали по бетонной стоянке, иногда обмениваясь замечаниями об ухудшающейся погоде и бесконечно куря сигареты. Гарри отказывался вступать в беседу, предпочитая насвистывать в одиночестве.

Долгожданным отвлечением внимания стал приезд автофургона-буфета с бутербродами и пончиками.

После двухчасовой задержки был дан сигнал на немедленный взлет, и сию же минуту мы, совершенно замерзшие, но сытые по горло, забрались в самолет.

Полет, казалось, длился вечность. Непродолжительный зенитный огонь над целью и бесплодный поиск Дигом среди группы «Ланкастеров» самолета его приятеля Гога лишь временно оживили полет, а затем началось долгое, медлительное возвращение домой. В действительности рейд был короче, чем большинство других, длительностью всего лишь четыре часа пятнадцать минут, но он казался предвкушением вечности, частью бесконечной жизни.

Мы приземлились в сумраке, последняя посадка на аэродроме в сосновых рощах, но повода для сентиментальности не было, и я чувствовал себя слишком уставшим, чтобы ехать в Лондон.

Мой собственный мотоцикл был сломан, так что я позаимствовал мотоцикл Пола и поехал в деревню, чтобы позвонить Одри, но, когда мы разговаривали, она показалась мне настолько разочарованной, что я изменил свое мнение относительно поездки в Лондон.

Вернувшись назад в барак, я спросил Пола, смогу ли я в дальнейшем воспользоваться его мотоциклом. «О'кей, возьмите его», – ответил он с видом человека, который перенесет все, включая заимствование своей подруги на ночь.

Позже, лежа на кровати рядом со спящей Одри, я начал вспоминать мелодию «Семнадцать с тобой» с тем же самым навязчивым повторением, которое овладело Гарри, когда он насвистывал пронзительный обрывок увертюры Россини.

Мы должны были лететь на новый аэродром на «Эй-Эйбле», который теперь общепризнанно считался самолетом Дига, и наше личное снаряжение было загружено в него, но мотоциклы необходимо было перегнать по земле. Мотоцикл Пола был на капитальном ремонте в гараже, Джордж согласился перегнать «Мачлесс» Дига, а я ехал на своем

«Нортоне»^[77]. Мы с Джорджем прибыли еще до прилета самолетов эскадрильи и были направлены в барак Ниссена, который пропах сыростью и не имел из мебелировки ничего, кроме дюжины металлических каркасов кроватей. Я занял кровать около ржавой печи в центре барака.

Сержантская столовая находилась на дальнем конце грязного поля, и мы должны были пробираться через лужи, чтобы добраться до ее входа. Однако обстановка внутри была веселой; дрова пылали в красном кирпичном очаге, имелись кресла и журналы, и в углу на маленькой сцене обнаружилось маленькое пианино, стоявшее словно ожидавшая выхода будущая звезда. Оно создавало гармонию, и это место сразу же делалось наполовину похожим на дом; пианино символизировало дружбу, комфорт и безопасность и было для меня словно Юнион Джек^[78] для патриота, долларовая купюра для финансиста и материнское лоно для ребенка.

Прибыла эскадрилья, и вскоре все вокруг было заполнено толпившимися членами экипажей. Диг, не теряя времени, сообщил нам, какое удовольствие мы пропустили. Викарий приказал эскадрилье собраться в плотный боевой порядок, кружа над аэродромом, и лишь затем взять курс на новый аэродром. Недавно назначенный командир авиабазы, групп-каптэн^[79], наблюдал за представлением, и Викарий хотел показать ему хорошее шоу. И ему дали хорошее шоу, сказал Диг. Вместо того чтобы сформировать плотный строй, «Ланкастеры» поодиночке пролетели на бреющем полете, осыпав группкаптэна и Викария полосками «Window» и рулонами туалетной бумаги.

Следующим вечером я отправился в Лондон (самовольно), и Одри подарила мне кроваво-красный шарф, чтобы я носил его как талисман. Дорога

обледенела, и меня заносило много раз, прежде чем мотоцикл заскользил в одном направлении, а я – в другом. Армейский связной мотоцикл проскочил мимо моей головы, и я вскочил на ноги еще до того, как прямо на мой мотоцикл наехал грузовик.

Водитель грузовика помог мне доставить поврежденный мотоцикл во внутренний двор мясной лавки, и меня охватила паника. Если бы был назначен утренний вылет и наш экипаж был бы включен в боевой приказ, то мое наказание могло быть серьезным. В лучшем случае меня бы отправили в Шеффилд на дисциплинарные курсы, и я не смог бы закончить тур вместе со своим экипажем.

Мне потребовалось четыре часа, чтобы, путешествуя автостопом, на поезде и такси, достичь базы, и, когда такси проезжало мимо аэродрома, мои опасения стали еще больше. Не было видно ни одного самолета; эскадрилья, должно быть, выполняла боевой вылет. Я пошел в свой барак, но он был пуст, как были пусты и другие бараки. Напуганный и подавленный, я отправился в комнату для инструктажей. Она была пуста. Затем я увидел одного техника и спросил, не назначен ли был боевой вылет. Он ответил, что да. На вопрос, вылетел ли Диг, он ответил: «К сожалению, я понимаю вас».

Я пошел в бомбардировочную секцию штаба эскадрильи, но часть меня уже была в Шеффилде, маршируя с двойной полной выкладкой. Затем я увидел знакомую фигуру, прислонившуюся к дверному косяку. Долю секунды я задавался вопросом, не видел ли я своего рода восхитительный мираж. Я закричал:

– Здорово, Джордж!

Он не исчезал. Он откликнулся:

– Привет, Майк, – и улыбнулся.

Конечно, он бы не улыбался, если бы я был в беде.

– Так что, мы не полетели? – спросил я.

- Нет, - ответил он. - Хотя мы были чертовски близко к этому. Мы были резервным экипажем.

Мы проболтали в течение нескольких минут, а затем он спросил:

- Это - новый шарф?

Я сказал ему, что Одри подарила мне его на удачу.

- Он тебе понадобится, - произнес он со смехом. - Диг в ярости на тебя.

Глава 5

ВИТТЕН

Мне досталась кожаная куртка с меховой подкладкой, принадлежавшая когда-то летчику из Берегового командования. Он разбился над морем, и куртку сняли, когда достали тело, ее застежка «молния» была разъедена морской водой. Из-за неприятных ассоциаций я надевал ее только во время поездок на мотоцикле, но, когда Пол сказал, что его комбинезон с электрическим подогревом неисправен, и спросил, нельзя ли позаимствовать куртку на время нашего следующего вылета, я не смог отказать. Он часто давал мне свой мотоцикл. Хотя мне и не нравилась мысль, что он будет носить одежду погибшего, я ничего не сказал об ее истории, и он надел куртку.

Двенадцать экипажей собрались на брифинг, который состоялся после завтрака, и им сообщили, что их «чистой» целью^[80] будет железнодорожный узел Виттен, на реке Рур. Это должен был быть налет с использованием системы GH приблизительно двухсот «Ланкастеров» в сопровождении истребителей «Мустанг». Среди экипажей, напряженно слушавших свой первый инструктаж, был экипаж во главе с флайт-лейтенантом Гарри Уориком. Накануне он вместе с нами летал к Остафельду^[81], чтобы получить летный опыт, выполняя упражнение, известное как «тащить вторую птичку»^[82]. Уорик как раз и был «второй птичкой» Дига и произвел на нас впечатление своим энтузиазмом. Он едва мог дождаться, когда поведет свой экипаж в боевой вылет, и, покидая комнату инструктажей, мы пожелали ему и его экипажу удачи.

«Эй-Эйбл» находился в ремонте, и мы летели на «Пи-Питере». Точно в 11.09 Диг отпустил тормоза, дал сигнал поднятым большим пальцем и начал свой пятнадцатый боевой вылет.

При наборе высоты я заметил, что датчик на приборной доске бортмеханика показывает слишком высокую температуру во внутреннем правом двигателе. Когда Рей закончил выполнение своих обязанностей во время взлета, я спросил его, что это означает.

– Это означает, что я зафлюгирую^[83] его, если мы не будем осмотрительны, – ответил он.

Я перебрался обратно в нос и пожалел, что отдал свою куртку Полу.

Несколько минут спустя по внутренней связи раздался голос Леса: «Так, Майк, сегодня командуешь ты. Система навигации не работает».

Я ответил ему, что сверяться по карте невозможно. Мы летели над сплошными облаками.

На связь вышел Диг. «Все нормально, – сказал он. – Я могу видеть «Изи». Мы будем следовать за ним».

Самолеты нашей эскадрильи сегодня возглавляли поток, и экипаж «И-Изи», для которого это был последний вылет, был нашим лидером. На этот раз мы были рады настойчивости Викария, чтобы экипажи летели к цели в плотном строю.

У «И-Изи» было два ведомых, и Диг приблизился к нему с правого борта с двумя нашими ведомыми. Слева, выдерживая расстояние с той же точностью, держался Уорик на «Си-Чарли»^[84]. Он также имел двух ведомых.

Когда поток, возглавляемый «И-Изи», пролетал над Францией, Гарри удовлетворенно заметил, что наблюдает сзади очень много самолетов. Он никогда не забывал свое относительное одиночество во время первого вылета.

Рей объявил, что правый внутренний двигатель функционирует хорошо, и Диг попросил дать ему его банку. Спустя несколько мгновений ее передали вперед, и я вылил ее содержимое, наблюдая, как моча, замораживаясь, превращается в грязный лед по обе стороны лотка для «Window».

Мы были приблизительно в пятидесяти километрах от цели, когда Диг спросил:

– Майк, что ты думаешь о тех точках впереди?

Я поднялся в носовую турельную установку. Казалось, что в синей дали стая мошек беспорядочно бросается то вверх, то вниз; затем одна из них упала, оставляя за собой тонкую спираль дыма.

– Это похоже на «собачью схватку»^[85], – сказал я, и слова, когда они прозвучали из моих губ, показались мне чужими, эхом из школьных журналов и рассказов о воздушных боях.

– О боже, – произнес Диг. – Где наше истребительное прикрытие?

Лес вышел из своего отсека и встал позади Рея.

– Это – ваше прикрытие, навес, – сообщил он.

– Как, черт возьми, немцы узнали о нас? – спросил Диг. – И это, как предполагалось, «чистая» цель.

– По мне она больше походит на шлюху, – раздался по внутренней связи голос Пола.

Когда мы начали заход на цель, стало ясно, что Me-109 и FW-190 численно превосходили «Мустанги». Начали взрываться зенитные снаряды, причем удивительно точно; артиллеристы на земле с первого выстрела оценили дальность до потока бомбардировщиков. «Си-Чарли» немедленно получил попадание, и из его левого внутреннего двигателя заструился поток масла.

Немецкие истребители, игнорируя риск быть сбитыми собственной противовоздушной обороной,

начали смешиваться с бомбардировщиками. Я посмотрел вниз. Me-109 – его белый крест, казалось, был недавно нарисован на зелено-черном фюзеляже – начинал по дуге преследовать «Ланкастер».

Диг произнес: «Бомболюки открыты», и я положил руку на кнопку сброса.

Me-109 приблизился к «Ланкастеру», который начал плавно разворачиваться влево. Его хвостовой бортстрелок открыл огонь, но трассеры прошли мимо истребителя, также начавшего стрелять. Внезапно хвостовой стрелок развернул свою турель и вывалился наружу; в течение двух или трех секунд он много раз перевернулся в воздухе, затем потянул за вытяжной трос, и в воздухе расцвел белый купол парашюта. Вспышка пламени вырвалась из одного из двигателей «Ланкастера», он пошел носом вниз и, потеряв управление, по спирали исчез внизу.

Диг и Гарри вышли на внутреннюю связь почти одновременно. Гарри сообщал о двух падающих «Ланкастерах»; Диг видел, как мимо пролетело вниз крыло «Мессершмита».

Лес скомандовал:

- Диг, держите курс 220.
- Есть 220.
- Курс 198.
- Есть 198.
- Курс 190.
- Есть 190.
- О'кей, на курсе.
- Посмотрите на эти проклятые зенитки!
- Помолчи, Джордж, – рявкнул Диг.
- Еще один «Ланкастер» готов, – произнес Пол.
- Сигнальные бомбы сброшены, – сказал Лес. – Давай, Майк.
- Бомбы пошли, бомбы пошли... Груз за бортом. Заккрыть бомболюки.

- Бомболюки закрыты.
- Диг, меняй курс и поднимайся.
- Не волнуйся, Пол. Я придерживаюсь этой высоты.

Пол спросил:

- Диг, мы можем выполнить вираж?
- Занимайся своим делом! - крикнул Диг.

Я попросил:

- Ради Христа, прекратите ругаться.

Разгневанный голос Дига почти разорвал мои барабанные перепонки.

- Еще *ты* не начинай, - проревел он.

Мы летели группой из восьми «Ланкастеров», достаточно далеко впереди остальной части потока, которую все еще продолжали атаковать истребители, и все восемь самолетов постоянно менялись местами, словно бегуны по пересеченной местности. В один из моментов, когда мы были лидерами, Гарри сделал замечание по поводу этой ситуации: «Как бы поздно мы ни стартовали, мы всегда возвращаемся домой впереди».

Но это была единственная шутка, которую он отпустил. Он видел обоих наших сбитых ведомых, но в критические моменты вражеские истребители были вне зоны его огня, и он бессильно сидел в своей турели.

«Си-Чарли», из двигателя которого все еще текло масло, отчаянно цеплялся за лидеров, но над Францией начал отставать, и Гарри непрерывно докладывал о его позиции. Мы были рады услышать, что его обнаружил «Мустанг», который теперь летел рядом, прикрывая его. К тому времени, когда мы достигли французского побережья, «Си-Чарли» уже был вне поля зрения. Для экипажа Уорика первый вылет оказался очень трудным, да и у нас возникла проблема, как во время снижения сквозь плотные облака без помощи навигационной системы определить местоположение нашей базы.

Когда мы нашли мало еще знакомый нам аэродром в Суффолке (это был второй вылет с него), белые облака опустились почти до земли, и Диг с трудом мог разглядеть взлетно-посадочную полосу. Он дважды заходил с превышением; третья попытка завершилась успешно.

Из двенадцати взлетевших самолетов эскадрильи мы были десятыми и последними приземлившимися.

Вечером, когда мы напивались в столовой, пришли новости об Уорике: «Си-Чарли» совершил вынужденную посадку, и экипаж был спасен.

Другой невернувшийся «Ланкастер» – «Ку-Куинни» – взорвался над целью. Не было никакой надежды на то, что кто-нибудь остался в живых.

Глава 6

ПРОПУЩЕННЫЕ ВЫЛЕТЫ

Восточная Англия была укутана облаками, капли дождя просачивались через двери и оконные рамы барака, и экипажи разыгрывали бесчисленные партии бриджа. Печь отапливалась коксом, и тяга была так отрегулирована, что вблизи от нее температура была невыносимой, и, чтобы поджарить кусок хлеба, приходилось надевать летные рукавицы. Осторожное воровство гарантировало нам полный бункер кокса, плюс «аварийный запас» под моей кроватью, и мы по очереди отправлялись в столовую, чтобы заполучить хлеб, масло и джем.

После рейда на Виттен осталось ощущение неуверенности. Официальная версия налета, опубликованная в «Таймс», гласила: «Вчера днем «Ланкастеры» RAF, сопровождаемые «Мустангами» из Истребительного командования RAF, атаковали Виттен, промышленный и железнодорожный центр Рура. «Мустанги» без потерь со своей стороны уничтожили шесть вражеских самолетов и повредили другие». Возможно, это была правда; никакие «Мустанги» не были потеряны, но многие «Ланкастеры» не вернулись, и почему эти потери не были упомянуты? Официальное сообщение было прекрасным примером информации, искаженной ее частичным умолчанием. И почему произошло так, что люфтваффе внезапно стали очень активными, не только над Виттеном, но и в гигантских сражениях между сотнями немецких истребителей и сотнями американских бомбардировщиков?

Спустя четыре дня началось немецкое контрнаступление в Арденнах^[86], и если интенсивная деятельность в воздухе и не была связана с внезапной

атакой на земле, то каждая из них в отдельности была свидетельством того, что Гитлер, если он и предчувствовал поражение, намеревался сражаться до конца.

Прогноз погоды говорил о продолжении сплошной облачности и дождей. Чтобы летный состав не скучал от затянувшегося бездействия, канцелярия сержантской столовой организовала танцы. Наряду со служащими WAAF приезжали девушки из городка Бери-Сент-Эдмундс, но даже и в этом случае мужчин было больше, и это количество еще больше увеличилось, потому что присутствовал Диг в сержантской форме, позаимствованной для этого случая. Офицерам строго запрещалось посещать сержантскую столовую, кроме как по служебным обязанностям, и все мы думали, что появление там Дига в действительности больше чем шутка. Даже обычно молчаливый ворэнт-офицер^[87] Эверс, натолкнувшись на Дига, с усмешкой спросил его, не следит ли тот за своим экипажем. И добавил: «Или это они должны следить за вами?»

Среди нас, любителей, Эверс был профессиональным летчиком, ставшим пилотом еще в довоенные годы и налетавшим более двух тысяч часов. Хотя он начал боевую карьеру позже нас, но умудрился с профессиональной бесхитростностью выполнить больше боевых вылетов. У него их было тридцать против наших пятнадцати. Именно в тот момент, когда мы говорили с Эверсом, в столовую вошел Викарий, сопровождаемый нашим новым групп-каптэном. Они встали в дверях, в нескольких шагах от нас, и внимательно смотрели на танцующих, словно добрые родители на вечеринке детей.

– Что, черт возьми, мне делать? – спросил Диг в некотором замешательстве.

– Есть только один вход и, следовательно, только один выход, – произнес Эверс. – Вам необходимо отвлечь их.

Тонкое лицо Пола стало озорным.

– Смотрите, – сказал он. – Отвлекаю.

Сжимая в руке кружку пива, он направился к Викарию:

– Привет, сэр. Посещаете трущобы?

Викарий холодно смотрел на продолжавшего болтать Пола. Тем временем Диг, отвернув голову, проскользнул мимо Викария и исчез в двери. Но он не смог пройти незамеченным. Викарий развернулся и посмотрел ему вслед.

– Мой бог! – произнес он. – Он похож на Кленнера.

– Кленнер? – спросил груп-каптэн.

– Но если это был он, то он был одет в сержантскую форму.

– Удивительно, – заметил груп-каптэн.

Пол начал бочком осторожно отходить в сторону.

– Не покидайте нас, сержант, – сказал груп-каптэн.

– Но, сэр?

– У меня есть к вам вопрос.

– Да, сэр?

– Кто ваш шкипер, сержант?

Пол изобразил интенсивную попытку сосредоточиться. Наконец его хмурый взгляд просветлел.

– Это флаинг-офицер^[88] Кленнер, сэр.

– Я вижу, – произнес груп-каптэн. – Позвольте нам надеяться, что ваши будущие операции будут столь же успешными, как и эта.

– Да, сэр.

– Теперь идите.

Облачность немного рассеялась, и поступил боевой приказ. Список экипажей возглавляла фамилия

Викария. Однако во время инструктажа перед дневным вылетом был получен приказ об отмене операции. На следующий день с теми же самыми экипажами в боевом приказе начался второй инструктаж, который снова был прерван из-за отмены вылета. Меньше чем через два часа пришло распоряжение быть в готовности для ночного рейда. Оружейники отчаянно разгружали часть бомб из бомбоотсеков, поскольку было сказано, что это должен был быть дальний полет с дополнительным запасом топлива. Распространился слух, что Викарий вычеркнул себя из боевого приказа, но это было неверно. Инструктаж начался ранним вечером, нашей целью должен был стать Лейпциг. Возможно, Викарий слышал о злых разговорах; он часто использовал местоимение «мы» и с небольшим ударением сказал: «*Мы* будем взлетать в 22.00».

Инструктаж почти закончился, когда прибежал дневальный: «Вас к телефону, сэр».

Викарий поспешно вышел. В пределах одной минуты он вернулся. Вскинув правую руку, он мрачно крикнул: «Отмена, парни!»

Перемешавшиеся крики облегчения и гул насмешек были ответной реакцией.

Второй отпуск экипажа начался непосредственно перед Рождеством, и Джордж, который собирался жениться, пригласил всех нас на свадьбу в Лидсе. Я был единственным, кто отказался, и причиной для этой, казалось бы, нелояльности по отношению к своему экипажу было желание провести каждую доступную минуту с Одри, которая все еще училась на курсах метеорологов в Лондоне.

Ежедневная угроза смерти сделала мою любовь к жизни еще более сильной, и временная отсрочка этой угрозы обострила мой любовный аппетит. Казалось, что все чувства усилились и увеличились; каждый час

бодрствования был восхитителен, каждое тривиальное событие полно особого смысла.

Семь дней (прекрасных, за исключением сыпи, появившейся на моем лице) прошли, и седьмой ночью Одри шла вместе со мной к Ливерпуль-стрит-Стейшн^[89]. Это была унылая, темная станция, и слабые ароматы паровозного дыма, влажных шинелей и неизвестных супов витали под ее грязной крышей. Большинство мужчин были в форме, и женские лица выглядели напряженными, даже когда они улыбались. Нам невыносима была мысль о финальном прощании, когда тронется поезд, поэтому мы поцеловались, и она стремительно ушла. Я поднялся на платформу в противоположном направлении, и в соответствии с уговором ни один из нас не оглянулся назад.

Это была утомительная поездка, поезд достиг Бери-Сент-Эдмундс в два часа ночи. Я случайно встретил Рея, и мы пошли в поисках гостиницы, но все они были закрыты. Вместо того чтобы идти пешком десять километров до нашей базы, мы зашли в полицейский участок, где каждому из нас предоставили камеру и пару одеял. Я расположился на кровати и, уставившись на белые стены и вертикальные железные прутья, задавался вопросом: каково это – провести в подобном месте месяцы или годы?

Рано утром полицейские угостили нас чаем, и затем мы попросились, чтобы нас взяли в автобус, доставлявший на базу рабочих. Через четыре минуты после прибытия мы узнали, что экипаж включен в боевой приказ для вылета в это утро и что в предыдущем вылете эскадрилья потеряла самолет. Меня не обрадовала мысль о полете; кроме того, сыпь на лице вызывала ужасный зуд, и, вероятно, кислородная маска будет доставлять неудобство.

Обстановка в комнате для инструктажей показалась незнакомой, разбитой как бы на несколько фрагментов, словно множество не связанных между собой предметов и людей были временно объединены в бессмысленную смесь. Приказы отдавались и отменялись, и каждый, конечно, имел важное донесение для кого-то еще. Я был рад, когда инструктаж в конце концов был отменен, и не в последнюю очередь потому, что Диг и Джордж еще не вернулись из отпуска.

Я пошел в аэродромный медпункт в поисках мази, и там мне сказали, что сыпь была формой экземы. Мое лицо раскрасили марганцовкой в фиолетовый цвет и приказали остаться в госпитале. Как ходячий больной, я вставал в пять утра, чтобы помочь медсестрам, и ложился спать в шесть вечера.

Это было неожиданным и тревожным поворотом событий. Чтобы повидать меня, пришел Диг, и я сказал ему, что понятия не имею, как долго должен оставаться в госпитале, но если мое лицо будет хорошо реагировать на лечение, то меня могут выписать в течение нескольких дней. Меня волновала не экзема, а правило, что если человек пропускал более трех вылетов со своим экипажем, то он становился «запасным телом» и не мог завершить тур. Диг выслушал мои опасения и, когда я закончил, сказал: «Это прекрасная жизнь, если ты не расслабишься» – и ушел.

Вечером второго дня меня посетил весь экипаж. Он только что возвратился из налета на Фовинкель ^[90] с запасным бомбардиром. Во время захода тот слишком долго копался, и самолет проплыл над целью с открытыми бомболюками, но так и не сбросил бомбы. «Сожалею, шкипер, – сказал он. – Ложный маневр. Зайдите снова, пожалуйста».

В этом месте рассказа лицо Гарри приобрело выражение, будто он проглотил кислоту вместо воды: «Парень, ты можешь вообразить? Заходите снова!»

Не проронив ни слова, Диг выполнил энергичный разворот над целью, все время под зенитным огнем, и когда начал второй заход, то обнаружил, что все другие бомбардировщики уже прошли и что все зенитные батареи уделяют исключительное внимание ему и его экипажу.

– Мы сказали ему, что он должен избавиться от них на сей раз, иначе... – произнес Пол.

– Ага, мы сказали ему! – со смехом подтвердил Джордж.

– И он сделал это? – спросил я.

– Он был слишком сильно напуган, чтобы не сделать этого, – сказал Диг.

Наш экипаж не имел того оборудования, что кружившие над целью бомбардировщики наведения, и я втайне был рад, что моя замена оказалась неэффективной. Какими бы ни были мои ошибки, я никогда не делал ложного маневра. Мне представлялось, что такое может быть после случившегося над Виттеном. Остальные продолжили боевые вылеты, а для меня каждый новый час бездействия, казалось, уменьшал мои движущие силы, и было крайне важно, чтобы они не угасли. Я не думал о страхе, который ощутил над Кельном и Виттеном, – по-видимому, некий защитный механизм в мозгу подавлял излишние страхи, – но я начинал все больше бояться следующего полета. Я походил на «Си-Чарли», отстающего от лидера, и если разрыв не удастся ликвидировать, то я упаду в воды, в которых не существует никакой авиационной спасательной службы.

В последний день года врач разрешил мне смыть с лица всю марганцовку и побриться. Я радостно намылил

фиолетовую щетину и сбрил ее, а затем незамеченным прокрался из госпиталя, сел на свой мотоцикл и помчался на юг.

В Рождество я обещал Одри, что мы будем встречать Новый год вместе. Обещание я сдержал, но когда спустя двадцать восемь часов снова вошел в госпитальную палату, то обнаружил, что стал объектом всеобщего злорадства. Это было не только формальное обвинение в самовольной отлучке, но мной заинтересовался и полицейский констебль, который хотел побеседовать. И что было еще хуже, вчера ночью эскадрилья выполняла боевой вылет в Фовинкель, и один из наших самолетов был сбит. Никто не знал фамилию его шкипера, но все были уверены, что он был австралийцем.

Я шел на встречу с врачом с мрачными предчувствиями и, чтобы как-то объяснить свое отсутствие, сочинил небылицу о якобы имевшихся семейных неприятностях. Он внимательно выслушал, но не поверил.

– Я прослежу, чтобы обвинение было отозвано, – сказал он. – Но вы не уйдете безнаказанно. Вы останетесь здесь, чтобы работать. Штат кухни неукомплектован.

Я протестовал. Я был вполне годен; мое лицо очистилось. Было крайне важно больше не пропустить боевых вылетов.

– Я задержу вас, как ходячего больного, – ответил он твердо. – Все зависит от вас, как хорошо будете сотрудничать и как быстро будете выписаны.

Это был тяжелый период, пока я не узнал, что Диг и остальные находятся в безопасности. Они были на аэродроме в Дишфорте^[91], в Йоркшире, направленные туда вместе с другими самолетами эскадрильи из-за плохих метеоусловий над Восточной Англией. Но меня

опечалило известие, что бомбардиром сбитого экипажа был Джордж Инграм. Он был родом из деревни Майлстон, в Саскачеване, и мы вместе проходили обучение в Канаде. Однажды во время ночного учебного бомбометания над Манитобой он сбросил бомбы и, будучи с тяжелого похмелья, отправился в хвост самолета и заснул. Пробудившись, он подумал, что самолет уже приземлился, и ему едва успели помешать выйти наружу на высоте тысячи метров над землей. Казалось, что той ночью ему дали отсрочку только для того, чтобы он умер во вражеском небе.

Экипаж вернулся из Дишфорта в прекрасном настроении. Их обратный маршрут на базу пролегал над домом Джорджа в Йедоне^[92], и перед взлетом один из бюстгальтеров его жены был привязан к стволу пулемета Гарри. Диг устремился вниз сквозь дым заводских труб, бюстгальтер весело трепетал, и самолет прошел над домом Джорджа. Ирония заключалась в том, что жена Джорджа слышала, как сверху с гулом пронесся самолет, но не подумала, что это может быть его экипаж, так как знала, что он базируется в Суффолке, хотя в то же время его младший брат выбежал из дома с криком: «Держу пари, что это наш Джордж». Джордж, позвонивший жене, попытался объяснить, сказав: «Она посчитала, что мы слишком далеко, и это не может быть правдой», но его немедленно прервал Диг, возмущенный тем, что сомневаются в его навыках пилота. «Я едва не влетел в черный ход!» – воскликнул он.

Экипаж выполнил очередной дневной рейд, третий без меня, к Кастропу. На следующий день военврач вызвал меня в свою канцелярию. Сказав, что выписывает меня из госпиталя и что я годен к полетам, он продолжил:

– Вы не летали некоторое время, не так ли?

– Три недели.

– Как вы себя чувствуете? Это скорее будет походить на то, как если бы все начиналось заново, не правда ли?

– Может быть. Но я не против.

Он, казалось, внимательно изучал меня.

– Если вы когда-либо ощутите крайне сильное беспокойство, – сказал он, – то я смогу помочь вам.

Я не знаю, имел ли он в виду мои мнимые «семейные неприятности» или же полеты, но это было дружественное предложение, и на мгновение отношения между нами стали не отношениями между офицером и сержантом или доктором и пациентом, а отношениями между двумя обычными людьми, поставленными жизнью в положение, которое не было естественным ни для одного из нас, хотя оба и прилагали усилия, чтобы играть свою роль убедительно.

– Тогда до свидания, – сказал он. – И удачи вам.

– До свидания, и того же вам.

По какой-то причине он на мгновение смутился, но потом улыбнулся; я вышел.

Барак был пуст, а моя кровать, неубранная начиная с Рождества, представляла собой бесформенную кучу простыней и одеял. Когда я приподнял одеяло, стало очевидно, что запас топлива увеличился, а постельное белье было тщательно задрапировано, чтобы спрятать кокс. Повсюду валялось грязное обмундирование. Я вернулся к обычной жизни эскадрильи.

Вместо того чтобы пройти через заболоченное поле, я решил пойти в столовую по дороге, но едва сделал несколько шагов, как увидел приближавшегося полицейского. Он ехал на мотоцикле и, когда мы сблизилась, затормозил и соскочил на землю.

– Я ищу флайт-сержанта Триппа, – сказал он.

Я немедленно ощутил себя виновным во всех преступлениях, в которых меня можно было обвинить.

– Я флайт-сержант Трипп.

– Я так и подумал, что это можете быть вы, – произнес он. – Я могу увидеть ваши водительские права и страховку?

К счастью, эти документы были у меня в бумажнике. Я рассказал ему о заносе на обледеневшей дороге и как мой мотоцикл был вдребезги разбит грузовиком. Насколько я знал, мотоцикл все еще находился на заднем дворе мясника. Полицейский записывал в блокноте. Когда беседа была закончена, он снова сел на свой мотоцикл.

– Что будет дальше? – спросил я.

– Это дело страховщиков, не так ли? Я не думаю, что мы снова побеспокоим вас.

Он уехал, а я продолжил свой путь в столовую. Экипаж был рад заполучить обратно своего штатного бомбардира. Мы сели играть в бридж. К ужину на доске объявлений в столовой был вывешен боевой приказ. Мы должны были лететь на следующий день.

Глава 7

СМЕНА КУРСА

На инструктаже эскадрилье сообщили, что бомбить предстоит Людвигсхафен, большой промышленный город в долине Рейна. «Эй-Эйбл» снова находился на техническом обслуживании, и экипажу был выделен «Джи-Джиг». «Мы всегда получаем «Джиг», – пожаловался Гарри. На этом самолете мы должны были лететь в седьмой раз.

Когда я поднялся на борт, то сразу ощутил связь с этим старым созданием, с его строгим интерьером, электрическими проводами, металлическими конструкциями и специфическим запахом химических консервантов.

Мы летели в тишине, за исключением устойчивого гула двигателей. Прошло два часа, и единственный разговор состоялся, когда Лес сообщил новый курс и расчетное время прибытия в район цели. После длительного периода молчания тишину нарушил Диг. «Этот проклятый ящик отказывается лететь! – воскликнул он. – Ублюдок не хочет подниматься». Поток летел на высоте 3700 метров, но поскольку мы приближались к линии фронта, было необходимо подняться до 6100 метров. «Джиг» набирал высоту вяло и все еще находился гораздо ниже потока, когда Лес дал окончательный курс для захода на цель. «Ланкастеры» громоздились над нами, а еще выше шел бой между немецкими и британскими истребителями. В «Джиге» мы походили на сардину на дне консервной банки.

Начали появляться черные кляксы разрывов зенитных снарядов, и это было похоже на то, как будто мы входили в хорошо наперченную часть неба, другой

«Ланкастер» впереди получил попадание, начал терять скорость и теперь летел рядом с нами, крылом к крылу.

– Это юный Гог! – заорал Диг.

Так сильно, что, казалось, приятель Дига, услышав его, увел свой самолет куда-то вверх, и Пол произнес:

– Бездыханный «Ланкастер» над нами.

Зенитный огонь стал интенсивнее, а впереди дождем вниз сыпались бомбы.

– Один прямо над нами! – на сей раз громко сообщил Пол.

– Хорошо, Пол, – подтвердил Диг, – я вижу его.

Я посмотрел через смотровой люк. Бомболюки «Джиг» были открыты. Лес начал отсчет.

Казалось, что вокруг было больше бомб, чем разрывов зенитных снарядов, Лес скомандовал: «Сейчас, Майк», и я нажал на кнопку сброса.

Когда я повернул голову, чтобы посмотреть, покинули ли наши бомбы свои держатели, «Джиг» сильно накренился и, показалось, стал падать боком.

Я подумал, что мы получили попадание и повреждено управление. Внезапное изменение положения в момент сброса заставило бомбы задержаться на их держателях, перед тем как начать движение вниз в сторону открытого люка. Я с ужасом смотрел на них, но беспорядочно падающие «подарки» благополучно вылетели наружу, и мы также внезапно вернулись в нормальное полетное положение, когда Диг выровнял «Джи-Джиг».

По внутренней связи Диг сказал: «Эй, Лес, иди и посмотри, через что ты только что повел нас». Была короткая пауза, а потом Джордж бурно загоготал. «Лес – правильный парень, – сказал он. – Он высунул свою голову в астрокупол и быстро опять нырнул обратно».

Никто больше, казалось, ничего не хотел спросить, и это сделал я. «Что это был за фантастический полет в момент сброса бомб, напарник?» Диг ответил, что

«Ланкастер», летевший прямо впереди и выше, сбросил свои бомбы так, что их стало видно всего за несколько метров, и его «подарки», имевшие меньшую начальную скорость и большее отставание, чем обтекаемые 1000-фунтовые бомбы, раскачиваясь, летели по дуге прямо в нас. Диг увидел это и сманеврировал, так что они пролетели в нескольких дюймах^[93].

Плотный поток на обратном пути рассеялся, и Диг и Гог снова нашли друг друга. Оба самолета летели рядом обратно в Англию, и, возможно, было нечто сентиментальное в этих двух молодых австралийцах, воюющих вдали от дома, которые на короткое время объединились над целью и потом вместе улетали в сторону заходящего солнца, но мои чувства это не затронуло. Они летели слишком близко, а это было небезопасно, и мои нервы еще не успокоились от шока, испытанного над Людвигсхафеном. Я был рад снова очутиться на земле.

После страшного полета над Кельном я был успокоен легким ночным налетом на Нойс, и любопытно, что это же повторилось и после Людвигсхафена, потому что следующей ночью мы еще раз посетили Нойс, и опять это был легкий, небогатый событиями вылет.

Экипажу оставалось совершить еще десять вылетов, но прежде, чем был объявлен следующий боевой приказ, базу, словно молния, облетела замечательная новость. Джордж Инграм уцелел, единственный оставшийся в живых из экипажа, и вернулся в эскадрилью, ковыляя весь путь с осколком зенитного снаряда в спине. И теперь врач делал ему операцию в гарнизонном госпитале.

На следующий день я пошел в госпиталь, и после некоторых уговоров мне позволили войти в его палату.

Лицо Инграма, обычно бледное и узкое, обрамленное поднимавшимися дыбом черными волосами, было ужасно поцарапано, левый глаз разбит и почти заплыл. Он криво усмехнулся и произнес: «Ну, привет».

Я недавно получил от друга из Канады в подарок посылку с сигаретами и дал Джорджу несколько пачек. Он сказал, что жалеет, что не может ничего предложить мне взамен, и показал на открытый аварийный комплект, лежавший на столе. «Я съел ириску», – пояснил он. Это не было неожиданностью; у Джорджа было пристрастие к вполне определенному сорту конфет ценой пять центов, и я помнил разговор во время обучения, когда кто-то повернулся к нему и спросил: «Что ты думаешь, Джордж?», он ответил: «Я думаю, что пойду и куплю плитку «Рокси».

В углу висели рубашка и куртка; они были разорваны на спине и сильно залиты кровью.

Инграм рассказал, что у него есть привычка всегда пристегивать парашют на подходе к цели и снимать его, когда цель оставалась позади, но в этот раз он, без всяких на то причин, оставил его висеть на замках. Экипаж был уже на пути домой, и штурман сообщил, что они находятся около линии фронта. Джордж во второй раз собрался отцепить ранец парашюта и на сей раз действительно отстегнул замки, но затем снова застегнул их. Он не мог найти никакого объяснения этому действию; и до сих пор был озадачен, почему той ночью он вел себя не так, как всегда. У Джорджа не было никаких предположений, и он не упоминал ни о какой интуиции.

Через несколько секунд после закрепления парашюта разрыв зенитного снаряда сотряс самолет от носа до хвоста, и сразу повсюду вспыхнуло пламя. Пилот успел прокричать единственное и последнее слово: «Прыгайте!»

Как бомбардир, Джордж находился над носовым аварийным люком, но прежде, чем он успел открыть его, его самого резко бросило в нос, в плексигласовый обтекатель. Он пытался выбраться назад, но сила гравитации побеждала. Единственная надежда заключалась в том, чтобы попробовать разбить носовой обтекатель самолета. Он уперся раненой спиной в стекло и напряг все свои силы, но ничего не получилось.

Джордж повернул голову, чтобы осмотреться вокруг, и увидел, что заснеженная земля мчится к нему. «И ей-богу, я начал все сначала», – сказал он.

Он отчаянно и чудовищно напрягал спину и мышцы плеч, внезапно носовой обтекатель лопнул, и Джордж вылетел наружу. Он дернул вытяжной трос, был резко подброшен вверх сильным воздушным потоком и увидел на снегу костер, в который превратился его самолет. Через несколько секунд он приземлился на ноги.

Отстегнув парашют, Инграм забросал его снегом, чтобы скрыть следы, и побежал. Он понятия не имел, в каком направлении, просто убегал от пылающих обломков. Когда он был уже слишком измотан, чтобы двигаться дальше, то сел в снег и, смотря в небо, стал искать Полярную звезду... «Старина Поларис», – произнес он со смехом. Крест, нарисованный на снегу, позволил ему определить стороны света^[94] и отправиться на запад. С наступлением рассвета начался пулеметный огонь. Джордж упал ничком и долгое время лежал неподвижно. Около полудня он переполз к живой изгороди и заснул. Пробудившись, он увидел маленького ребенка, пристально рассматривавшего его. Ребенок убежал, и несколько мгновений спустя Джордж услышал мужские голоса. Показались два американских солдата с направленными на него винтовками.

Инграм был доставлен в передовой госпиталь около Намюра, но, пробыв там два дня без всякого толку и не получая никакого надлежащего медицинского обслуживания, он решил продать свой летный сидкотт^[95] и вернуться обратно самостоятельно. Джордж купил еду и поковылял на расположенный поблизости аэродром, где добродушный пилот «Дакоты» согласился подбросить его до Кройдона^[96]. Оттуда он на автобусе и пешком добрался до Ливерпуль-стрит-Стейшн, и, хотя у него на лице была четырехдневная черная щетина, распухшие глаза, а на разорванной в клочья куртке пятна крови размером с блюдце, его внешний вид не вызвал никаких вопросов. Люди смотрели на него, а затем отводили взгляд. В билетной кассе он купил билет до Бери-Сент-Эдмундса и спустя три часа вошел в офицерскую столовую.

Я посетил Джорджа дважды до того, как он был выписан из госпиталя. Приблизительно через неделю я увидел, как он в одиночестве сидел в бомбардировочном отделении штаба и выглядел крайне несчастным. Он сказал мне, что только что узнал о том, что его самолет был сбит не немцами, а американской зенитной батареей.

Большинство дней в начале января были прекрасными, с тонкими облаками, плывущими в небе, но полеты ограничились из-за плохих погодных условий над Континентом. Каждый день экипажи собирались на инструктаж, брали парашюты, летные пайки и аварийные комплекты, отправлялись на стоянки самолетов и болтались там, пока не поступал сигнал об отмене вылета. Не имевшее разрядки напряжение такого существования снять было нелегко; парни играли в карты, пили пиво и отправлялись с визитами в

Бери-Сент-Эдмундс в надежде, что в здании хлебной биржи могут быть танцы.

Мой мотоцикл все еще был в ремонте, и я уже отчаялся снова увидеть Одри, когда она прислала денежный перевод на пятьдесят фунтов (все ее сбережения) с кратким сообщением: «Купи другой мотоцикл».

Во время этого периода ежедневных инструктажей и отмены вылетов я подружился с бомбардиром по имени Никки. Он уже завершил один тур из тридцати вылетов и после шести месяцев нахождения в резерве начал второй. Но он был одиночкой, для остальных членов его экипажа это был первый тур. Возможно, что эта атмосфера изолированности, своеобразная высокомерная замкнутость и привлекла мое внимание и вызвала желание узнать Никки лучше. Его светлые, зачесанные назад волосы, глубоко посаженные синие глаза, которые, казалось, иногда уходили куда-то в глубь собственных глазниц, смертельно бледный цвет лица подготовили меня к встрече с человеком, чьи чувства были такими же холодными, как и застывшее выражение сознательной отчужденности на лице.

Узнать Никки было нелегко, и добиться его признания можно было скорее, как завоевывают доверие у дикого животного: частыми контактами и давая понять, что для него нет никакой опасности с вашей стороны, до тех пор пока его собственная агрессия не уменьшалась до уровня, когда он мог принять предложение пойти вместе в город и выпить кофе или пива.

Никки был, как я полагаю, доведен до абсолютного ожесточения. Для него человечество было деградировавшим биологическим видом, и насильственная смерть в бою стала бы подходящим концом жизни человека-животного. Он приходил в ужас от перспективы погибнуть и все же был возбужден

своими идеями, и всякий раз, когда объявлялся боевой приказ, его одновременно переполняли ликование и благоговейный страх.

Он редко над чем-то смеялся, если это не было чьим-то несчастьем, и самой смешной вещью, которую Никки когда-либо видел, был случай, когда красные предупредительные лампы были преднамеренно убраны от ямы на дороге, а ни о чем не подозревавший мотоциклист наскочил на эту яму, свалился и получил травмы.

Когда я познакомился с этим парнем лучше, то узнал, что он потерял связь со своими родителями и является отцом трехлетнего незаконнорожденного мальчика. Я также обнаружил, что от его нервов остались одни лохмотья и ему постоянно требовалось ощущение риска. Сидя на заднем сиденье, он убеждал меня ехать с максимально возможной скоростью или вслепую проскакивать перекрестки, и я принимал его пари. И все же дружба с Никки поддерживала мой внутренний баланс. Я мог выпить с ним кофе, выслушать, что есть наихудшего в человеческой натуре, и знать, что я был с кем-то, кто испытывал больший страх, чем я сам.

В 1943 г. Никки едва не погиб над Эссеном, и воспоминания о том рейде часто посещали его. По какой-то причуде своего характера он крайне возражал против смерти во время налета на Эссен. Умереть над Кельном, Франкфуртом или Нюрнбергом было для него приемлемым концом, но смерть над Эссеном тем или иным образом была позорной, предельной непристойностью, которую он не мог перенести.

Наконец, когда в последнюю минуту не последовало никакой отмены, эскадрилья взлетела, чтобы атаковать железнодорожную сортировочную станцию Крефельд-

Ирдинген^[97], и групп-каптэн как пассажир летел в одном из самолетов. Это был его первый боевой вылет. «Группи» пользовался популярностью среди экипажей, главным образом, благодаря удачной речи, произнесенной вскоре своего прибытия. Он тогда сказал, что не собирается быть бескрылым чудом и намеревается участвовать в боевых вылетах, потому что думает, что командир авиабазы должен разделить опасности с людьми. Необычайно привлекательной его речь сделало использованное им выражение «бескрылое чудо», которым обычно обозначали офицеров наземного персонала RAF, не прошедших никакой подготовки как пилоты или по другим летным специальностям. Фактически групп-каптэн на своем кителе носил «крылья пилота»; он имел на счету много летных часов, но ни один из них не был летным часом боевого вылета, и потому с его стороны это был очень уважительный по отношению к нам и чрезвычайно проницательный ход упомянуть себя как «бескрылого». Все надеялись, что его первый вылет пройдет успешно.

Облака висели слоями до высоты почти 6000 метров, но выше самого верхнего слоя законцовки крыльев «Ланкастеров» оставляли в чистом синем небе длинные шлейфы пара и создавали нечто похожее на произведение авиационного искусства. Даже Диг признал, что есть красота в белых конденсационных шлейфах на фоне бездонной синевы, но он был в хорошем настроении, поскольку летел на своем любимом «Эй-Эйбле».

Около Крефельда облака вздыбились вверх, словно бронированные кулаки, и мы пролетели над целью вслепую, ориентируясь при помощи системы GH, с тревогой зная, что где-то поблизости были двести других «Ланкастеров», все невидимые и все сбросившие бомбы.

Лес произнес: «Давай», и наши бомбы исчезли в серо-белом покрове облаков. Камера начала щелкать, делая снимки, на которых ничего и нигде не было видно, а затем Диг закрыл бомболюк и поменял курс.

Облака становились немного тоньше, и мы летели сквозь рваную дымку, когда я заметил прямо под нами разрыв зенитного снаряда, через секунду второй разрыв, снова прямо под нами, но уже ближе, чем первый. Зенитная батарея выделила нас из потока и отслеживала наш курс при помощи радара. Я крикнул Дигу, чтобы он отвернул, и тот резко перевел «Эйбл» в крутую спираль.

Рей пробормотал: «Чтоб мне провалиться, это было близко», потом раздался обеспокоенный голос Дига: «Лес, с тобой все в порядке?»

Не было никакого ответа.

– Лес! С тобой все хорошо? – Говоря это, Диг выровнял «Эйбл».

– Да, я в порядке. Что за паника?

– Чертовски большой осколок зенитного снаряда пробил лобовое стекло прямо между Реем и мной.

Лес отодвинул одеяло, которое отделяло его отсек от пилотской кабины, и выглянул наружу; его глаза над кислородной маской, казалось, смеялись.

– Мимо вас обоих? – произнес он. – Это был поганый выстрел.

– Он сильно порвал мой рукав, – зло ответил Рей. Левый рукав его куртки был разорван между плечом и локтем.

Я громко рассмеялся.

– Назад в свою нору, крыса, – буркнул он, пихнув меня ногой.

По пути домой мы организовали поиск снарядного осколка, причинившего нам повреждения, но, странно, он так и не нашелся. Отверстие в лобовом стекле было заткнуто тряпками, и Диг во время посадки должен был

изгибаться, чтобы смотреть через неповрежденную часть фонаря.

Идя на доклад, мы видели, что груп-каптэн благополучно возвратился, он смеялся и шутил, как ветеран. Это было наилучшее время, когда мы испытывали эйфорию, и можно было подумать, что каждый летчик, находящийся в приподнятом настроении, принял некий лекарственный стимулятор. Даже Никки улыбался и казался пребывающим в мире со всем миром.

На инструктаже экипажам сообщили, что предстоит бомбить Саарбрюккен, а затем приказали прогреть двигатели и ждать на стоянках дальнейших распоряжений, но облачность была настолько низкой, что нельзя было увидеть конец взлетно-посадочной полосы, и никто не надеялся вылететь.

Джок Хендерсон, сержант из наземного обслуживающего экипажа «Эйбла», восстановил лобовое стекло в одиночку, дав остальным техникам ночь отдыха, но, работая без посторонней помощи, он трижды свалился со своей лестницы и очень сожалел о своем великодушии. Он стоял позади Дига и Рея во время прогрева и проверки работы двигателей. Когда масло начало циркулировать свободно, Диг остановил двигатели.

Некоторое время экипаж прогуливался по стоянке, разминая ноги и куря, испытывая обычное предполетное волнение, которое проявлялось в громком смехе, внезапно прерывавшемся полной тишиной. Из пелены легкого падающего снега возник автомобиль Викария: «Парни, вылет задержан на час. Будьте наготове и, если не появится никаких дальнейших распоряжений, выруливайте на старт».

Еще один час пропал впустую. Живая изгородь около стоянки «Эйбла» смотрелась бледно-серым

пятном; казалось, что мы существуем в рулоне плохо проявленной киноплёнки, снятой несфокусированной камерой. Вылеты отменялись и при намного лучшей погоде, и, казалось, можно быть уверенным, что сортировочная станция в Саарбрюккене, забитая грузами для немецкой армии, будет сбережена для другого дня. Я надеялся, что так и будет; тем вечером в Бери-Сент-Эдмундс приезжала Одри, чтобы провести со мной уик-энд, и это было намного более важно, чем расстройство и так уже дезорганизованной немецкой транспортной системы.

Час прошёл, и мы поднялись с превратившейся в каток взлетно-посадочной полосы. Чтобы избежать столкновения, Диг летел прямолинейным курсом на предписанной скорости, и на высоте 2700 метров сквозь перистые облака, висевшие словно бумажные ленты, прорвался слепящий солнечный свет.

Небо над Континентом прояснилось, и, когда мы приблизились к цели, Саарбрюккен был похож на огромного кота, свернувшегося на солнце. Едва мне вспомнились начальные строчки одного из самых известных сонетов Вордсворта^[98], как сверху из прекрасного утреннего неба посыпались бомбы и разрывы замерцали словно вспышки жаркого тумана. Поскольку взрывы следовали один за другим, город исчез под покровом черного маслянистого дыма.

Рей произнес: «Мы должны зафлюгировать левый внешний двигатель», полет домой начался на трех двигателях.

Турельная установка Гарри приводилась в движение гидроприводом, который питался энергией от левого внешнего двигателя, теперь наш стрелок мог поворачивать ее только с помощью ручного привода. Должно быть, ему стало более комфортно, когда дружелюбный пилот «Мустанга», заметив, что мы

испытываем некоторые трудности и летим в одиночку, стал сопровождать нас, в то время как сверху сражение между британскими и немецкими истребителями оставляло длинные белые царапины в синем небе.

Над французским побережьем облачность начала опускаться все ниже, и я подумал об Одри, которая приблизительно в это время должна была прибыть в Бери-Сент-Эдмундс.

Заговорил Джордж: «Диг, по радио получен приказ изменить курс. На Сент-Эвал, везде настоящий ад».

Возникла пауза, пока Лес рылся в своих картах и бумажках. «Он находится на корнуоллском побережье^[99], – сказал он. – Поменяйте курс на 275 градусов, пока я не уточню местоположение».

В сумерках мы увидели линию корнуоллского берега и по крайней мере сорок «Ланкастеров», которые кружили над ним, как стервятники над трупом. Когда мы пролетели над Сент-Эвалом, то увидели, что на его взлетно-посадочную полосу надо заходить со стороны моря. При плохой видимости и обманчивом свете Диг должен был позаботиться о том, чтобы не зайти слишком низко и не врезаться в береговые утесы. Мы долгое время летали по кругу, прежде чем по радио раздалось: «Эйбл», заходите на посадку».

Диг и Рей, действуя совместно, выпустили шасси и закрылки, но когда мы разворачивались к взлетно-посадочной полосе, я заметил впереди другой «Ланкастер», который, казалось, был слишком близко.

– «Эйбл» на посадочном курсе, – передал Диг на пункт управления, но никакого подтверждения не последовало.

– Обороты 2850 и закрылки на тридцать градусов, – приказал он Рею.

Мы приближались к летящему впереди самолету. Похоже, что посадка грозила стать чрезвычайно

опасной. Затем затараторил пункт управления:

– «Эйбл» – уходите на второй круг, «Эйбл» – уходите на второй круг.

– «Эйбл» – уходите на второй круг, – прогнусавил Дик, и создавалось впечатление, что ему все это надоело до чертиков.

– Двигатели изрядно перегрелись, и лучше было бы приземлиться прямо сейчас, – сказал Рей.

Стоя позади Дига и Рея, на своей обычной позиции во время посадки, я видел, что выхлопные патрубки трех двигателей «Эйбла» раскалились докрасна и только четвертый двигатель был темен, а пропеллер неподвижен. Сумеречный вечер перешел в ночь. Лес выключил лампы в своем отсеке, отодвинул одеяло и втиснулся позади меня. Четыре пары глаз настороженно вглядывались вперед, когда началась подготовка к новому заходу на посадку.

– «Эйбл» на посадочном курсе, – передал Диг.

– «Эйбл» – уходите на второй круг, «Эйбл» – уходите на второй круг, – раздался безмятежный ответ пункта управления.

– Во что, черт возьми, вы играете? – прорычал Диг. – О'кей, «Эйбл» уходит на второй круг... Полный газ, закрылки и шасси убрать.

– Двигатели не выдержат долго, – спокойно доложил Рей, – да и резерв топлива мы почти израсходовали.

Джордж оставил свой радиопередатчик и жался позади Леса. Теперь уже пять человек вглядывались вперед, иногда бросая взгляды на раскаленные двигатели и искры, сыпавшиеся в воздух.

Я забыл об Одри, брошенной в гостинице в Бери-Сент-Эдмундсе; единственной мыслью, которая сейчас имела значение, было то, что мы должны благополучно приземлиться.

Диг в третий раз нажал на кнопку радиопередатчика и размеренно и четко произнес:

– «Эйбл» на посадочном курсе. Мы летим на трех двигателях и *должны* сесть.

– «Эйбл» – приземляйтесь.

– «Эйбл» приземляется, – ответил Диг с облегчением.

Двигатели работали на полной мощности, и мы, снижаясь, прошли над верхушками утесов. Затем прямо перед нами с правого борта, словно ниоткуда, выскочил «Ланкастер»; его шасси были выпущены, и пилот, очевидно, намеревался приземлиться. Пространства для нас обоих не было, и Диг принял единственно возможное решение. Он вызвал пункт управления и сказал:

– Передо мной самолет, «Эйбл» снова уходит на второй круг.

Весь «Эйбл» задрожал в третий раз, когда начал набирать высоту на работавших с перегрузкой двигателях, и это был момент, когда неодушевленный предмет перестает быть таковым и становится живым. Мы не были семьей мужчинами в хорошо сконструированном металлическом летательном аппарате, а семьей мужчинами внутри объекта, вышедшего за пределы своего символического значения, чьи компоненты и топливо, казалось, стали плотью и кровью.

– «Эйбл» никогда не позволял нам упасть, – произнес я.

– И никогда не позволит, – откликнулся Диг.

Он выполнил резкий разворот и передал на пункт управления:

– Уберите с дороги все самолеты. На этот раз «Эйбл» приземлится, невзирая ни на что.

Последовала небольшая пауза, затем раздался четкий голос:

– Всем самолетам очистить подход, всем самолетам очистить подход. «Эйбл» идет вперед.

Мы радостно закричали, когда колеса «Эйбла» коснулись земли.

Поев, Джордж и я отправились на поиски телефона. Он позвонил своей жене и вышел из телефонной будки, сказав: «Это было волшебным». Меня же постигла неудача. Одри не числилась в регистрационной книге гостиницы, и я не знал, где она была и как с ней связаться.

Мы с Джорджем вернулись в столовую, а остальные ушли. Выпив с ворэнт-офицером Эверсом, мы пошли их искать и обнаружили, что они заняли последние пять свободных кроватей на базе. Так что мы побрели в ту часть базы, которая предназначалась для ее постоянного штата, и нашли комнату, зарезервированную для дежурных сержантов. В ней имелись две кровати, и это было все, в чем мы нуждались.

На следующий день, узнав, что «Эйбл» в течение некоторого времени будет непригоден к эксплуатации, мы перелетели на свою базу на другом самолете в качестве пассажиров.

Когда вскоре после посадки я шел по базе, ко мне подошел летчик, чьи глаза были прикованы к моему красному шарфу. «Вы – Трипп, не так ли?» – спросил он. Затем он рассказал мне, что накануне вечером встретил девушку, которая, казалось, переживала за меня. Она попросила, чтобы он нашел меня и передал мне номер ее телефона. Она сказала, что на мне будет надет красный шарф.

Через несколько минут я уже говорил с Одри по телефону. Она пережила то, что обычно переживает любая женщина, которая ждет. После встречи с первым летчиком, передавшим мне записку, она встретила

другого летчика, который сказал ей, что эскадрилью перенаправили в Корнуолл, но что о нашем экипаже сообщалось как о пропавшем без вести.

Не умывшись, не побрившись и не поменяв форму, я вскочил на мотоцикл, купленный на ее деньги, и спустя двадцать минут мы встретились в элегантном холле гостиницы «Ангел». Мы сказали друг другу: «Здравствуй» – и прямо из холла пошли наверх.

Глава 8

НЕДОСТАТОК АНГЛИЙСКОЙ ПОГОДЫ

Никто не слышал об Эркеншвикке^[100], очевидно, даже издатели топографических карт, которыми мы пользовались, но у ворэнт-офицера Эверса были все причины запомнить его. Осколок зенитного снаряда пробил лобовое стекло фонаря. Он порвал его шлем и срезал верхушку правого уха. Но это происшествие не вывело Эверса из строя; тем же вечером он был в столовой с повязкой и лейкопластырем на правом ухе. Он и его экипаж настолько сильно хотели быстрее завершить свой тур, что отказались от отпуска, и в то время как нам после налета на Эркеншвикк все еще оставалось выполнить семь вылетов, им требовалось выполнить лишь один. Но они не были включены в боевой приказ на рейд следующей ночью, по слухам, Викарий хотел назначить их в легкий полет, чтобы они могли завершить свой тур.

За полчаса до полуночи мы взлетели на почти новом «Ланкастере», чтобы нанести бомбовый удар по нефтеперерабатывающему заводу в Ванне-Айккеле^[101] в долине Рура. С самого начала полет пошел не так, как надо. Створка фонаря кабины со стороны Дига не закрылась должным образом, и он и Рей были вынуждены сидеть на ледяном сквозняке. В дополнение Рея мучали приступы диареи.

Над Францией Диг не смог на высоте 4000 метров включить устройство «М» (компрессор наддува). Он все еще проклинал эту штуку, когда Рей снова был вынужден броситься в хвост, в туалет, и, когда он, спотыкаясь в темноте, еще был на полпути к своей

цели, Пол по внутренней связи сообщил, что горит правый внутренний двигатель. Рей достиг туалета и, подключившись к внутренней связи, услышал обрывок разговора о горящем двигателе. Опорожнившись, он бросился обратно, натягивая штаны на ходу.

Двигатель не горел, но выбрасывал снопы искр и языки пламени. Самолет вздрагивал, и Диг сказал, что 4000 метров его потолок; он не может тянуть его выше.

За работающим двигателем теперь тянулся шлейф из искр и пламени, и Рей решил, что его необходимо зафлюгировать. В течение нескольких секунд двигатель остановился, и мы полетели к Ванне-Айккелю на трех двигателях.

Диг спросил: «Как мы идем, Лес?» – и тот сказал, что мы приблизительно в 260 километрах и уже с двадцатиминутным опозданием.

– Мы бы сделали это на «Эйбле», – произнес Диг, – но я не могу заставить этого ублюдка набрать высоту. Мы возвращаемся домой. Дайте мне курс в район сброса в Северном море.

Это был пустынный район моря, которого избегали все суда, где в критической ситуации бомбардировщики могли сбросить бомбы и тем самым уменьшить свой вес. По совпадению этот район стал предметом некоторого обсуждения на прошлой неделе, потому что после взлета один штурман был охвачен L.M.F. и отказался сообщать своему пилоту курс к цели. В результате пилот полетел в район сброса, освободился от бомб и вернулся на базу. Штурман, пайлэт-офицер, теперь ожидал перевода из эскадрильи, и его иногда можно было увидеть бродившим по округе в одиночестве с застывшим выражением замешательства на лице.

Не имея возможности подняться выше 4000 метров на четырех двигателях, Диг теперь должен был тащиться обратно над Францией, заботясь, чтобы на трех двигателях не опуститься ниже 3000 метров,

потому что американские зенитные батареи, известные как батареи Z, открывали огонь по любым самолетам, летевшим ниже 3000 метров. Было два часа ночи, и все ощущали холод, усталость и напряжение. Казалось, что прошла вечность с постоянными жалобами Дига на то, что оставшиеся двигатели не выполняют свою работу, прежде чем мы достигли французского побережья. Затем Гарри, который не очень любил летать над морем и в лучшие времена, начал жаловаться на сильный холод, а я пожаловался на тот факт, что нам не засчитают этот вылет боевым, так как мы не достигли цели. Перед взлетом нам оставалось выполнить семь вылетов, и, когда мы приземлимся, их по-прежнему будет семь.

Рей начал вычислять, какие бомбы необходимо сбросить, чтобы мы могли безопасно приземлиться с полной полетной массой. Через некоторое время он сказал мне, что надо сбросить «булочку»^[102] и одну 500-фунтовую бомбу из задней части бомбоотсека.

Я выбрал две бомбы и вглядывался в темноту. Приблизительно через двадцать минут Лес произнес: «Майк, ты можешь сбросить их в любой момент, когда тебе нравится».

Диг открыл створки бомболюка, и на моей панели управления замигали лампочки «одиночная» и «залп». Я посмотрел вниз в темноту и нажал на кнопку сброса. Мигающие лампочки погасли, и самолет подпрыгнул в воздухе. «Не закрывай пока створки, – сказал я Дигу. – Я только проверю».

Я направил луч фонаря в бомбоотсек, на ряды бомб, и с тошнотворным смятением понял, что выбрал не ту 500-фунтовую бомбу; я сбросил находившуюся по одну сторону от «булочки», а не позади и как следствие нарушил поперечную балансировку самолета. Я объяснил, что произошло, и спросил, должен ли

сбросить бомбу с другой стороны «булочки», чтобы восстановить балансировку.

– Ты – великолепный ублюдок! – взорвался Рей.

– Так ты хочешь, чтобы я сбросил еще одну или нет?

– Да, но на сей раз сбрось ту, что нужно.

Я сверился со своими бумагами и установил переключатели, и у меня в голове, словно фильм ужасов, пронеслись картинки падающих неправильно выбранных бомб. Я снова все проверил; все переключатели, казалось, были в нужном положении. Я закрыл глаза и нажал на кнопку сброса.

Сигнальные лампочки показывали три пустых бомбодержателя, симметрично расположенные. Я сказал Дигу, чтобы он закрыл створки бомболюка.

Намного позже Диг совершил прекрасную посадку на аэродроме.

– Как ваш главный критик, – заявил ему Гарри, – так как я тот, кто набивает себе шишку на голове, если вы совершаете плохое приземление, позвольте мне сказать, что ваши посадки на трех двигателях всегда хороши.

– Потому что он не расслабляется, – произнес Джордж.

У нас было свободных полчаса перед возвращением тех, кто успешно совершил налет на Ванне-Айккель, и мы поглощали завтрак в атмосфере мрачных размышлений. Завтрак был почти закончен, когда Гарри сказал:

– Я рад, что мы не продолжили полет. Едва мы взлетели, как у меня возникло ощущение, что это летят семь мертвецов.

Повисла смущенная тишина.

– Почему ты нам не сказал об этом? – спросил Пол.

Гарри отправился к врачу, чтобы вылечить обморожения на лице и на двух пальцах, его лицо

кофейного цвета было помечено на каждой скуле двумя пятнами еще более глубокого темно-коричневого цвета. На его счастье, погода в течение двух недель стояла такая плохая, что мы не могли летать, и у него была возможность залечить обморожения.

Тем не менее почти ежедневно проходили инструктажи с последующими отменами вылетов, и по утрам я с Никки отправлялся в Бери-Сент-Эдмундс, чтобы выпить кофе, а по вечерам мы с Гарри шли в паб или на танцы. Затем Никки получил отпуск.

«Нортон» был перевезен со двора мясника в гараж, но «Эй-Эйбл» все еще томился в Корнуолле.

Эверс и его экипаж измучились, ожидая своего последнего вылета.

Одри была переведена в Милденхолл^[103], в Суффолке, который был базой для еще одной эскадрильи 3-й авиагруппы^[104].

Начинала сказываться накопившаяся усталость трех месяцев боевых вылетов; люди стали вспыльчивыми, и взаимные колкости не веселили, а скорее обижали. На службе Гарри и я видели друг друга меньше других^[105]; дружеские отношения не были омрачены взаимными оскорблениями, но и в них просочилась скука.

Диг бросил притворяться, что в глубине души он все еще был сержантом, и мы видели его все меньше. Возможно, его утомляли наши жалобы на помещения для постоя и еду или на попытки Викария установить в лагере дисциплину. Фраза «Не скули, если твоя задница в огне» никогда не сходила с его губ, и однажды, когда он использовал ее в весьма неподходящем контексте, я объяснил ему медленно и занудно, скрывая бешеное раздражение, которое ощущал, что бывает время, когда для человека абсолютно простительно «скулить», и уж это точно, когда его задница *действительно находится под огнем*. Дига это не удержало. Он продолжал

использовать эту фразу по всем мыслимым и немыслимым поводам и затем добавлял, бросая на меня косой взгляд: «Но как мне сказали, это подходящее время для скулежа».

У Джорджа развилась привычка называть любого «деточка», когда-то он был флегматиком, теперь же его настроение колебалось между веселостью и унынием. Только Рей и я могли разговаривать друг с другом, не ссорясь при этом, а Лес и Пол увеличили свое суточное потребление алкоголя.

Одри приехала на ночь в гостиницу «Ангел», и, перед тем как лечь спать, я позвонил Лесу. Заранее условленным кодом он сообщил мне, что я должен вернуться на базу в три часа ночи. Гостиничный портье разбудил меня, и Одри смотрела, как я одевался, дрожа в остывшей комнате.

Вернувшись на базу, я позавтракал и пошел с Никки в комнату для инструктажей. Он прекрасно провел семь дней отпуска у вдовы, которая управляла табачной лавкой. «Она позволяла мне спать весь день и выпивать всю ночь, а потом снова укладывала спать без обычного в таких случаях проклятого зудения, и я спал весь следующий день».

Я спросил, как он думает, что за цель будет сегодня.

– Полет должен быть коротким и легким, – ответил он. – Эверс выполняет свой последний вылет, да и Викарий летит.

Целью была железнодорожная сортировочная станция Гремберг^[106] в Кельне.

– Не могу понять, зачем Эверсу дали Кельн? – сказал я Полу.

– Разве ты не слышал? – произнес он. – Была смена цели. Когда фамилия Эверса появилась в боевом приказе, это был еще не Кельн.

На инструктаже Викарий был явно взволнован; но было бы несправедливо сказать, что он был нервным. Нашей эскадрилье, сказал он, предоставили честь возглавить поток, а лидером эскадрильи будет ворэнт-офицер Эверс. «Я уверен, что все мы желаем ему и его экипажу удачи», – добавил он. Раздались приветственные возгласы и несколько хлопков в ладоши. Эверс – его ухо все еще было залеплено пластырем – кивнул.

Меня стал одолевать страх еще до того, как начался сам вылет. Воспоминания о нашем предыдущем налете на Кельн сделали для меня этот город злым животным так же, как бедой Никки был Эссен. Когда мы приблизились к Германии, я подавленно лежал в своем отсеке.

Разрушенный город на Рейне можно было увидеть издали, и, прежде чем поток достиг его, начался чудовищный заградительный огонь зенитной артиллерии. Я выбросил «Window» – бесполезное занятие при прекрасной видимости. Приблизительно в ста метрах раздался мощный взрыв: или «Ланкастер» был поражен, или разорвалось «чучело». Я услышал разрывы зенитных снарядов рядом и стук осколков по фюзеляжу. Гарри завопил: «Маневрируйте!» – и Диг так действовал штурвалом, что мы двигались в небе, словно птица, машущая крыльями. Оранжевое перекрестье бомбового прицела металось вверх и вниз по серым улицам Кельна, когда я нажал на сброс бомб. Противовоздушная оборона теперь наводнила все небо разрывами снарядов, и «Ланкастер», летевший впереди, словно камень упал с высоты нескольких тысяч метров.

Когда мы покинули район цели, Пол осмотрел фюзеляж. Наш самолет был продырявлен во многих местах между турельной установкой и хвостовым оперением.

После посадки мы обнаружили, что общепринятый восторг после успешной миссии сегодня отсутствовал. Самолеты ковыляли домой, и почти каждый из них имел попадания. Экипаж Никки вернулся на трех двигателях, а на самолете Викария осколок снаряда прошел прямо через коробку рычагов дросселей в дюйме от самого Викария. Эскадрилья лишилась над целью двух экипажей. Никто не оплакивал потерю относительно нового экипажа, но все соглашались с тем, что это был позор, что Эверс и его люди должны были превратиться в отбивную в ходе своего последнего вылета.

На следующий день после бомбежки сортировочной станции Крефельд-Ирдинген к Дигу подошел Викарий. «Я хотел бы немедленно говорить с вами», – сказал он.

С озадаченным видом Диг последовал за ним из комнаты, где экипажи докладывали офицеру разведки о прошедшем вылете. Мы слонялись вокруг, пытаюсь угадать, зачем ему понадобился именно Диг. Когда тот вернулся, его глаза пылали яростью.

– Послушайте это, – произнес он. – Сегодня пришел приказ, что каждый экипаж, который не успел выполнить к этому утру двадцать пять вылетов, должен будет до завершения тура совершить еще пять дополнительных вылетов. Это касается нас. Мы сделали свой двадцать пятый на несколько часов позже.

Вместо пяти нам теперь предстояло десять вылетов.

– Если бы рейд на Ванне-Айккель не пришлось прервать, то мы бы сделали это, – заметил Лес.

– Это все ваша проклятая английская погода, – выдал Диг, как нам показалось, абсолютно не к месту.

– Мы никогда не сможем пройти еще через десять вылетов, – печально сказал Гарри.

– Лишь если нам чертовски повезет, – произнес Рей.

– Это – погода, – продолжал Диг. – Погода стала узким местом для учебных подразделений, и из них

прибывает недостаточное число экипажей, чтобы заменить всех, кто завершил свой тур.

Это сообщение было встречено волной привычных самоутешительных ругательств.

– В огне, кажется, есть множество задниц, – сухо прокомментировал Гарри.

– Попробуйте добиться какого-то отпуска, – предложил Пол.

– Неплохая идея, – сказал Диг.

Он развернулся и пошел обратно прямо к Викарию. Он вернулся практически сразу же.

– Мы получили его, – произнес он. – Отпуск семь дней, и немедленно.

Наступающие русские войска теперь были всего в 150 километрах от Берлина, но нас это не волновало.

Одри подгадала свой отпуск так, чтобы он совпал с моим, и мы провели его последнюю часть в Бери-Сент-Эдмундсе. Я вернулся на базу в последний день как раз перед полуночью, чтобы обнаружить, что на рассвете намечается вылет.

Завтрак был в два часа ночи, а затем наступила длинная задержка. Дождь стучал по крыше комнаты для инструктажей, и мы играли в карты. Инструктажа все еще не было, а когда небо начало светлеть, никого не удивило, что слонявшийся в ожидании Викарий получил сообщение и объявил: «Отбой, парни».

Я поехал обратно в Бери, в то время как остальные вернулись в барак, чтобы немного поспать. Я взлетел по лестнице гостиницы и вбежал в нашу комнату. Одри сидела на кровати.

– Ты промок, – сказала она.

Я ответил, что хотел бы сменить носки, спросил, нет ли у нее запасной пары.

– Только пара чулок.

Она хохотала, когда я натягивал пару серых фильдеперсовых^[107] чулок.

Мы пошли в кафе, чтобы выпить кофе, а затем бродили по городу, разглядывая витрины.

Я привык ловить на себе любопытные взгляды гражданских жителей, словно был недостающим звеном в эволюции человечества; мои волосы были не стрижены в течение нескольких месяцев, и я никогда не носил стандартную пилотку; моя одежда была смесью летного снаряжения и повседневной формы, увенчанной красным шарфом; но когда целый экипаж, одетый в свою лучшую парадную форму, остановился и уставился на меня, я понял, что выгляжу не как обычный неандерталец. Посмотрев вниз, я увидел два длинных куса форменных чулок WAAF, болтавшихся позади моих ботинок. Для заносчивого нарушителя общепринятых правил это было унижительно – публично подтягивать женские чулки под изумленными взглядами его товарищей. Одри едва не заплакала от смеха, когда я наклонился и стал задирать вверх штанины своих брюк.

Насладившись восхищением Бери-Сент-Эдмундса, мы вернулись в гостиницу. Когда мы поднимались по ступеням, я думал о том, есть ли сообщение от Леса, и потому пошел прямо к стойке администратора. Прежде чем я успел заговорить, тот вручил мне записку. В ней говорилось: «Флайт-сержант Трипп должен немедленно вернуться на базу».

Мы молча поднялись в нашу комнату. Я взял снятые сырые носки, сунул их в карман и сказал Одри, что верну ей чулки назад, когда мы снова увидимся. Сегодня же я должен носить их для удачи.

Она кивнула. Никто из тех, кто видел ее на улице несколько минут назад, не смог бы подумать, что это та

же самая женщина. Ее лицо было сдержанным и серьезным, хотя, вероятно, она никогда не смогла бы забыть зрелища ее мужчины, напуганного тем, что его приняли за трансвестита, и отчаянно пытавшегося скрыть свой позор. Все веселье исчезло. В этот сырой холодный день мы снова должны были расстаться и не знали, когда и где или вообще встретимся ли снова.

– Нет никакой причины для паники, – сказал Лес, как только я прибыл, – инструктаж будет не ранее восьми часов вечера, но Викарий хочет, чтобы мы днем отправились в кровати и немного поспали.

Я лежал между влажными простынями, но все никак не мог заснуть. Когда в вечерних сумерках мы брели в столовую, кто-то крикнул: «Инструктаж отложен на час. Теперь до девяти часов».

После еды Джордж достал колоду карт. «На сто пенсов», – сказал он и сел напротив Леса. Моим партнером стал Гарри.

Мы играли в течение приблизительно двух часов, когда какой-то летчик начал писать мелом на доске объявлений. Он написал: «Инструктаж отложен до 24.00, до полуночи».

Вскоре после этого раздался телефонный звонок и всем экипажам посоветовали лечь спать и ждать раннего подъема.

Мы пришли в барак и частично разделись. Чулки Одри были предметом грубых шуток, пока Рей не выключил свет.

Дверь барака распахнулась, сверкнул луч света, и чей-то голос прокричал с садистской радостью того, кто уполномочен нарушать тишину: «Подъем, подъем!» «Сейчас двенадцать двадцать, – произнес голос, – а инструктаж в час».

Дверь захлопнулась. Пол храпел.

Мы пострадали от внезапного вторжения, почему же Пол не должен был также пострадать? Лес подошел

к голове, а Джордж к ногам его кровати. Раз, два, три!..

– Какого дьявола! – раздался крик из одеяла, извивавшегося на полу.

– Через десять минут мы должны идти, – объявил Лес.

Из груды постельного белья высунулась голова Пола, его волосы топорщились, как у франта.

– Пошли вы... – сказал Пол.

Придя в комнату для инструктажей, мы узнали, что сегодня это был Хохенбудберг^[108], городок на железной дороге между Дуйсбургом и Крефельдом, цель налета заключалась в том, чтобы уничтожить подвижной состав и блокировать пути, ведущие в Клеве, к точке, в которой заканчивалась линия Зигфрида^[109]. Офицер разведки сообщил нам, что настойчивые атаки сортировочных станций и железных дорог практически полностью сковали немецкую армию. Транспортная система Третьего рейха была в хаосе. Безнадежно дезорганизованная Германия лежала между стальными тисками союзнических войск на Западе и сокрушительной приливной волной русских войск на Востоке.

Нас не тревожили грандиозные планы разгрома врага; все, что касалось нас, так это то, что мы должны были выполнить еще десять вылетов и благополучного вернуться из десятого.

Время взлета было перенесено с 2.15 на 3.00. Мы курили и перебрасывались словами. Взлет был отсрочен еще на полчаса, и к тому времени, когда в 3.45 мы все же взлетели, то находились в такой прострации, что это прошло так, словно мы никуда и не летели.

Вылет прошел довольно серо, и после завтрака я лег спать, но перед тем, как лечь, снял чулки Одри и скатал их в клубок.

Днем в барак вошел Диг и разбудил нас. Когда все окончательно проснулись, он сел на край кровати, зажег сигарету и начал:

– Вы не ожидали подобного.

Все молчали.

– Сегодня из штаба группы пришла новая директива. Она вносит поправки в приказ о продлении срока тура до тридцати пяти вылетов. Теперь приказ такой – «сорок вылетов над вражеской или оккупированной противником территорией».

Гробовую тишину нарушил Джордж:

– Но это означает, что нам остается выполнить четырнадцать вылетов! Мы отброшены в положение, в котором были два месяца назад!

– Верно, напарник.

– Мы не выполним их, – сказал Джордж. Он произнес это с такой убежденной безысходностью, что она эхом откликнулась в каждом из нас [\[110\]](#).

Глава 9

БОМБАРДИРОВКА ДРЕЗДЕНА

В то время как остальные пошли в столовую, чтобы посмотреть, открылся ли бар, я отправился на поиски Никки. «Разве вы не слышали», – сказал один из членов его экипажа, а затем объяснил, что Никки больше не летал с ними. Во время открытой вечеринки в столовой и в присутствии множества приглашенных леди он заявил: «Я покажу вам кое-что, о чем вы сможете говорить», а затем расстегнул пуговицы на ширинке и помочился на пол. На следующий день его отправили в Шеффилд на трехнедельные дисциплинарные курсы.

В жизни Никки не был эксгибиционистом, и это была дурацкая выходка; должно быть, он был очень пьян и испытывал большую, чем обычно, ненависть ко всему человечеству. Как далеко может зайти человек, пытаясь отгородиться и продемонстрировать свое презрение к общепринятым нормам поведения? Никки зашел далеко. Однако совсем другая проблема заставила Викария собрать все экипажи в комнате для инструктажей. В последнее время совершенно секретная информация относительно наших будущих целей распространялась среди наземного персонала и даже гражданского населения раньше, чем сами экипажи узнавали, что им предстоит бомбить. Были подозрения, что кто-то в нашей эскадрилье был ответственен за эти опасные откровения, и Викарий попросил, чтобы экипажи немедленно сообщали обо всем, что им покажется подозрительным. «Неосторожный разговор стоит жизни, – сказал он, – и мне не нужно говорить вам, сколько жизней будут под угрозой, если немецкое Верховное командование

заранее узнает, куда направляется поток бомбардировщиков».

После того как собрание закончилось, Диг собрал экипаж вместе, но при этом он преднамеренно не стал просить Гарри присоединиться к нам. Причина этого вскоре прояснилась.

– Все мы знаем, какой чертовски хороший парень Гарри, – начал он и продолжил: – Но, проклятье, я не могу понять, как он всегда узнает, когда нам предстоит лететь. И временами он может делать точные предположения о нашей цели прежде, чем мы узнаем о ней.

На лице Дига, пока он говорил, отражалось выражение неловкости, и, когда он закончил, возникла смущенная пауза. Я заполнил ее, спросив, верит ли он в интуицию.

– В известных пределах, – ответил он, – но не каждый раз. И если это интуиция, то мы должны попросить его быть особо осторожным и не распространять свои предчувствия.

Я согласился, но заметил, что для этого потребуются немалый такт.

Снова повисла неловкая тишина, Диг смотрел на каждого из нас, словно просил совета. Было видно, что он питает отвращение к своим обязанностям.

В висевшей тишине мне вспомнился необычный эпизод, о котором я никогда не рассказывал другим и который был связан с Гарри. Он произошел вскоре после того, как мы прибыли в эскадрилью, и до того, как мы прошли обучение использованию системы GN. Однажды утром в разгар инструктажа перед рейдом на Кельн Викарий объявил, что пришел сигнал, который означал небольшую задержку. Инструктаж был прерван, но мы получили инструкции оставаться поблизости.

Это было утро одного из тех редких ноябрьских дней, когда небо было абсолютно чистым, а воздух – обманчиво теплым, словно весна сумела обогнать зиму. Гарри и я прогуливались по маленькой сосновой роще около комнаты инструкторей, пиная летними ботинками ветки и шишки. Без всякого предисловия он сказал:

– Вчера вечером мне приснилось, что я стою у надгробной плиты своего старого друга. Кого-то, кто погиб в авиакатастрофе, когда я был в Канаде. Я пробыл там недолго, когда он появился. Он протянул свою руку, чтобы поздороваться со мной... Мне не нравится этот сон.

Если ему этот сон не нравился, то я его ненавидел.

– Но я не думаю, что мы сегодня полетим, – произнес он.

С этим малым утешением мы побрели назад к комнате инструкторей, и, хотя Гарри говорил о повседневных вещах, я чувствовал себя неловко. Солнце сияло, были слышны знакомые звуки работы проверяемых двигателей, и все же, когда он рассказал об этом сне, я ощутил у себя на загривке те же мурашки, которые возникают при чтении рассказов о призраках или когда ночью услышишь странные завывания ветра.

В конце концов экипажи были вызваны для продолжения инструктажа. Когда все расселись, вошел Викарий. «Так, парни, – начал он, – произошло изменение цели. Четыре экипажа ждет разочарование, потому что предстоит налет только с использованием системы GN. Остальные сегодня не полетят». Он прочитал вслух четыре фамилии командиров экипажей, Диг был первым в этом списке.

А теперь Диг смотрел на нас, надеясь, что кто-нибудь сможет убедительно объяснить причины предчувствий Гарри.

Тем, кто нашел объяснение, оказался Лес. Он предложил, что в следующий раз, когда будет объявлен боевой приказ, мы должны будем устроить так, чтобы все время до инструктажа рядом с Гарри был кто-то из нас. Таким образом, никто не сможет подойти к Гарри без нашего ведома, и когда придет время инструктажа, то мы попросим его, чтобы он предсказал нашу цель.

Никто сильно не беспокоился об этой проверке; она ничего не доказала бы, и ни один из нас не думал, что Гарри преднамеренно допускал утечку информации. С другой стороны, его догадки были иногда сверхъестественными, и должна была наступить та точка, когда предсказания не могли быть больше объяснены лишь интуицией. Мы достигли этой точки. Мне не нравилась идея относительно проверки, и я сказал об этом, но Диг остался стоять на своем; он не думал, что делает нечто плохое, и если мы могли раз и навсегда убедиться в том, что догадки Гарри не наносят вреда, то каждый почувствовал бы облегчение. Последовал безрезультатный разговор о даре интуиции, и все вновь подтвердили, каким чертовски хорошим парнем был Гарри, и, наконец, соглашение претворить план Леса в жизнь при подходящем случае было достигнуто.

Когда был объявлен следующий боевой приказ, экипаж был разделен, и потому проверку отложили. Поскольку инструктаж был намечен лишь на вечер, я поехал в Бери-Сент-Эдмундс, чтобы проверить утечку топлива на восстановленном мотоцикле. Покинув гараж, я бродил по улицам и, наконец, оказался перед публичной библиотекой. Это был холодный ясный день, и лучи солнца через окна освещали книги, которые я открывал. Я знал, что в этот самый момент каждый «Ланкастер» заправляется максимальным количеством топлива, а это означает, что предстоит глубокий рейд над вражеской территорией, и чувствовал себя более

беспокойным и возбужденным, чем обычно. Возможно, мой выбор книг был неосознанной попыткой установить связь с прежней безопасной жизнью, потому что я нашел и читал поэмы, которыми наслаждался в школе. Но если это и была некая своеобразная безопасность, которую я искал, книги все же не могли обеспечить успокоение, и я нервничал все больше и больше.

Когда я вернулся обратно, солнце стояло низко на западе, а небо на востоке уже потемнело. В Германии уже была ночь.

За едой перед полетом все пытались предположить, что будет нашей целью. Гарри сказал: «Берлин, возможно», но он признал, что у него нет никаких предчувствий на этот счет.

Лес и я вместе шли к комнате инструкторей.

На настенной карте длинная красная ленточка начиналась в Суффолке, опускалась вниз к Бичи-Хед ^[111], шла на юг и восток над Францией, проходила южнее Кельна, между Франкфуртом и Мангеймом, минуя Штутгарт, поворачивала на северо-восток в направлении Нюрнберга над неизвестными городами Саксонии к месту под названием Дебельн ^[112], откуда следовал сорокакилометровый отрезок захода на цель – Дрезден.

Никто никогда прежде не слышал о налетах на Дрезден, и это была практически безопасная цель, потому что она не была окружена мощным поясом противовоздушной обороны, как города Рура или Берлин. Я ощутил почти что радость, когда ведущий бомбардир начал раздавать бумаги, из которых следовало, что каждый «Ланкастер» будет нести одну 4000-фунтовую «булочку» ^[113] и канистры с зажигательной смесью.

Начался основной инструктаж, разговоры стихли, и экипажи, сгрудившись, сидели на скамейках перед

столами, покрытыми картами. До последнего времени нам говорили, что Дрезден сравнительно незначительный город, но после недавно начавшегося наступления русских войск его население увеличилось за счет миллиона беженцев. В городе царил хаос, и наш налет должен был усилить беспорядок и разрушить коммуникации. В операции участвовали до восьмисот «Ланкастеров», атака выполнялась двумя волнами; наша эскадрилья должна была достигнуть цели в конце второй волны, атака которой, по расчетам, должна была начаться в 1.30. Бомбардиры будут по радио получать указания с находившегося над целью бомбардировщика наведения. Нам также сказали, что, хотя над большей частью Континента облачно, небо над Дрезденом должно быть ясным.

Во время инструктажа я вспомнил кинохронику, снятую в начале войны, и перед моим мысленным взором промелькнул длинный поток французских беженцев с их ручными тележками со сваленным скарбом и детскими колясками, разбегающийся в панике, когда падали бомбы с пикирующих бомбардировщиков «Штука»^[114]. Воспоминание было коротким и ярким и растревожило мои чувства, так и не оставив меня.

Когда инструктаж закончился, нам надо было убить время в ожидании автобуса, который должен был доставить нас на стоянку «Эй-Эйбла». Я оставил шумную и прокуренную комнату для инструктажей и вышел наружу. Ночь была холодной, мерцали звезды. Некоторое время я стоял один, размышляя о предстоящем вылете, о своем доме и об Одри.

Вернувшись к остальным, я ощутил, как все они были возбуждены и напряжены. Безусловно, это был самый дальний вылет, когда-либо выполнявшийся нами, и мы должны были оказаться в пределах ста десяти

километров от наступающих русских, это означало, что мы будем находиться в воздухе в течение девяти часов.

Появился Диг с руками, полными шоколада, жевательной резинки и леденцов.

– Вот ваши пайки, напарники, – сказал он.

– Молочный шоколад для разнообразия, – заметил Пол. Это было роскошью; обычно шоколад был простым; но Джордж выглядел обеспокоенным. Обычно он обменивал свою резинку на шоколад Пола и приберегал его для своего младшего брата.

– Разве ты не хочешь меняться? – спросил он.

На лице Пола можно было увидеть борьбу чувств. Он любил молочный шоколад, но был знаком с братом Джорджа.

– Вы правы, деточка, – произнес он. – Я буду меняться.

Диг раздал аварийные комплекты, и вскоре после этого пришел автобус, готовый доставить нас на стоянку «Эйбла».

Я проверил свои пулеметы и приборы, в то время как Диг и Рей прогревали двигатели. Это был первый вылет «Эйбла» после приземления в Сент-Эвале.

Мы взлетели в 21.40; к этому моменту лидеры первой волны находились на последнем отрезке маршрута к Дрездену. Я расположился в своем отсеке, что было нелегкой задачей, поскольку запасы «Window» занимали каждый свободный дюйм, и приготовился к скучному полету над Англией. Внезапно я увидел, что прямо к нам с правого борта приближается «Ланкастер». Я прокричал предупреждение, а затем «Ланкастер» исчез. Это было за одно или два мгновения до того, как я понял, что мои глаза обманули меня, и я был благодарен за то, что внутренняя связь не была включена и никто не услышал мой панический крик.

Ночь была темной, но свет звезд был достаточно ярким, чтобы разглядеть английскую береговую линию.

«Эйбл» начал набирать высоту, и к тому времени, когда мы надели кислородные маски, а Диг включил наддув двигателей, мы были уже над Францией. Сформировалась облачность, и ниже нас лежало обширное белое пространство. Я оставил свой отсек, протиснулся мимо Рея и сел около Леса. Тот работал с системой навигации и торопливо записывал какие-то цифры; его плечи казались более сутулыми, чем обычно. Я щелкнул выключателем системы H2S. Отметка импульса замерцала и запрыгала по экрану. Я настроил систему и стал ждать отраженных от земли сигналов.

Лес сказал, что мы проходим над линией фронта, и вскоре после этого пятнышки на экране его системы стали извивающейся зеленой полосой.

– Джерри^[115] ставят помехи, – доложил он Дигу и спросил меня: – А у тебя как дела, Майк?

– Никак, – ответил я ему.

Последовала долгая пауза, сопровождаемая лишь гулом «Эйбла», летевшего сквозь ночь.

Неожиданно заговорил Пол:

– Слева огонь зенитной артиллерии.

– Да, и справа тоже, – произнес Диг.

– Ага, точно, – сказал Лес. – Мы между Франкфуртом и Мангеймом.

Рей начал ворчать, вернее, он подключился к внутренней связи, чтобы произнести пару слов.

– Чертов Майк, – буркнул он.

– Что теперь? – спросил я.

– Только то, что, пока ты прикидываешься, что занят полезным делом, я должен выбрасывать «Window». Ты знаешь, что, как предполагается, я должен вести журнал работы двигателей.

– Что стоит вытолкнуть наружу несколько кусков бумаги?

Я сказал так, чтобы вопрос походил на насмешку, и он попался на крючок.

– Проклятое занятие, – парировал он сердито, – когда должен ползать туда-сюда по твоему отсеку.

– Старик, это поможет тебе не растолстеть. – На этот раз я говорил с одним из самых тягучих оксфордских акцентов, которые бесили его. Он заявил, чтобы я проваливал к черту и что он питает отвращение к проклятым бездельникам-бомбардирам, которые никогда не делают свою работу должным образом и которые, что бы то ни было, самые бесполезные люди на борту.

Когда он закончил, Лес спросил:

– Ничего нового, Майк?

Я мотнул головой. Он потянулся и приглушил свет.

– А теперь увеличьте яркость, – сказал он.

Я повернул ручку «яркость».

– Все еще ничего?

Я ответил ему, что пока все слишком расплывчато. Нюрнберг должен был быть в пределах дальности действия системы, но я не мог идентифицировать его.

Разговор продолжил Диг, сказавший: «Впереди зенитный огонь».

Последовала длинная пауза.

Заговорил Лес:

– Система радионавигации полностью подавлена помехами. Я не могу определить наше местоположение в течение более часа. Посмотрим, как мы будем лететь по счислению по звездам.

– Не работают обе системы навигации и бомбометания? – раздался голос Пола.

– Все еще не спишь, юниор? – поинтересовался Диг.

– Наполовину. Я чертовски замерз. Этот электрокомбинезон не работает.

Лес откинулся на спинку и посмотрел на меня. Кислородная маска закрывала его лицо до переносицы.

Над маской блестели его глаза.

– Я собираюсь бездельничать, – сообщил он. – Летим дальше на простейшей аэронавигации.

Затем удача улыбнулась нам. Экран системы H2S прояснился, и, когда зеленая отметка начала смещаться вниз по маркеру курса, я смог четко определить город приблизительно в пятнадцати километрах впереди. Это мог быть только Дебельн, над которым мы должны были повернуть для захода на цель. Лес сверил свои вычисления с моими данными и согласился.

Я оставил блок H2S и протиснулся мимо Рея в свой отсек. Хотя мы были в сорока километрах от Дрездена, его пожары окрашивали небо впереди в красный цвет. Прогноз погоды оказался верным. Облаков над городом не было.

В шести километрах от цели стали четко видны другие «Ланкастеры»; их силуэты чернели на фоне розового зари. Это было похоже на то, как если бы кто-то смотрел сверху вниз на огненные контуры кроссворда: пылающие улицы простирались с востока на запад и с севера на юг. Это зрелище повергло меня в благоговейный страх. Затем я услышал голос Дига: «Майк, куда ты хочешь, чтобы я полетел?»

В радиации не было ничего слышно от бомбардировщика наведения.

Я сказал Дигу, чтобы он выполнил правый разворот к южной части города. Он отвернул самолет от центра этого ада, и, когда мы были над границей огня, я нажал на сброс бомб. Я надеялся, что наш груз упадет среди полей и лугов; я не мог забыть того, что нам сказали на инструктаже, и старую кинохронику немецких зверских бомбардировок с пикирования.

Раздался голос Джорджа:

- Лес, я получил радиограмму с данными о ветре.
- Да, деточка. Давай их.

– 295 градусов, 65 километров в час.
– Спасибо, деточка.
– Как это соотносится с твоими данными, Лес? – задал вопрос Диг.

– Неплохо, но я думаю, что мне придется поработать.

– Всего хорошего. Продолжайте.

После длительного периода лежания на животе и выбрасывания «Window» я ощутил, что засыпаю, и сказал Лесу, что возвращаюсь, чтобы продолжить работу с H2S.

– Хорошо, я настрою ее для тебя, – любезно ответил он.

– Таким образом, я снова должен выбрасывать «Window», не так ли? – Рей полагал, что единственная причина моего перемещения назад состояла в том, чтобы затруднить его жизнь.

На столе Леса стоял термос с кофе, и он налил чашку для меня. Наше местоположение на карте казалось слишком близким к цели, но он рассчитывал на более сильный ветер, чем тот, что был указан в радиোগрамме.

– Мы только что прошли над большой рекой, – сообщил Диг.

Экран H2S показывал размытые отраженные сигналы; было невозможно идентифицировать никакие города.

В разговор вмешался Гарри:

– Я вижу реку, о которой упоминал Диг. Ее петля как подкова, – наступила пауза, когда он определял навигационное местоположение мерцающего водного изгиба, – направление 45 градусов в пяти километрах.

Лес и я детально изучали карту.

– Это мог быть Дунай, – сказал я.

– Это означает, что мы в тридцати километрах от маршрута.

Я снова обратился к H2S и увидел то, что, возможно, было змеившейся линией реки. Это, кажется, подтверждало сообщение Гарри. В течение нескольких минут Лес размышлял, и его глаза выглядели утомленными и озабоченными. Наконец, он сказал:

– Я не буду использовать засечки. Не думаю, чтобы ветер мог так сильно измениться.

Рей воспользовался возможностью, чтобы отыгаться.

– Ты ни к черту там не нужен, Майк, – заявил он. – Возвращайся и для разнообразия немного поработай. Я сыт по горло бросанием «Window».

Я начал пробираться обратно в свою нору.

«Эйбл» летел сквозь темноту. Время текло медленно. Впереди струями забила зенитная артиллерия и несколько конусовидных лучей прожекторов безуспешно искали «Ланкастер». Число прожекторов и зениток указывало на большой город. Я сказал об этом Лесу.

– Да, это – Нюрнберг, – уверенно ответил он.

– Нюрнберг! – хором воскликнул экипаж.

– Мы должны пройти над ним, напарник, – ошибочно заявил Диг.

– Мы – нет, как ты знаешь.

– Сколько километров до границы Германии? – спросил Пол.

– Несколько сотен, – ответил Лес бодрым голосом.

Впереди, извиваясь, пролетел поток красных трассеров. Где-то поблизости должны были находиться вражеские истребители. Я встал, забрался в промерзшую носовую турельную установку, проверил пулеметы и снял их с предохранителей.

Казалось, прошла вечность, прежде чем Пол снова спросил, не пересекли ли мы уже линию фронта.

– Еще нет, – ответил Лес, – мы еще немного южнее Штутгарта. – Затем он начал что-то фальшиво напевать;

никто не сказал ему, что он не выключил микрофон. Наша судьба была в его руках, и его навигационное счисление должно было привести нас домой.

Штутгарт – город, который мы до этого посетили во время нашего третьего боевого вылета, и этот полет теперь казался бесконечным.

Впереди, как большие, медленно падающие звезды, опускаются вниз сигнальные ракеты, выпущенные истребителем. Следует бурный обмен мнениями; враг бродит где-то выше.

Сигнальные ракеты продрейфовали назад и исчезли.

– Мы миновали линию фронта, – в конце концов произнес Лес.

Когда мы пересекли французское побережье, первые слабые лучи дневного света стерли с неба последние звезды. Я опорожнил канистру Дига в третий и последний раз.

– Мы ниже трех тысяч, – сказал Диг, – вы можете снять свои кислородные маски. – Он бросил мне вниз пачку ментоловых сигарет. – Они твои. Ты их любишь, а я нет.

Я прикурил и с удовольствием затянулся. Обычно мы соблюдали правило не курить на борту, но время от времени было приятно нарушить правила, установленные для нашей же собственной пользы другими людьми, и это был как раз такой случай.

Мы приземлились на базе через девять часов и тридцать пять минут, преодолев приблизительно 2400 километров. Это был личный успех Леса, чья система навигации отказала вскоре после прохождения линии фронта.

Все самолеты эскадрильи возвратились благополучно, и во время доклада все экипажи рассказывали о громадных разрушительных пожарах. Никто никогда не видел ничего, что могло бы

сравниться с Дрезденом. Просто не было прилагательных или доступных сравнений. Это походило на попытку описать явление, которое человеческие глаза никогда прежде не видели. Размеры и слова «фантастическое зарево в небе» не описывали гектары и гектары улиц и домов, опустошенных огненными смерчами, и чудовищный шар розового цвета, который достиг высоты, недостижимой самолетами.

Мы легли спать в девять часов утра, сразу же после завтрака. Я проспал четыре часа, а затем умылся, побрился и, одевшись, сел на мотоцикл. Я скоро должен был встретиться с Одри и чувствовал себя прекрасно. Проезжая по базе, я остановился около штаба, чтобы удостовериться, что экипаж больше не потребуется в течение дня.

– Что-нибудь есть? – спросил я летчика, стоявшего в дверях.

– Есть, – ответил он. – Вывешен боевой приказ на сегодняшний вечер.

К доске объявлений была прикреплена бумага; она содержала машинописный список фамилий, и наш экипаж был среди них.

– Снова минимальная бомбовая нагрузка, – сказал кто-то. Он произнес это так, как если бы обнаружил то, во что верилось с трудом.

Я отправился в столовую, позвонил в отель «Ангел» и попросил, чтобы администратор передал Одри, что я могу опоздать.

Глава 10

ПРОВЕРКА

Оглядываясь назад, я думаю, что в тот момент стал кем-то вроде наемного или профессионального солдата. Дрожь от возмущения на инструктаже перед рейдом на Дрезден и сброс бомб на его периферии в надежде, что они, не принеся вреда, упадут в поле, были последними жестами обычного гуманизма. Если быть честным, то я не уверен, что для меня было более неприятным – мысль о фактической бомбежке беженцев или мысль, что когда союзники бомбили беженцев, то это было правильно, а когда немцы делали то же самое, то всегда неправильно.

Когда после рейда на Дрезден был объявлен новый боевой приказ, я понял, что мне платят за то, чтобы я выполнял свою работу, и что я должен делать эту работу. Если я должен быть проклят, то буду проклят. Я больше не волновался. Страх не имел никакого отношения к профессионализму. Каждый боялся, когда его работа была опасной, но никто не размышлял о страхе, когда опасность миновала. Каждый должен был ожидать, что его личные планы будут сломаны в одно мгновение, и что вместо ощущения любовного жара он будет дрожать от холода в кабине на высоте 6000 метров, и что он должен принимать эту замену без злобы.

Я прекратил считать число вылетов, оставшихся нам до завершения тура. Насколько я мог полагать, мы должны были продолжать летать, пока нас не убьют, и не надо было дразнить себя перспективой оказаться в полной безопасности. Приняв наихудшее, будет легче жить для лучшего и в настоящий момент. Когда каждый достигает этого состояния, то идеалы и теории

цивилизации и культуры походят на пустую болтовню. Становится совершенно ясно, что человек – это в основном эгоцентричное животное, унаследовавшее огромный груз агрессивных побуждений, и что любая идея о том, будто мир во всем мире может надолго установиться цивилизованными стремлениями просвещенных мужчин и женщин, имеет такую же вероятность преуспеть, как движение, стремящееся запретить оргазм при всех случайных сексуальных контактах.

Сама война не ожесточает людей; война – это просто одно из состояний бытия. Люди «ожесточаются» защитными механизмами их собственных мозгов, когда с ужасными последствиями войны (внезапная смерть друзей, искалеченные тела) больше нельзя справляться на цивилизованном уровне естественного сочувствия. Мужчины и женщины больше не могут выдерживать безгранично высокую интенсивность потрясающего ужаса, продолжая при этом участвовать в действиях, вызывающих этот ужас. Именно в этот момент мозг находит спасение, и это может быть частью инстинкта самосохранения, который «ожесточает» людей и делает их безразличными к страданию других.

Эти мысли не были в моей голове, когда я ехал от столовой к барaku, чтобы сообщить экипажу новости о новом вылете (немногие люди получают откровение по дороге в Дамаск)^[116]. Но я думаю, что состояние, которое я попытался описать, быстро развивалось в моем подсознании, и я уже был готов не обращать внимания на разочарование от несостоявшейся встречи с Одри.

Внутри барака мне предстала картина непривычного порядка. Экипаж был великолепен в своих лучших парадных мундирах, и медные пуговицы

сияли, словно ночные огни в городе. Джордж, Лес и Пол уже навели лоск и ждали Рея, полировавшего ботинки, которые и так уже сверкали. Только Гарри, сидевший на кровати, был одет в повседневную форму. Он догадывался, что не было никакого смысла одеваться для прогулки в город?

– Почему ты вернулся, Майк? – спросил Лес.

– В чем дело? – поинтересовался Джордж.

Пол предвосхитил мой ответ.

– Мы летим, – сказал он.

Рей поднял глаза от своих ботинок.

– Ох, парни, – произнес он устало.

Я сообщил им, что это будет очередной вылет с минимальной бомбовой нагрузкой и что мы летим на «Эй-Эйбле». Когда я говорил, Лес, поймав мой взгляд, слегка кивнул в направлении Гарри.

– Гарри, – сказал я, – парни не понимают твои предчувствия. Ты целиком получаешь их из своей головы и ниоткуда еще, не так ли?

– Ты знаешь, что так и есть, – ответил он. Он посмотрел на остальных. – Все нужно объяснять, а? Я бы рассердился, если бы не был так удивлен. – Он засмеялся, чтобы показать, что это развлекает его, но все мы смотрели смущенно.

– Без обид, парень, – произнес Лес.

Пол пересек барак и сел около Гарри.

– Ты должен признать, что для таких невежественных ублюдков, как я, трудно понять эти вещи. Такие типы, как я, Джордж и Лес, не пытаются быть умными. Мы лишь любопытны.

Для Пола это была настоящая речь. Гарри посмотрел на него долгим удивленным взглядом и сказал:

– С тобой все в порядке, юниор.

Последовал общий разговор о сложности человеческого мозга и о том, как мало мы понимаем

любой из его процессов; затем Пол спросил:

– Гарри, как ты думаешь, куда мы отправимся сегодня ночью?

– В Берлин, я надеюсь.

(По некоей странной причине Гарри всегда хотел нанести один визит в Берлин.)

Джордж пошел искать Дига, чтобы удостовериться, что тот знает о ночном вылете, а Лес предложил нам сыграть несколько партий в бридж.

Все время, остававшееся до инструктажа, Гарри был с двумя или тремя членами экипажа. Взлет намечался на 20.00, и я пошел в комнату для инструктажей, как только она открылась. Красная лента на стене вела к городу приблизительно в шестидесяти километрах к западу от Дрездена. Я никогда не слышал об этом месте как о цели и сомневался, что и Гарри тоже.

Отметив цель, я пошел в смежную комнату, где ждали Диг и остальные. Я думаю, что к этому моменту Гарри понял, что он был в центре какого-то заговора, но не знал его природу. Я испытывал смешанные чувства: хотел, чтобы он доказал, что действительно обладает своего рода даром предвидения, потому что это показало бы, что любая утечка информации о целях шла не через него. С другой стороны, я чувствовал, что, будучи вовлеченным в заговор, я предавал нашу с ним дружбу.

Экипаж смотрел на меня. Я решил, что не должен задать роковой вопрос, и просто сказал:

– Сегодня вечером у нас не будет много времени для сна.

Тогда Диг повернулся к Гарри и произнес:

– Попробуй предугадать цель, напарник.

В эту минуту, я полагаю, Гарри понял, что это было больше чем заговор; это была проверка. Он пересек комнату и подошел к висевшей на стене карте Европы.

Она была меньше карты в комнате инструктажей, и на ней не было никаких отметок в виде ленты.

Он поднял руку и вел ею по карте, пока его указательный палец не достиг Лейпцига; затем он пересек провинцию Бранденбург. Он сделал паузу, его палец начал перемещаться к Хемницу, где и остановился. Если бы он выступал на сцене, то это, вероятно, было бы не более театрально.

– Это может быть Лейпциг, или, возможно, Бранденбург, или даже Хемниц... Я думаю, что это будет Хемниц, – сказал он.

Теперь экипаж снова смотрел на меня. Один я знал, какая будет цель.

– Он прав, – произнес я.

Мгновение Диг выглядел ошеломленным, затем он выдохнул «Боже!», повернулся и отправился в комнату для инструктажей, словно должен был убедить себя в том, что я говорил правду.

Гарри был расстроен.

– Что это все значит? – спросил он.

Никто не смог дать ему вразумительный ответ.

Чувствуя неловкость, экипаж собрался на основной инструктаж. Хемниц, как нам сказали, был переполнен беженцами, которые сумели избежать бойни предыдущей ночью, и мы снова должны были посеять панику, бомбя это место, уже фактически повергнутое в хаос огромным притоком беженцев. Если налет окажется столь же успешным, как налет на Дрезден, то маловероятно, что мы будем выполнять дальнейшие вылеты к русскому фронту. Я слушал это без каких-либо сомнений. Я был гораздо более обеспокоен тем, что Гарри сидел как можно дальше от нас, но так, чтобы его не посчитали принадлежащим к другому экипажу. И все же с абстрактной точки зрения нравственности и морали, в отличие от практических соображений в части помощи русскому наступлению, налет на Хемниц,

вероятно, был менее оправданным и более бесчеловечным, чем налет на Дрезден.

Нам сказали, что эскадрильи «Москито»^[117] совершат отвлекающие налеты, чтобы увести вражеские истребители. Было две отдельных атакующих волны; наша эскадрилья должна была достичь цели в конце второй волны. Указания будут поступать с бомбардировщика наведения. В каждой волне насчитывались более трехсот самолетов.

Заканчивая инструктаж, Викарий привычно произнес: «Удачи вам, парни, и когда вы повернете обратно, пусть там ничего не останется от Хемница».

Диг ушел за летным пайком. После его возвращения, когда я помогал ему разделить паек на семь равных частей, Гарри подошел и потянул за плечо, чтобы привлечь мое внимание. Я повернулся не сразу.

– Послушай, – резко произнес он мне в лицо. – Если бы ты не продолжал боевые вылеты сегодня ночью, то я бы врезал тебе!

Он пошел прочь такой размашистой походкой, что свободные концы подвесных ремней его парашюта хлопали по бедрам.

– Что это с ним? – спросил Диг.

Я не знал, но предположил, что Гарри был разъярен, что я принял участие в его проверке.

Маршрут к Хемницу был подобен маршруту на Дрезден. Техники устранили неисправность в системе навигации, но отметили, что H2S остается временно неработоспособной.

Над Континентом облака раскинулись от французского побережья и до Восточной Германии, и сигнальные огни, сброшенные «Патфайндерами» над Хемницем, практически сразу пропали из вида. Голос ведущего с бомбардировщика наведения канадца был ясно слышен по радио. Он продолжал призывать

сбросить еще большее количество сигнальных огней, но лишь немногие откликнулись. Казалось, что он мало представлял, куда направить поток бомбардировщиков. В конце концов, он с раздражением бросил мольбы о сбросе сигнальных огней. «О, черт, – произнес он. – Я возвращаюсь домой. Увидимся за завтраком».

С «Ланкастера» впереди упали несколько сигнальных огней на парашютах, и я решил, что могу сбросить бомбы, ориентируясь по ним. Я начал передавать Дигу команды по корректировке курса. Словно не осознавая, что цель уже близко, Гарри начал о чем-то болтать.

– Заткнись, – бросил Диг.

– С кем это, черт возьми, вы говорите? – возмутился Гарри.

– Заткнись! – прокричал Диг.

– Никто не может говорить мне «заткнись».

– Бомбы пошли, – доложил я.

– Ты выполнял заход, Майк? – В голосе Гарри были удивление и неуверенность.

– Да, выполнял.

– Сожалею, *Майк*. – Ударение на мое имя подразумевало, что он не приносил извинения Дигу.

Диг заговорил медленно, с паузами, как человек, который с трудом сохранял самообладание.

– Чертовски скверное представление, – произнес он.

– Хорошо...

– Забудьте об этом, – резко бросил Диг.

Лес сообщил новый курс, и это прекратило спор.

И снова мы пробивались домой против сильного встречного ветра. Все устали; наступило длительное молчание.

Затем без какого-либо предупреждения Гарри начал палить из своих пулеметов. Приблизительно в двухстах метрах от нашего хвоста появился Ju-88. Очередь отпугнула его. Возник короткий всплеск возбуждения,

который закончился так же внезапно, как и начался. Затхлый запах кордита^[118] дрейфовал в носовые отсеки.

Мы приземлились в 4.45, проведя в воздухе восемь часов и двадцать минут.

Еще до рассвета я был с Одри и в качестве меры предосторожности взял с собой несколько «пилюль бодрствования» (таблетки бензедрина^[119], которые официально выдавались экипажам самолетов). Казалось расточительством лечь в кровать с привлекательной женщиной и затем быстро заснуть; я так устал, что полагал, что не смогу бодрствовать без стимуляторов. Бензедрин подействовал хорошо, но к тому времени, когда я вечером вернулся на базу, чувствовал, что хочу выспаться за двоих.

На следующий день я пошел на офицерские квартиры. Диг и я сидели в его маленькой спальне, которая была обставлена лишь немного лучше, чем наш барак. Я сказал ему, что Гарри все еще подавлен после «проверки» и инцидента над Хемницем. После некоторого обсуждения Диг согласился собрать экипаж, чтобы обсудить ситуацию. Затем последовала встреча в бараке, в конце которой он и Гарри обменялись рукопожатиями. Никто никогда снова не вспоминал о предчувствии или интуиции, а Гарри больше не делал попыток новых предсказаний.

Глава 11

«ЗА ЧТО, ЧЕРТ ВОЗЬМИ, МЫ СРАЖАЕМСЯ?»

В эскадрилье работали полдюжины рядовых авиации (второго класса) из Вест-Индии. Никаких рядовых авиации третьего класса не было; рядовой второго класса, говоря излюбленными словами представителей касты ворэнт-офицеров, был самой низшей формой жизни в военно-воздушных силах. Однажды один из вест-индийцев, назначенный очистить мусорный ящик, свалил его содержимое на поляну недалеко от канцелярии. Никто не сказал ему, где мусорные ящики должны быть освобождены, и он подумал, что этот кусок травы был подходящим местом. Ему заявили, что он отвратительный солдат и что он никогда не должен вываливать мусор около канцелярии. Не имея никакого иного желания, кроме как угодить, он тщательным образом поместил содержимое следующего мусорного ящика в центре лужайки около офиса адъютанта. Его обвинили в неповиновении приказам.

Он пришел к Гарри и попросил выступить его защитником. Это прошение Гарри принял с удовольствием, и он был разъярен, когда узнал, что вест-индиец был приговорен к семи дням гауптвахты, в то время как он, Гарри, после возвращения из рейда на Хемниц отсыпался, избавляясь от последствий долгого ночного полета. Мало того что его чувство справедливости было оскорблено, а в глазах своих соотечественников он занимал особое положение (где-то между королем Георгом VI и Богом), он чувствовал,

что обязан по отношению к ним и самому себе выступить с протестом против этого наказания.

Форма его протеста была оригинальной. В присутствии штабного ворэнт-офицера он долго и едко рассуждал о несправедливости, допущенной в этом случае, и высмеивал все формы власти до тех пор, пока у ворэнт-офицера не осталось никакого иного выбора, как обвинить Гарри в поведении, наносящем ущерб установленному порядку и дисциплине.

В должное время он под конвоем был сопровожден к Викарию, который, как это было принято, предоставил ему выбор – согласиться с назначенным ему наказанием тут же или предстать перед более высоким начальством, обладавшим более мощными карательными возможностями. Гарри выбрал последний вариант. Его позиция вызвала маленькую сенсацию в столовой, и несколько бравых натур заявили ему, что они поддерживают его и что в защиту своих принципов перетрясут штаб группы, командования и все Министерство авиации.

Гарри вернулся в барак и составил шестистраничный документ в защиту человека, который был приговорен к пребыванию на гауптвахте. Это был риторический документ, в котором немного упоминались Авраам Линкольн^[120] и причины французской революции, но непосредственно перед тем, как Гарри должен был предстать перед групп-каптаном, был объявлен новый боевой приказ. И декларация Гарри относительно прав человека должна была подождать.

Это было весеннее утро с чистым синим небом, когда экипаж поднялся в воздух на «Эй-Эйбле», чтобы подвергнуть бомбежке маленький город на Рейне. Фанатические притязания Гитлера на Антверпен и Брюссель потерпели неудачу в ходе сражения в

Арденнах. В течение нескольких недель союзнические войска оставались неподвижно на линии реки Мез; затем 8 февраля началось наступление на Рейнскую область. Британские войска занимали фронт приблизительно между Неймегеном, Клеве и Гохом^[121]. Дальше на север, на западном берегу напротив Эммериха, сражались канадцы, а на юге, на реке Рур, занимала позиции американская 1-я армия. Теперь для союзнических армий было крайне важно соединиться в одной точке на Рейне. Жители Везеля должны были обнаружить, что по неудачному стечению исторических обстоятельств они стали ядром, крепко зажатым в щипцах для орехов.

Большая часть Везеля с военной точки зрения имела незначительную важность, единственной стратегической целью в нем была железнодорожная ветка. Но теперь она была заполнена немецкими войсками, следовавшими на Западный фронт и оттуда, и поэтому Бомбардировочное командование получило приказ превратить ее в щебень. Такой маленький город представлял собой очень ограниченную по площади цель, и, поскольку солдаты союзников уже подошли к нему, было приказано, что бомбежку должны выполнять только экипажи самолетов с системой GH, чтобы гарантировать самую высокую степень точности.

Когда мы приблизились к линии фронта, вдали на севере можно было увидеть тонкие белые следы запускаемых «Фау-2». Небо над Везелем было чистейшего голубого цвета, испорченного лишь редкими черными каплями. Противовоздушная оборона явно не была очень сильной, но она все же взяла одну жертву, когда «Ланкастер», летевший перед нами, взорвавшись, превратился в громадный шар масла и пламени. Но кроме этой потери, все остальные самолеты благополучно возвратились назад, и все мы

согласились, когда Джордж задумчиво заметил: «Мы могли бы сделать это еще раз».

Желание Джорджа удовлетворили. На следующий день нам сообщили, что мы снова будем бомбить Везель, и разбирательство с Гарри было отложено еще раз. В этом полете с нами в качестве второго пилота летел флайт-сержант, и его восторг по поводу начала боевых вылетов был почти трогателен; это было посвящение его экипажа, состоявшего из сержантов, которые все, как оказалось, собрались в конце взлетно-посадочной полосы, чтобы проводить его. Когда Диг передвинул вперед рычаги дросселей «Эйбла» для взлета, небольшая группа сержантов начала неистово махать, а их рты широко открывались в криках и приветствиях, которые тонули в реве двигателей самолета.

Это был еще один легкий рейд, и на обратном пути Диг по недавно приобретенной привычке сначала пролетел на малой высоте над морем, затем поднялся до трехсот метров над английским побережьем, а затем снизился, чтобы пересечь Восточную Англию лишь на высоте верхушек деревьев. Накануне он промчался над мостом, и две пожилые леди были вынуждены резко пригнуться за парапетом; сегодня он направил «Эйбл» прямо над дорогой, и мужчина, ехавший на велосипеде, оглянулся на шум назад и от испуга свалился. Позже Диг сказал, что это была самая забавная вещь, которую он когда-либо видел.

Тем же вечером Лес услышал, как второй пилот хвастался перед своими людьми. «Настоящий боевой экипаж, – сказал он, – бомбардир спал, пока мы не достигли цели, а шкипер на пути назад выполнил несколько искусных маневров на малых высотах». Было приятно думать, что он приписал мою сонливость хладнокровию. Гарри, испытывавший волнение от своей петиции в течение двух дней и двух вылетов, на третий

день предстал перед групп-каптаном. Он вернулся из его канцелярии в замешательстве. Гарри не разрешили прочитать свое обращение; вместо этого его втолкнули внутрь, предъявили формальное обвинение, присудили строгий выговор, который был занесен в документы, и выгнали вон. Он почти онемел от этой унижительной процедуры, но мудро проигнорировал советы, раздававшиеся ему бравыми личностями в столовой.

Когда члены экипажа слышали о наказании Гарри и увидели, как он несчастный сидел, сжимая шесть страниц, которые так не смог прочитать, то встал вопрос: «За что, черт возьми, мы сражаемся?»

Вест-индеец неумышленно не выполнил приказ, а второму вест-индийцу не позволили высказаться от его имени. Второй вест-индеец выразил протест, а ему не дали объяснить причины его протеста. И все же оба этих человека сражались за Великобританию и за свободу, включая право на свободу слова.

Это была вторая половина февраля, и земля под ногами больше не была твердой как железо. Световой день удлинился, ветки деревьев сбрасывали зимние оковы. Запели птицы, а в эскадрилье, как первые ростки весны, появились новые лица. Узкое место в подготовке было преодолено, и новые экипажи прибывали в эскадрильи по всей Англии.

Налеты на Везель были в воскресенье и понедельник. Во вторник, с другим вторым пилотом, смуглым флайнг-офицером со шрамом на лице, мы узнали на инструктаже, что предстоит дневной налет на завод бензола в Гельзенкирхене. Это должен был быть стремительный бросок с северо-запада и такой же стремительный отход в обратном направлении, но после инструктажа вылет был отменен.

В среду снова состоялся инструктаж по налету на ту же самую цель тем же самым маршрутом, и снова вылет

был отменен. Экипаж молодых сержантов, стремившийся начать свой тур, покидал комнату для инструктажей очень расстроенным, так же как и другой экипаж во главе с офицером, который выглядел слишком молодым, чтобы управлять автомобилем, не говоря уже о том, чтобы летать на самолете.

В четверг на инструктаже нам сообщили, что цель все та же, завод бензола в Гельзенкирхене, но на сей раз после бомбежки мы должны были повернуть на юго-запад и пролететь над Эссеном и Крефельдом. Это, казалось, был безумный план полета для дневного вылета, даже если маршрут проходил в облаках. И почему, если имелись подозрения, что врагу сообщали о том, какова будет наша цель, нам третье утро подряд приказывали лететь в одно и то же место?

Наш новый второй пилот был возбужден. Он постоянно курил и без всякой на то очевидной причины выбрал меня для компании и беседы. Я узнал, что его лицо было травмировано в автокатастрофе и что его жена ожидала их первого ребенка. Он расспрашивал меня о вылетах, спрашивая, на что это похоже, когда находишься под огнем, какие цели были хорошими, а какие плохими и что он затем должен рассказывать своей жене. На инструктаже он сидел рядом со мной и внимательно слушал, так же как и все остальные; экипажи хотели знать, почему был выбран такой странный маршрут. Офицер-метеоролог попробовал рассеять сомнения, заявив, что Рур полностью закрыт толстым слоем кучевых облаков. Его информацию приветствовали скептическим ропотом. Но когда офицер разведки сказал, что противник будет столь изумлен таким необычным маршрутом и к тому времени, когда он оправится от потрясения, мы должны уже быть вне зоны досягаемости, его слова встретили возгласами недоверия и насмешки.

Мы погрузились в автобус, и во время ожидания на стоянке второй пилот продолжал говорить о своей беременной жене и предстоящем вылете. Когда мы поднялись на борт самолета, он остался стоять позади Рея, а я на время взлета пошел в нос. В ходе полета я время от времени показывал ему большой палец, и он кивал в ответ. Затем Диг попросил передать ему его канистру, и в следующие несколько секунд «Эй-Эйбл» стал плавно пикировать к хвостовой турели летевшего впереди «Ланкастера». Я обернулся, когда второй пилот с тревогой потянулся к штурвалу. По внутренней связи раздался голос Дига: «Ты прав, напарник», и, удерживая канистру одной рукой, он второй потянул нос «Эйбла» вверх.

Прогноз погоды был ошибочным. Небо над Руром было безоблачным. Мы приблизились к Гельзенкирхену под градом зенитного огня, и, слыша, как осколки барабнят по обшивке, я понимал, что мы получали попадания. Створки бомболюка были открыты, и наш груз был беззащитен; требовался лишь один снарядный осколок, чтобы бомбы сдетонировали – и со всеми тревогами второго пилота, и со всеми нашими тревогами будет покончено. Я задавался вопросом, как идут дела у двух новых экипажей. Флайт-сержант, которого мы брали в рейд на Везель, летел со своим экипажем из сержантов на новом «Си-Чарли», но я не мог его нигде разглядеть. Сверху слева упал «Ланкастер», оставляя широкий шлейф пламени.

Диг слегка отвернул самолет, когда Лес начал обратный отсчет. Когда бомбы, головокружительно раскачиваясь, ушли вниз, он энергично отвернул на новый курс. Огромный, плотно застроенный район Рура расстилался впереди и ниже, как крупномасштабная топографическая карта. Я различил индустриальный комплекс Эссена, и, поскольку мы летели к нему, противовоздушная оборона Эссена открыла огонь. Один

из лидировавших «Ланкастеров» полетел вниз, словно подстреленная птица, а затем «Эйбл» снова получил попадание в правое крыло поблизости от его корневой части. Приборная доска бортмеханика была распорота, а указатели подачи топлива в правые двигатели упали до нуля. Второй пилот припал к полу, стоя на четвереньках.

Мы миновали Эссен, серебристый Рейн лежал впереди, как змея на стеганом одеяле. Мы летели между Дуйсбургом и Дюссельдорфом в направлении Крефельда, небо над которым было заполнено черными кляксами. Диг бросил: «К черту установленную скорость» – и прибавил обороты. Мы начали настигать остальные бомбардировщики, но прошло еще некоторое время, прежде чем мы покинули зону зенитного огня; на протяжении нескольких километров поток бомбардировщиков тревожили пушки, установленные на железнодорожных платформах.

Когда все прекратилось, Диг спросил, видел ли кто-нибудь «Си-Чарли» над целью. Никто ничего не знал о нем. Смешно прозвучит, если сказать, что все мы переживали за экипаж просто потому, что его шкипер получил первый боевой опыт, занимая место второго пилота Дига, но в этом было нечто родственное, и мы беспокоились о судьбе «Си-Чарли». При этом мы ни разу не подумали о другом новом экипаже во главе с офицером, похожим на пятиклассника.

Миновав Францию, Диг скользил над Северным морем. Это был замечательный образец полета на бреющей высоте. Из отсека бомбардира поверхность воды казалась настолько близкой, что ее можно было коснуться рукой; но мне не хотелось, чтобы он выполнял такие трюки на поврежденном самолете. Оглянувшись назад, я увидел, что второй пилот пошел в хвост, и потому решил вскарабкаться наверх и

разместиться позади Дига и Рея. Мелькавшая перед глазами вода вызывала ощутимое чувство тошноты.

Когда мы достигли побережья, Диг перевел «Эйбл» в набор высоты. Я посмотрел назад и увидел в астрокуполе голову второго пилота; его кислородная маска болталась, а лицо было бледным. Затем Диг снова направил самолет вниз, и мы заскользили над плоской зеленеющей сельской местностью. Неожиданно он заметил катящийся по проселочной дороге автобус; штурвал двинулся вперед, автобус стремительно мчался нам навстречу, и в последний момент мы снова резко набрали высоту.

Лицо второго пилота было белым, а губы повторяли одно и то же: «Вы ублюдок... Вы ублюдок...» Я не винил его в том, что он был напуган, сам испытывая те же чувства. Я сказал Дигу:

– У тебя чертовские нервы, чтобы подобным образом обходиться с таким поврежденным «ящиком», как этот.

Он посмотрел на меня и усмехнулся.

– Это – «Эйбл», мой друг, – произнес он.

Пролетая над базой, мы увидели, что стоянка «Чарли» пуста, а голоса его пилота не было слышно по радио среди гама возвращавшихся пилотов.

Диг приземлился, на пересечении с рулежной дорожкой повернул направо и порулил к стоянке «Эйбла». Механик подавал сигналы, помогая зарулить за бетонное ограждение, и, когда показал скрещенные руки, Диг выключил двигатели.

Наступила абсолютная тишина, и, вероятно, в течение пяти секунд никто не двигался и не говорил. Это был момент в конце полета, когда мускулы расслаблялись, а глаза начинали приспособливаться и узнавать аэродромные достопримечательности. Это было время обретения уверенности после неуравновешенности и время возобновления связи с нормальной жизнью. Такая короткая пауза была

необходима, как еда или сон. Затем мы начали собирать свои парашютные ранцы, бумаги и карты и несколько равнодушно пробираться к выходу в хвосте. Мы ждали автобус, когда прямо над нами на посадку прошел «Ланкастер» с тремя вращавшимися и одним неподвижным винтом. «Это «Чарли»!» – закричал Пол и начал махать руками.

Но другой экипаж так и не вернулся, и на следующий день в эскадрилье была маленькая трагедия, когда на доске объявлений появился листок. Под заголовком «Вновь прибывшие» были перечислены семь фамилий, а следом уже под заголовком «Пропавшие без вести» стояли те же самые семь фамилий.

Тем же вечером в столовой Джок Хендерсон сказал нам, что если бы один из осколков попал в самолет на пару сантиметров выше или ниже, то во время посадки его шасси развалились бы.

– А что насчет самого «Эйбла»? – спросил Лес. – Когда он снова будет пригоден для полетов?

– Он может быть готов в течение недели, – ответил Джок, – но он находится в отвратительно плохом состоянии. Что бы то ни было, он нуждается в капитальном ремонте. Будь я проклят, если знаю, как теперь он будет летать. Вчера я сменил пламегасители на внутреннем левом двигателе; они были целиком забиты копотью. Другие пламегасители не в лучшем виде. Только одно это делает самолет технически непригодным к эксплуатации.

– Приложите все усилия, Джок, – сказал Лес. – Мы хотим закончить тур на нем. Мы не можем вообразить себе никакой другой самолет.

– Да, я знаю это. Но я не могу предвидеть, сколько еще вылетов он выдержит. Сколько там осталось?

Лес на мгновение задумался.

– Девять, – ответил он.

Джок кивнул:

– Он сможет это сделать.

Однако кто-то не собирался делать того же. Одри увольнялась из WAAF по состоянию здоровья. Она вступила в нее в 1940 г., когда ей было восемнадцать лет, и в течение последних пяти лет военно-воздушные силы стали ее жизнью, жизнью, которую она любила. Она собиралась поехать в Ливерпуль, домой к своей овдовевшей матери, и ее будущее было неопределенным. Приказ о ее увольнении вступал в силу практически немедленно.

После дня бездействия мы вылетели на «Питере», чтобы бомбить завод синтетических масел в Камене, поблизости от Дортмунда. Диг заявил, что «Питер» отлично летает, и после того, как мы миновали цель, поднялся на 1200 метров выше остальных «Ланкастеров». Мы испытали смешанное удовольствие, наблюдая, как зенитная артиллерия донимает другие бомбардировщики, летящие на предписанной высоте в 5500 метров.

Диг опять пролетел на малой высоте над Северным морем, поднялся вверх над английским побережьем, а затем над сушей снова резко снизился. Он увидел футбольный матч, и, когда он начал пикировать на них, игроки прекратили игру, мы увидели их лица и лица зрителей, смотревшие вверх на нас. Я бросил быстрый взгляд вперед. Мы направлялись прямо к усаженному деревьями откосу, который круто поднимался вверх позади футбольного поля. Диг также увидел его, но на мгновение позже, чем было нужно. Он взял штурвал на себя, и «Ланкастер» подпрыгнул вверх, но недостаточно высоко, чтобы миновать верхушки деревьев. Из всех наших совместных счастливых избавлений это было самым удачным. «Ланкастер» пролетел между двумя деревьями. Если бы его нос указывал на несколько

метров в любую другую сторону, то мы бы уже больше не летали.

Я был слишком потрясен, чтобы говорить, а Пол выдал: «Боже, Диг, мы были так близко!»

Рей произнес: «Вот это да, а что произошло?» – и инцидент принял несколько комический оборот, потому что оказалось, что, когда самолет пошел вверх, он наклонился вниз, чтобы прочесть показания приборов на своей панели, а когда поднял взгляд вверх, то увидел промелькнувшие мимо ветки деревьев. «Это чертовски забавное чувство, – сказал он, – когда все, что ты ожидал увидеть, – это облака».

Позднее, когда Диг и я были одни, я попросил, чтобы он прекратил свои полеты на малых высотах. Мои нервы больше бы не выдержали. «Не волнуйся, напарник, – ответил он. – Больше их не будет. Сегодня я едва не сыграл в ящик».

Тем же вечером я отправился в отель «Ангел». Одри приехала с двумя сержантами из эскадрильи, где она служила. Мы вчетвером выпивали в баре, и я узнал, что их самолет был среди «Ланкастеров», ранее днем обстрелянных огнем зениток после того, как они миновали Камен. Одри слушала нашу болтовню с весьма довольным видом и настаивала на покупке очередной порции спиртного. В то время я не понимал, сколько эта небольшая встреча в баре отеля с тремя людьми, обменивавшимися замечаниями о своем вылете, значила для нее. Но это была ее прощальная вечеринка. В конце концов сержанты встали, чтобы вернуться в эскадрилью. Они обменялись рукопожатиями с Одри и со мной, и это было концом вечеринки.

На следующий день я проводил Одри на станцию, и она села в поезд на Ливерпуль. Она планировала провести с матерью неделю перед тем, как вернуться в Бери-Сент-Эдмундс, где собиралась оставаться, пока

мой тур не будет закончен. За это время я должен был попытаться подыскать комнату в пансионе. При моем содержании было слишком дорого проводить каждую ночь в отеле «Ангел», хотя мы и полюбили это место, а его персонал относился к нам с добротой, выходившей далеко за рамки правил обычного хорошего гостиничного гостеприимства.

Глава 12

ПРОЩАЙ, «ЭЙБЛ»

27 февраля мы вылетели на «Эй-Эйбле», чтобы нанести бомбовый удар по заводу бензола около Гельзенкирхена, а на следующий день, снова на «Эйбле», бомбили завод бензола «Нордштерн» в Гельзенкирхене. В ходе обоих вылетов во время захода был довольно опасный зенитный огонь.

1 марта мы провели на земле. Война приближалась к концу, но я не знал об этом. Я научился жить настоящим, будущее было столь же непроницаемым, как дрейфующие перистые облака, а прошлое стало исчезнувшим городом, скрывшимся под кучевыми облаками. Я летел в ограниченном пространстве между слоями облаков, и жизнь ощущалась через чувства, обостренные желанием выжить и поразительно не загроможденные щемящими мыслями в мозгу.

Вкус был вкусом сигареты после жевательной резинки, бекона и яичницы перед вылетом и тушеной фасоли после него, – мы никогда не ели фасоль перед вылетом, если не хотели доставить неудобство товарищам. Вкус также был вкусом бензина, выкачивавшегося через резиновые шланги из автомобилей RAF, и вкусом рома во время докладов офицеру разведки. Запах был запахом кокса из печки в бараке, самолетной смазки, гликоля, перегретого летного комбинезона, воздуха Суффолка с легкими ароматами соленого морского бриза и сосны, поджаренного хлеба и специфического внутреннего аромата «Ланкастера». Осязание было ощущением пальцев ног, шевелившихся в теплоте летных ботинок с меховой подкладкой, руля мотоцикла, вибрировавшего на скорости, трех перчаток (шелковой, шерстяной и

кожаной) на каждой руке, клавиш фортепьяно, длинных волос, текстуры бумаги всех сортов. Звуки были звучным ревом авиационных двигателей, шотландским акцентом Джока Хендерсона, смехом Одри, австралийским жаргоном Дига, йоркширским говором Джорджа и Леса, видоизмененным ливерпульским диалектом Пола и произношением человека, бывшего родом из округа Халф-Вэй-Три города Кингстон на Ямайке. Образы были видами неба во всех цветах спектра, окрестностей аэродрома, фасада отеля «Ангел» и переливавшихся маслом луж.

Необходимость выполнить десять дополнительных вылетов не изменила наши характеры, но подчеркнула их особенности. Пол стал более неугомонным и эксцентричным, Джордж – то еще более восторженным, то меланхоличным, Рей – более агрессивным, Диг командовал еще больше, а Гарри стал более насмешливо-циничным и раздражительным. И только Лес оставался почти таким же, надежным и благоразумным, и я завидовал его невозмутимой манере вести себя и молчаливой деловитости. Безразличие к добродетельным чувствам сострадания, терпимости и милосердия укрепилось внутри меня, но эти качества в других были почти невыносимы.

Я не понимал, что жизнь, которой мы жили, была ограничена во времени и что это время заканчивалось. Я продолжал жить сиюминутными чувствами, казавшимися вечными, со своего рода первозданным восторгом и удивлением.

На второй день марта на инструктаже нам сообщили, что будем бомбить Кельн. После каждого рейда на этот город газеты объявляли, что он мертв, но когда мы получили приказ выполнить наш четвертый налет, то казалось, что Кельн стал символом бесконечного возрождения, как Феникс¹. Противовоздушная оборона, как нам сказали, состояла

из четырехсот пятидесяти пушек; не требовалось большого воображения, чтобы представить, во что это количество могло превратить квадратный километр неба. Нам приказали бомбить, только используя систему GH, и если она окажется непригодной, то ни в коем случае нельзя бомбить визуально. В течение всего инструктажа несколько раз подчеркивалось, что не должно быть никакой визуальной бомбежки.

Когда мы поднялись в воздух, снова на «Эйбле», хотя он и летел очень вяло, я заметил, что бомбовые прицелы практически вышли из строя.

1 Имеется в виду древнеегипетский миф о сказочной птице Феникс с золотыми перьями, которая прилетала в Египет с востока. Она устраивала в храме Солнца гнездо и сгорала в нем, как в костре, но вновь возрождалась из пепла каждые 500 лет.

– Они никогда не были особо полезны, не так ли, напарник? – спросил Диг.

– Как и выдохшиеся пилоты, – добавил Пол.

– Вообще все это проклятое занятие, – произнес Рей.

По мере приближения к Германии я нервничал все больше и больше. День был ясный, и снизу поток из приблизительно ста пятидесяти «Ланкастеров» походил на стаю пескарей, плывущих в чистой синей воде. Затем, когда мы уже видели Кельн, Лес доложил: «Система GH неработоспособна. Мы не можем бомбить».

Город со всеми его нервными узлами и окончаниями лежал как на тарелке. Это была прекрасная цель, но ни одна бомба не упала с бомбардировщиков, и невероятно, но и ни одно зенитное орудие не открыло огонь. Это было, как если бы мы принимали участие в некоем воздушном параде в мирное время, потому что «Ланкастеры» невредимыми и не причинив вреда пролетели над Кельном, плавно развернулись и легли на курс домой.

– Подарите мне еще пять таких полетов, как этот, – произнес Пол.

Два дня спустя мы нанесли дневной визит в Ванне-Айккель, чтобы разрушить коксохимический завод. Двигатели «Эйбла» работали с перебоями, и, хотя разрывы зенитных снарядов возникали, как блохи, выскакивавшие из овечьей шерсти, Диг и Рей больше беспокоились о поддержании высоты, чем о том, что в нас могут попасть.

Джок Хендерсон и его механики, как обычно, ожидали возвращения «Эйбла», и после разговора с Дигом он сказал, что не может идти никакой речи о еще четырех вылетах на «Эйбле» без капитального ремонта. Он собирался отметить «Эйбл» как непригодный для эксплуатации, но Диг напомнил, что в эскадрилье нет никаких запасных самолетов, а мы не хотели оставаться на земле или летать на другом самолете. Наконец, с выражением лица, напоминающим Шотландскую низменность [\[122\]](#) дождливым днем, Джок согласился дать подтверждение пригодности «Эйбла» для эксплуатации, которое, очевидно, шло против его совести и самолюбия как инженера.

Когда следующим утром мы полетели к Гельзенкирхену, чтобы бомбить завод бензола, стало ясно, что Джок был прав и «Эйбл» практически непригоден к использованию. Новый второй пилот – молчаливый австралиец, который мог бы быть хорошим нападающим в регби, – сидел около Дига и наблюдал, как другие «Ланкастеры» обгоняли «Эйбл», пока он не стал последним в потоке, и, когда мы, наконец, дотащились до линии фронта, в поле зрения был только один бомбардировщик. Я не знаю, что он думал, когда слышал, как Лес сообщал об изменении расчетного времени прибытия к Гельзенкирхену, и каждый раз оно оказывалось позже предыдущего, или что он

чувствовал, когда Диг с сожалением произнес: «Этот «ящик» и в самом деле загнулся», но в тишине, заполненной гулом работающих двигателей, я задавался вопросом, когда Диг решится повернуть назад.

«Эй-Эйбл» прошел над разрушенным Везелем и углубился на территорию Германии. Видимость впереди была прекрасной; мы были отличной мишенью для артиллеристов на земле для тренировки в стрельбе.

Диг заговорил. Для себя он принял решение. «Так, напарники, – сказал он, – если мы будем продолжать на трех оставшихся двигателях, то... Так... Мы продолжаем».

Пол произнес: «Вот это дело, Диг. Пошли они все!»

Больше никто ничего не сказал. Я подумал о доме, о Боге, об Одри, моих родителях и по очереди дотронулся до каждого из своих талисманов.

Тишина стала настолько тягостной, что я включил микрофон и сказал, что когда мы вернемся, то я поеду в Бери и постригусь.

Самолет немедленно заполнился добродушными насмешками; даже глаза Рея смеялись над краем кислородной маски. «Следи за собой, чтобы не простудиться», – бросил он.

Приблизившись к Гельзенкирхену, мы увидели впереди тонкий, но широко распространившийся слой облаков. Сквозь гул двигателей были слышны разрывы зенитных снарядов, похожие на удары хлыста. Взрывы продолжались и при заходе на цель, и сразу после того, как последняя бомба покинула самолет, сильный взрыв с правого борта сотряс «Эйбл» от носа до хвоста. Диг резко толкнул штурвал от себя и спикировал на несколько сотен метров, затем поднял нос самолета вверх и начал энергичный разворот на 180° с набором высоты. Он вызвал каждого члена экипажа, чтобы удостовериться, что никто не был ранен.

Едва «Эйбл» нашел убежище в облаках, как Рей произнес: «Мы должны зафлюгировать правый внешний двигатель».

Когда его лопасти стали распятием, висящим на поврежденном крыле, Диг сказал: «Лес, дай мне курс прямо назад. К черту установленный маршрут полета».

Потеря внешнего правого двигателя означала потерю привода турельной установки Пола, а поскольку одиночные бомбардировщики были крайне уязвимы для сновавших вокруг истребителей противника, то я занял свое место в носовой турельной установке, в то время как «Эйбл» летел по прямой линии от Гельзенкирхена к точке в Суффолке.

Во время обратного полета все молчали, но когда мы пролетали над Голландией, Диг произнес: «Прощай, «Эйбл». И он сказал это, как о своем самом дорогом друге.

Над базой не было никакой болтовни по радио, никаких условных переговоров, никакого полета по кругу. Диг просто передал: «Говорит «Эйбл», лечу на трех двигателях и должен приземлиться», и пункт управления немедленно ответил: «Эйбл», вам посадка».

Диг опускал самолет все ниже и ниже, пока колеса не коснулись взлетно-посадочной полосы настолько легко, что приземлившийся самолет, казалось, был гигантским перышком, переносимым бризом. Весь экипаж согласился, что эта его последняя посадка на «Эйбле» была лучшей из всех, которые он когда-либо выполнял.

После доклада Викарий поздравил его. «Великолепный успех, старина», – сказал он.

Напряжение возрастало. Мы выполнили пять вылетов в течение недели, в течение месяца ежедневно шли инструктажи, и мы почти непрерывно находились в состоянии боевой готовности. Не стало

неожиданностью и то, что мы обнаружили себя в боевом приказе на следующий день. Экипажу выделили «Ланкастер» «Ди-Дог», а целью вылета был предрассветный налет на то, что осталось от Везеля. Небольшая группа «Ланкастеров» поддерживала наземные войска. Разрушенный город был заполнен немецкими частями.

Когда Диг вышел из автобуса на стоянке «Ди-Дога», он издал радостный возглас. Мы увидели, что в тени стоит Джок Хендерсон.

– Я думал, что ты в увольнении, Джок, – сказал Лес, когда мы толпились вокруг него.

Шотландец выглядел немного смущенным.

– Да, но я провел его на базе, и мне не понравилась мысль, что Диг будет прогревать двигатели без меня. Так или иначе, но я не смог бы заснуть, если бы не сделал это.

Мы сбросили бомбы на Везель сквозь облака и приземлились пять с половиной часов спустя.

Во время доклада Викарий сказал нам, что этой же ночью предстоит еще один вылет, но так как это дальний полет, он исключит нас из боевого приказа, чтобы мы могли закончить наш тур парой легких вылетов. Это был хороший жест, но мы не могли сдерживать воспоминания о последнем легком вылете Эверса.

Никки вернулся из Шеффилда, причем нераскайавшимся. На дисциплинарных курсах позволялось покидать лагерь каждый вечер между 18.00 и 21.00, и в воротах каждого встречали женщины, которые катили детские коляски, заполненные бутылками пива. Никки получал письма и посылки от вдовы, которая управляла табачной лавкой, и он сказал, что из-за них и женщин с детскими колясками ему было тоскливо снова проходить строевую подготовку.

На инструктаже экипажам сообщили, что предстоит бомбить завод бензола в Даттельне, в Руре. Нам дали «Кей-Кинг», самолет, который только что прошел капитальный ремонт, но еще не был облетан, и, когда в ангаре на него подвешивались бомбы, механики все еще продолжали работать.

Солнце сияло, и Пол предложил, чтобы мы сфотографировались. Он написал мелом на фюзеляже «Кей-Кинга» огромными буквами «2 на очереди», мы стояли шеренгой, в то время как кто-то щелкал затвором фотокамеры. Суеверная часть моей натуры чувствовала, что глупо лететь на самолете с таким девизом на борту; это дразнило Судьбу, Удачу, Провидение и все то, чему даже самые рациональные люди иногда приписывают свои неудачи. Но я ничего не сказал; не хотел насмешек или чтобы кто-нибудь мог подумать, что «дергаюсь» или стал «подарком для зениток».

Мы получили в качестве пассажира второго пилота, оживленного и шумного флайт-лейтенанта. Он был решительным и неподдельно увлеченным. Со своей стороны он расспросил каждого члена экипажа о его специфической предполетной проверке. Я был совсем не в настроении для официозных расспросов, – он знал все наши ответы и просто проверял нашу готовность. И когда он сказал: «Так, теперь, бомбардир, расскажите мне, что вы делаете», я попросил, чтобы он последовал за мной.

Мы стояли вместе под животом «Кей-Кинга». Створки бомболюка были открыты, и над нашими головами находились ряды аккуратно подвешенных друг над другом бомб. Я обхватил руками носовую часть 500-фунтовой бомбы и, подтянув ноги, всей своей массой повис на бомбе. «Если одна бомба держится прочно, то полагаю, что и другие тоже», – сказал я.

Он удивленно посмотрел на меня, произнес: «Действительно?» – и стремительно ушел. Гарри, который наблюдал за этой сценой и тихо смеялся в некотором отдалении, подошел ко мне. «Ты чертовский мастак вешать лапшу на уши», – заявил он. Он был прав. Я рисовался. Но я также и доказывал сам себе, что, хотя слова, написанные Полом, и тревожили меня, я не боялся риска. И конечно, всегда приятно сбить спесь с людей, которые всем настойчиво навязывают свое «я».

Но второй пилот отомстил. Он попросил Дига разрешить ему во время взлета стоять там, где обычно стоял я, прямо позади Рея. Этот вопрос поставил Дига в трудное положение. С одной стороны, он, как предполагалось, должен был оказывать второму пилоту любое возможное содействие, но, с другой стороны, он не хотел обидеть меня. Он спросил: «Ты не возражаешь, Майк?»

У меня было желание сказать: «Да мне плевать на это!» – и я сказал это.

Было очевидно, что Диг почувствовал облегчение. «Как это мило с твоей стороны», – произнес он.

Я отправился в нос, но все чувства сиюминутного безрассудства исчезли в тот момент, когда Диг начал взлет. Самолет сильно развернуло влево. Диг притормозил и, двигаясь все еще на большой скорости, медленно выравнивал самолет. Лежа на животе в носовой части, я мог видеть, что мы прокатились по взлетно-посадочной полосе уже слишком много, и ждал, когда Диг начнет сбрасывать скорость, чтобы проругать вокруг по периметру аэродрома и сделать вторую попытку. Но вместо этого он двинул рычаги дросселей вперед. Быстрый взгляд направо показал, что мы были уже на середине короткой взлетно-посадочной полосы и двигались со скоростью не более чем 70 километров в час. Поскольку самолет начал

набирать скорость с опозданием, я мог видеть место, где заканчивалась взлетная полоса и начиналась трава. Приблизительно в пятидесяти метрах за ней находилась живая изгородь.

– Форсаж, ради бога, – бросил Диг.

Рей толкнул рычаги секторов газа, и волна мощности пробежала по «Кей-Кингу», но мы находились в конце взлетно-посадочной полосы, и лишь Гарри в хвосте был уже в воздухе^[123]. Живая изгородь мчалась навстречу нам. Это снова должна быть авария, похожая на аварию на «Стирлинге», за исключением того, что на сей раз мы набирали скорость и несли 13 000-фунтовую^[124] бомбовую нагрузку.

Колеса «Кинга» уже легко касались травы, когда Диг скомандовал:

– Шасси убрать.

Мы были над живой изгородью, внизу промелькнуло дерево.

– Обороты 2850, – произнес Диг.

– 2850, – повторил Рей.

Внезапно я понял, что вместо того, чтобы лежать на животе, мое тело находится в задней части отсека, сжавшись от страха, колени и локти были поджаты и напряжены. Я не смог вспомнить, как оказался в этой позе.

– Каждый, кто хочет получить острые ощущения, может поменяться со мной местами при следующем взлете, – заявил я.

Диг резко наклонил голову, чтобы посмотреть вниз. Он смеялся.

– Прости, Майк, – сказал он. – Этого больше не случится.

Последняя подруга Дига была служащей WAAF, работавшей на контрольно-диспетчерском пункте, и по внутренней связи раздался голос Пола, сказавший:

«Будь проклят тот шкипер, который должен пугать свой несчастный экипаж только потому, что за ним наблюдает его девушка».

– Мои извинения всем, – усмехнулся Диг.

Второй пилот выглядел очень бледным, не задал ни одного вопроса и не произнес ни одного слова в течение всего полета. За исключением взлета сам полет стал тусклым; моя квота страха, казалось, была исчерпана, и я не ощутил никаких приступов беспокойства, когда мы пролетали сквозь заградительный зенитный огонь. Мы приземлились через пять часов и двадцать минут после взлета.

уьз1

Тот вечер и весь следующий день я провел с Одри, но днем в Бери я встретил Леса, Джорджа и Рея и узнал, что мы включены в боевой приказ на следующий день. Я решил оставаться с Одри подольше, насколько это было возможно, и сказал ей: «На сей раз завтра это все закончится».

Ее голова лежала на моем плече. «Я боюсь», – сказала она.

Лишь много месяцев спустя я понял, что означали эти слова и что они не имели никакого отношения к предстоящему вылету.

Ранним утром следующего дня она лежала в кровати и наблюдала за тем, как я одеваюсь. Я сказал, что приеду в Ливерпуль во время отпуска, положенного после завершения тура. Это не могло раздражить Судьбу; я проснулся с внутренним ощущением уверенности в том, что сегодняшний вылет будет успешным. После паузы я добавил:

– Конечно, это уже не будет так, как сейчас.

– Это никогда не будет так, как сейчас, – произнесла она, и произнесла это так, словно речь шла о закрытой книге, которую ставят на полку.

Я закончил одеваться и сказал:

- Ну, пока.
- Береги себя, - ответила она.

Глава 13

ДЕНЬ ДИГА

Это было воскресенье, 11 марта 1945 г.

Лес и я шли к комнате инструктажей.

– Это забавно, – сказал он, – но воскресенье для нас удачный день для полетов. Мы летали по воскресеньям больше, чем в любой другой день.

Почти каждый встречный приветствовал нас: «Всего наилучшего».

– Вся база, кажется, знает, что это наш последний прыжок, – произнес Лес.

Не задерживаясь в раздевалке, мы пошли прямо в комнату инструктажей. Когда мы дошли до двери, я сказал:

– Лес, скрести свои пальцы.

– Да. Быстро дай мне сигарету.

Мы сделали паузу и закурили.

На стене в комнате для инструктажей красная ленточка вела прямо в сердце Рура. Мы подошли ближе и увидели, что целью был Эссен.

– Могло быть хуже, – заметил Лес.

Мы сели за стол, и Лес стал наносить схему курсов на свою карту в меркаторской проекции. Комната для инструктажей начала заполняться. Пришел Диг, посмотрел на карту, обернулся, ища нас взглядом, соорудил гримасу и вышел. Его глаза были красными, словно он не спал.

Вошел Никки и вздрогнул, когда увидел, что целью был Эссен. Он подошел к нам:

– Как ты, Майк?

– В порядке. А как дела у тебя?

Он ругнулся и присоединился к своему штурману.

Для основного инструктажа позволили войти остальным членам экипажей.

Офицер разведки начал: «Это будет крупнейший дневной налет стратегических бомбардировщиков из всех, которые когда-либо видел свет».

Мы начали наш тур с самого большого дневного налета и заканчивали им же.

Экипажам сообщили, что более тысячи бомбардировщиков сбросят на этот район пять тысяч тонн бомб. Налет должен продлиться полчаса, его целью было стереть с лица земли уже поврежденные заводы Круппа и полностью разрушить транспортную систему. Поток будут сопровождать двести «Спитфайров» и «Мустангов». Руководство атакой должно осуществляться с бомбардировщика наведения, поскольку ожидалась облачность, предполагалось использовать синие сигнальные ракеты. В том случае, если никаких ракет не удастся увидеть или с бомбардировщика наведения будут поступать противоречивые указания, бомбометание следовало выполнить при помощи системы GN и выпустить сигнальные ракеты для летевшего сзади самолета. Время «Ч» – время появления над целью первого самолета – 15.00. Наша эскадрилья летела почти в самом конце и должна была сбросить бомбы во время «Ч» плюс двадцать пять минут.

После специальных инструктажей, проведенных руководителями соответствующих служб, вперед вышел Викарий. «Так, парни, честь быть лидером эскадрильи предоставляется экипажу флайт-лейтенанта Кленнера. Это его последний вылет, после которого их экипаж станет первым в группе, который совершил сорок вылетов в ходе своего первого тура». Раздался шквал рукоплесканий. «Я уверен, что все мы желаем ему всего наилучшего, – продолжил Викарий, – и, парни, разнесите Эссен». Он уже собирался покинуть

помост, когда вспомнил еще кое-что. «Между прочим, днем здесь будут некоторые важные шишки из штаба группы, так что покажите им хорошее шоу, когда будете возвращаться».

Это сообщение было встречено взрывом завываний.

Автобус привез нас на стоянку «Кей-Кинга». На камуфлированном, коричнево-зеленом фюзеляже красовалась белая надпись мелом «2 на очереди». Пол начал стирать число, чтобы его можно было заменить на «1». «Сотри это все, – сказал Диг. – Мне с самого начала это не нравилось».

Вокруг стояли Джок и наземный экипаж «Эй-Эйбла», так же как и наземный экипаж «Кей-Кинга». Плексиглас был отполирован до блеска, пулеметы заряжены и готовы к применению.

Диг собрал Джока и его людей в небольшой круг. «Сегодня вечером, – сказал он, – мы все идем и напиваемся. Это за наш счет». Наземный экипаж одобрительно загудел. «Если любой из вас ко времени закрытия останется на ногах, – заявил он, – то я захочу узнать почему».

Подъехал штабной автомобиль, и из него вышли Викарий и груп-каптэн. Они стояли и разговаривали с нами, пока не пришло время подниматься на борт, а затем пожелали нам удачи.

Когда «Кей-Кинг» выруливал на старт, Диг играл рычагами дросселей. «Сегодня, красавец, я буду знать, как с тобой обращаться», – произнес он.

В начале разбега он передвинул вперед два левых рычага дросселей, а потом стал потихоньку двигать два правых. «Кинг» двигался прямо и точно по взлетно-посадочной полосе.

В точке, где поток пересек линию фронта, это выглядело так, что он направляется к цели в Северо-Восточной Германии, но затем он внезапно повернул на юго-восток и начал заход на Эссен.

Зенитная артиллерия начала бить сквозь облака, но я чувствовал себя совершенно беззаботно; мне в моем отсеке было столь же удобно, как в кресле дома.

Бомбардировщика наведения не было слышно, но впереди плыли синие сигнальные ракеты. Лес доложил, что система GN неработоспособна, и это означало, что мне придется бомбить, ориентируясь по сигнальным маркерам.

– Мне всегда говорили брать самый дальний маркер с наветренной стороны, – сказал я Дигу с энтузиазмом. – Так я возьму его?

– Проклятье, берите любой маркер, – ответил он. – Избавьтесь от них.

Я выбрал маркер, дал команды по корректировке курса и, когда горящее синее пятно подошло к бледно-оранжевому перекрестью, нажал на кнопку сброса. Тринадцать тысяч фунтов бомб ринулись вниз, и, когда «булочки» вышли, самолет подбросило вверх.

Никаких задержек. «Закрой бомболюк, Диг».

Затем случилось невероятное. Хаотично летевшие «Ланкастеры» нашей эскадрильи начали выстраиваться за хвостом «Кинга». Это был первый раз, когда мы возвращались обратно в строю.

Миновав линию фронта, пилоты включили передатчики, и полились поздравления.

Всю дорогу домой эскадрилья летела позади «Кей-Кинга» безупречной колонной звеньев по три самолета. Диг вызвал по радио контрольно-диспетчерский пункт:

– Говорит «Кей-Кинг». Аэродром 1500.

Ответила не девушка из WAAF, а Викарий.

– Отличная работа, «Кей-Кинг», – сказал он.

Затем заговорила девушка:

– «Кинг» заходите на посадку.

– «Кинг» готовится к приземлению, – ответил Диг.

Самолеты у нас на хвосте отворачивали влево и вправо, а «Кинг» продолжал лететь по прямой до тех

пор, пока не начал плавный разворот влево, заходя на посадку с подветренной стороны.

В последний раз Диг и Рей проводили рутинную процедуру посадки, повторяя друг за другом стандартные фразы, которые было приятно услышать всегда, но сегодня особенно. Выпустить шасси, закрылки наполовину, на глиссаде, закрылки полностью, обороты 2850. Подходя к взлетно-посадочной полосе, Диг преднамеренно заходил с превышением, и «Кинг» неся над сельской местностью на высоте приблизительно пятнадцати метров. Он хотел пройти как можно ближе к стоянке «Эйбла», которая находилась около ближнего конца взлетно-посадочной полосы. Там мы могли увидеть Джока и его парней, которые подпрыгивали и махали нам. Теплота их приветствия очень трогала.

Колеса «Кинга» коснулись полосы, и Рей резко передвинул назад рычаги дросселей. Самолет замедлился и остановился. «Отличное шоу», – произнес спокойно Лес, но никто больше не произнес ни слова.

Когда мы рулили к стоянке, все, кто был на аэродроме, махали нам руками. На стоянке Диг и Рей один за другим выключили двигатели, и наступила тишина. Нас уже ждал автобус. «Викарий действительно позаботился о нас», – заметил Джордж.

Мы кое-как погрузились в автобус, шофер захлопнул дверь и побежал на свое место. У него был приказ доставить нас на доклад как можно быстрее.

Никто ничего не произнес во время этой короткой поездки. Мы сидели на двух многоместных нераздельных сиденьях лицом друг к другу. Я был напротив Дига. Его фуражка была сдвинута на затылок, и я никогда не видел человека, выглядевшего таким счастливым. Он в свою очередь внимательно смотрел на каждого из нас, словно пытаясь навсегда запечатлеть

этот момент в своей памяти. Он не говорил, но улыбался так, что его скулы, должно быть, болели.

Высидившись из автобуса, мы поняли, почему нас так срочно доставили сюда. Вокруг собрались не только старшие офицеры штаба авиагруппы, но и шумная толпа газетных репортеров и фотографов.

Викарий суетился, словно курица-наседка. «Интервью после доклада», – заявил он прессе.

Спустя несколько минут мы оказались перед репортерами, и Диг уже больше не выглядел настолько счастливым. Отвечая на вопросы, он говорил так, словно каждое слово было ненадежным агентом, который мог повернуться и плюнуть ему в лицо. Диг периодически пытался переадресовать вопросы репортеров Лесу и мне, но их не интересовали наши рассказы. После серии вопросов, которые направляли Дига, словно собака-поводырь, репортеры отпустили его, и мы пошли фотографироваться.

уьз1

Я позвонил Одри, которая сказала:

– Прекрасно! Приезжай поскорее, как только сможешь.

Я ответил ей, что обещал отпраздновать с экипажем и наземной командой «Эйбла».

– Но я думала... – начала она, а затем замолчала.

Я сказал, что сожалею и увижу ее сразу же, как только празднование будет закончено. Но пока я говорил это, то чувствовал, что мои слова ранили ее, и это делало меня несчастным, потому что лояльность к экипажу входила в противоречие с моими эмоциями. Я любил ее.

Пуговицы моей парадной формы, которую я не надевал в течение многих месяцев, покрылись зеленоватым налетом. Отполировав их, я отправился в столовую, чтобы выпить. Никки сидел там у огня и потягивал пиво. Он не сказал «Поздравляю» или что-

нибудь в этом роде, лишь спросил: «Вернешься для второго тура, Майк?»

Я ответил, что конечно, и он одобрительно кивнул. Ни один из нас не мог представить свою жизнь без полетов.

В деревенском пабе Диг купил первую партию порций спиртного, Лес оплатил вторую, я – третью, а затем я потерял счет. Мы, а также наземный экипаж пили за Леса, потому что сегодня был его двадцать третий день рождения.

Я припоминаю высказывание Дига, что, вероятно, мы не сможем выполнить второй тур над Европой, но не желаем ли мы быть его экипажем во время тура над Японией? Мы согласились. И каждый поклялся: что бы не произошло, мы будем поддерживать контакт друг с другом всю оставшуюся часть наших жизней.

Одри вернулась в Ливерпуль, а наш экипаж получил отпуск. Диг и Гарри на короткое время приехали в Гануик-Корнер, и скоро мои родители начали беспокоиться. Запасы месяцами аккуратнo копившегося масла и другой еды были разбазарены за несколько приемов.

Однажды мой отец спросил Дига: «Должно быть, были времена, когда вы довольно сильно переживали».

Диг на мгновение задумался. «Да, были, – сказал он. – В нашем последнем вылете на «Эйбле» я чувствовал волнение и напряжение, но затем, когда мы возвращались, старина Майк кое-что сказал насчет своей стрижки, и после этого все встало на свои места».

Еще раньше, когда мы не летали вместе, Диг объявил, что у него лучший экипаж в Бомбардировочном командовании, и теперь, когда наш тур был закончен, он говорил то же самое. Что касается меня, то я получил доказательство, которое хотел получить. Я понятия не имел, что это было

доказательство, которое со временем потребует наказания.

Во время нашего отпуска союзнические войска форсировали Рейн и как лесной пожар распространялись по Германии. Эскадрилья большую часть времени находилась на земле, поскольку едва экипажам сообщали о какой-то цели, как она была захвачена и оккупирована.

Вернувшись из отпуска, мы узнали, что приказ, устанавливавший для экипажей первый тур из сорока вылетов, был отменен вскоре после того, как мы совершили наш последний вылет. Их число снова вернулось к тридцати. И мы, казалось, получили уникальную привилегию стать единственным экипажем в эскадрилье и, возможно, в группе, который закончил свой первый тур из сорока вылетов.

Затем Гарри, Джордж и я были направлены в Кеттерик^[125] для оценочного собеседования. Оттуда Гарри послали в бессрочный отпуск, Джорджа направили на курсы инструкторов бортрадистов, а я был отправлен на аэродром на Англси^[126] ждать вакансию на курсах инструкторов бомбардиров. Я все еще ждал, когда пришла новость, что Германия капитулировала и война в Европе закончилась.

Экипажи эскадрильи теперь выполняли гуманитарные полеты, помогая бывшим военнопленным вернуться домой, а также перевозя партии сухопутных штабистов, чтобы показать им опустошенные главные города Германии. Затем наступил мир во всем мире^[127]. Практически сразу эскадрилья была расформирована, и кто-то, полагавший, что прошлого не вернуть и нет никакого смысла в хранении отчетов о вылетах или об инструктажах экипажей, сжег документы эскадрильи. Это было время смотреть в будущее, и, казалось, не было никакой надобности в хранении того, что было не

чем иным, как воспоминаниями о том, что, вероятно, должно было стать последней мировой войной.

Люди и самолеты были рассеяны по различным аэродромам по всей стране.

От кого-то я узнал, что Диг был награжден DFC, а Джордж и Лес получили DFM^[128].

Спустя девять месяцев после того, как мы закончили наш тур, «Эйбл» был отправлен в металлолом. К этому времени Диг вернулся в Австралию, экипаж полностью распался, и никто не помышлял предложить встретиться снова.

Иногда происходили случайные встречи с людьми, служившими в нашей эскадрилье, и однажды я увидел летчика, с которым был едва знаком. Я остановил его на улице, мы проговорили несколько минут, и я спросил, не знает ли он что-нибудь о Никки. Сначала он никак не мог вспомнить, кем был Никки, и лишь после того, как я описал его, на лице летчика отразились воспоминания. «Я знаю, кого вы имеете в виду», – сказал он.

Затем он сообщил мне, что Никки и весь его экипаж участвовали в последнем боевом вылете, выполненном нашей эскадрильей. Сразу после взлета двигатели их самолета потеряли мощность, он задел крылом землю и разбился. Все находившиеся на его борту мгновенно погибли.

Часть вторая

ДЫХАНИЕ ПРОШЛОГО

Глава 1

НАЧАЛО ПОИСКОВ

Пытаясь возродить прошлое, которым должно было повеять на нынешние жизни шести человек, я понимал, что есть воспоминания, о которых забыли и которые могут вызвать смятение. На другие же теперь можно было оглянуться сентиментальным взглядом, и они вызывали ностальгию, я мог появиться, как Телец с гроздьями грез, свисавшими с его рогов. Я не беспокоился о том, что написанное могло стать основанием для обвинений в клевете, но есть вещи, публикующиеся ежедневно, которые, хотя не содержат клеветы, все же причинят страдания.

Но я хотел узнать, как они жили, и задать вопросы, о которых упоминал в предисловии. Конечно, нельзя было доказать никакие теории, сопоставляя их точки зрения на такие предметы, как страх и бомбежка Дрездена, но все же можно было сделать некоторые общие выводы. И я задавался вопросом, в условиях всеобъемлющей угрозы ядерного холокоста, расовых волнений и беспорядков среди гражданского населения повсюду, думали ли они, что наши усилия, как и усилия тысяч таких же, как мы, имели смысл. Или же наша юность была такой же бесполезной, словно неподписанная открытка без адреса, брошенная без марки в вышедший из употребления почтовый ящик.

По стечению обстоятельств первый найденный человек был не из нашего экипажа, и его нашел Майк Гарбетт, инженер-конструктор из Бирмингема. Он обнаружил местонахождение Гарри Уорика, pilota с «Си-Чарли», который совершил вынужденную посадку на воду после налета на Виттен. Уорик жил всего лишь в нескольких километрах от меня. Мы по телефону

договорились встретиться следующим вечером вместе с нашими женами.

Едва он вошел в бар гостиницы, как мы немедленно узнали друг друга, и это было удивительно, поскольку мы летали вместе только один раз. Он несильно постарел; его глаза и движения оставались живыми, от него веяло уверенностью в себе, которая придает ее обладателю ауру твердого спокойствия, почти такую же материальную, как тело, которое она окружает, и которая, кажется, является частью экипировки всех профессиональных пилотов. Гарри Уорик продолжал летать и после войны и работал в компании, которая проводила аэрофотосъемки по всему миру. Мы представили друг другу наших жен, а затем забыли о них, вспоминая о нашей жизни в эскадрилье. Он почти сразу же спросил, где Диг, и, казалось, был разочарован, когда узнал, что я ничего не слышал о нем в течение двадцати трех лет. Я задал ему несколько вопросов, ответы на которые надеялся услышать от своего экипажа, но он не принимал участия в налете на Дрезден и, хотя прошел через один достаточно плохой период, не мог приписать его полетам во время войны. Несомненно, он был благодарен возможностям, которые ему предоставила война. Еще мальчиком он хотел летать, и как еще, спросил он, ему было возможно изучить это ремесло? Я сказал, что во время его одного полета с нами к Остафельду я был впечатлен его увлеченностью, а его жена бросила быстрый взгляд на него и улыбнулась.

– В первом же вылете нашего экипажа мы оказались не на суше, – сказал он с гордостью.

– Это был Виттен. Что точно произошло, когда вы должны были приводниться?

Его жена наклонилась.

– Мне интересно послушать об этом, – сказала она. – Он никогда не говорил об этом.

Он начал рассказ с того момента, когда мы в последний раз видели «Си-Чарли», исчезнувший вдаль, с маслом, текущим из поврежденного двигателя, и в сопровождении «Мустанга». И хотя мы сидели в переполненном баре гостиницы, наше представление поврежденного «Ланкастера», тянувшего домой, было настолько ярким, что окружающая обстановка исчезла и единственным реальным ощущением была потребность достигнуть побережья Англии и оказаться в безопасности.

Уорик был вынужден остановить еще два двигателя, и к тому времени, когда опустился в туман над Ла-Маншем, три двигателя были уже мертвы, и он летел на единственном оставшемся двигателе. Пилот «Мустанга», чей собственный остаток топлива стал опасно малым, передал по УКВ-радиостанции местоположение Уорика, а затем повернул к своей базе. Большинство приборов на приборной доске пилота не работали, и он должен был снижаться сквозь облака без помощи искусственного горизонта. Это, хотя он так и не говорил, было подвигом, сопоставимым с тем, если с завязанными глазами торопливо спускаться вниз по незнакомой лестнице без перил.

В конце концов «Си-Чарли» вышел из облаков, и Уорик увидел, что летит над морем. Он понятия не имел о высоте, когда отказал последний двигатель, но немедленно приказал своему экипажу приготовиться к вынужденной посадке и начал прижимать «Ланкастер» к поверхности воды. Море было беспокойным, и при ударе самолет разломился пополам, но экипаж сумел выплыть и забраться в спасательную шлюпку. В течение четырех часов они дрожали от холода, ужасно страдали от морской болезни, а затем в последних лучах зимнего дня их нашел военный корабль. Шлюпку подтянули к кораблю, и экипаж помог им подняться на борт. Им дали по чашке горячего какао и сообщили, что они

находятся в шестидесяти пяти километрах к юго-востоку от Феликстоу[\[129\]](#).

Их спасители торжествовали; мало того что они спасли семь жизней, но и военно-морской флот победил в дружеском соревновании со спасательной службой RAF.

Однако трагедии отдельных членов экипажей были только отсрочены. Несколько недель спустя бомбардир Уорика упал, выпрыгивая из аэродромного автобуса, водитель не нажал на тормоза, автобус заскользил назад и придавил его своими колесами. Он умер практически мгновенно. Затем, вскоре после войны, верхний бортстрелок умер от рака. Единственный член экипажа, с которым Уорик оставался в контакте, был штурман, и он продолжал служить в RAF. Он дослужился до звания сквадрэн-лидера[\[130\]](#), когда погиб в катастрофе вертолета.

Наступила короткая пауза, а потом Уорик посмотрел на свою жену. «Нам после Виттена дали двухнедельный отпуск, и я подумал: «Если остальные боевые вылеты будут такими же, то мне лучше поскорее жениться... Мы поженились перед окончанием моего отпуска».

Я уверен, что ответы Гарри Уорика на мои вопросы были бы почти такими же, если бы мы выпивали одни, но решил, что если мне когда-нибудь придется брать интервью у своего экипажа, то это будет без присутствия третьих лиц. Любой, за исключением закоснелого индивидуалиста, подгоняет разговор к своей компании, и было бы достаточно трудно пробиться сквозь неясные очертания несовершенной памяти, не фильтруя информацию с учетом присутствия жен и, возможно, детей.

1. Джордж Белл

Джордж был уроженцем Йедона, в Йоркшире, и я от кого-то получил известие (думаю, в 1945 г.), что он собирался после демобилизации поступить на службу в полицию. Я взял справочник и позвонил по номеру отделения полиции Йедона.

Когда соединение было установлено, полицейский отрывисто назвал свою фамилию и замолк в ожидании. Я сказал, что был военным другом человека по имени Джордж Белл, который был награжден медалью «За летные боевые заслуги» и который, вероятно, некоторое время мог служить в Йедоне. «Подождите минуту, сэр», – произнес полицейский.

Несколько мгновений спустя он снова подключился к линии, чтобы сообщить, что констебль Джордж Белл действительно много лет назад служил в Йедоне и, возможно, он теперь мог быть прикомандирован к управлению полиции Донкастера. Он любезно сообщил мне номер, и, хотя уже был вечер, я позвонил в Донкастер.

Удача – было бы самонадеянно приписывать успех Богу или Судьбе, как это делают жители Востока и влюбленные, – была на моей стороне, и после короткой паузы мне сказали, что Джордж Белл, кавалер DFM, в настоящее время находится на курсах в колледже полиции в Брамсхилл-Хаус, около Бейзингстока. Используя свой шанс, я получил домашний адрес Джорджа Белла.

Следующим утром я написал ему. В течение двух недель не пришло никакого ответа, так что я снова написал короткое письмо, к которому приложил следующий запрос, в котором требовалось зачеркнуть соответствующий пункт:

Я являюсь	}	Джордж Белл, кавалер DFM, который летал с флайт-лейтенантом Джорджем Фредериком Кленнером во время войны 1939—1945 гг.
Я не являюсь		

Ответ пришел в течение недели. После извинений за задержку – переехал в другой дом и делал ремонт – он написал: «Это замечательный сюрприз после всех этих лет получить снова известия о тебе... Я теперь инспектор на шестимесячных курсах в колледже полиции... Интересно, смог бы ты приехать в колледж как-нибудь вечером в четверг на обед, у нас каждую неделю в один из вечеров официальный обед... Я видел Пола приблизительно в 1948 – 1949 гг., но с тех пор не имею о нем никаких известий, в то время он работал на рынке в Ливерпуле. Я два или три раза писал Дигу, но не получил ответа. Его последний адрес – Джервус-стрит, 174, Торренсвилл, Аделаида... Никаких известий ни о ком из остальных...»

2. Лес Уолкер

Телефонный справочник показывал, что Л.Э. Уолкер живет в Шеффилде. Я набрал номер, и мне сообщили, что мистер Уолкер сменил адрес, но с ним можно связаться по другому номеру в Шеффилде. «Это служебный номер, – сказали мне. – Вы должны позвонить утром».

Когда на следующий день я позвонил, ответил мужской голос.

– Мистер Лес Уолкер? – спросил я.

– Да. – Тон был настороженный.

– Это голос из прошлого. Имя Майк что-нибудь означает для вас?

– Майк Трипп! Едва ты заговорил, я узнал твой голос!

Я объяснил, что пытаюсь отыскать экипаж.

– Я иногда думал о тебе, – сказал он, – когда по телевизору видел группы поп-музыкантов. Ты родился

раньше своего времени.

Я спросил, чем он занимается.

Он замялся:

– Приблизительно пять лет назад я сделал глупость. Я купил бакалейную лавку.

На его вопрос я ответил, что я поверенный в Комиссии по делам благотворительных организаций^[131] и пишу романы.

– Твоя мать должна гордиться тобой, – произнес он.

– Не совсем, – начал я, а затем вернулся почти на четверть века назад, нащупывая правильные слова, чтобы продолжить мысль. Более близкому знакомому я сказал бы: «Она не любит фрагменты о сексе», но Лесу же я сказал: – Мои книги для нее на грани приличия.

– Могу поверить в это, – заметил он. – Ты всегда был... – И его голос умолк.

Я спросил, поддерживал ли он контакт с остальными.

– Нет. Я полностью потерял связь после того, как все это закончилось.

Я рассказал ему о книге, над которой работал, и спросил, если встречу удастся организовать, будет ли он в состоянии приехать.

– Это будет трудно, – ответил он. – Магазин.

Перед тем как повесить трубку, я сказал, что снова свяжусь с ним.

Я глупо ожидал, что он ухватится за идею встречи, и, когда он начал говорить о своих обязательствах по отношению к магазину, был разочарован. И почему он должен хотеть встретиться? Большинство людей знают, что прошлое можно оживить лишь пересказыванием старых историй и что те, кто посвящает все свое внимание прошлому, просто пятятся спиной навстречу своим собственным могилам.

3. Джордж Диг Кленнер

За эти годы я с надеждой спрашивал множество австралийцев, не родом ли они из Аделаиды, но, казалось, почти каждый был уроженцем Сиднея. Единственный мужчина, признавшийся в том, что он из Аделаиды (сам бывший пилот бомбардировщика), сказал, что в одной части города жила довольно большая колония потомков первых эмигрантов из Европы, и обещал по возвращении попробовать разыскать Дига. Но это было пустое обещание.

Майк Гарбетт написал, что он пытался разыскать Дига через свои «австралийские связи», и я решил послать письмо тем, кто жил по тому адресу, который дал мне Джордж. Это письмо было обращением к чувству благожелательности, и для подкрепления этого чувства я приложил десять шиллингов, чтобы покрыть стоимость ответа, даже если этот ответ будет простым штампом «по этому адресу не значится». Письмо так никогда и не вернулось ко мне, по-видимому, получатель предпочел рассматривать десять шиллингов^[132] как неожиданный подарок от дурака с большим количеством денег и не принимать во внимание чувства, которые оно, несомненно, вызывало. К этому времени след Дига все еще не был найден.

4. Пол Санджест

Я не видел Пола с апреля 1945 г. и получал известия от него только три раза с тех пор, как в сентябре 1952 г. он приехал, чтобы провести уик-энд со мной и Одри в нашем доме в Ратленде. Он прочитал «Вера – это флюгер», мой первый роман об экипаже самолета, и захотел снова увидеть меня.

В книге я сделал Пола пьющим верхним бортстрелком и опасался, что он будет возражать против такого портрета. Далекий от этого, он прочитал роман четыре раза на протяжении десяти дней и сказал мне: «Я не стал бы возражать, если ты также вставил бы и фамилию Санджест. Я не предъявил бы иска за клевету».

Он изменился не очень сильно, хотя, возможно, и был несколько более уравновешенным женитьбой и двумя детьми, младшего из которых он назвал Майком. Он спросил Одри, было ли мне трудно остепениться после войны. Привыкшая никогда не тратить впустую слова, когда это касалось суровой правды, она ответила: «Да».

«И мне тоже», – сказал он и поведал, что провел год, играя на деньги на скачках и собачьих бегах. Однако однажды ему надоело делать ставки, и он пошел к своей невесте и спросил: «Как насчет того, чтобы нам 20 декабря пожениться?» Она, как и Одри, родом из Северо-Западной Англии и была лишь ненамного более расточительной на слова в своем ответе. «Хорошо», – сказала она.

С того времени Пол работал управляющим небольшого предприятия на рыбном рынке. «Это неплохая жизнь, – сказал он. – Вы работаете с семи утра до часа дня, шесть дней в неделю, но остальная часть времени ваша. Я ни разу не брал отпуск с тех пор, как начал работать. Жизнь один сплошной длинный отпуск».

Тогда мы жили в деревне около аэродрома, на котором базировалась эскадрилья канадских истребителей. Днем в субботу Пол и я пошли на карнавал, организованный канадцами. Ему понравились окружающая зеленая сельская местность, и здания, построенные из котсуолдского камня^[133], и крыши,

покрытые шифером из Коллиуэстона^[134]. «Я полагаю, что ты привык к этому, – сказал он, – но после Ливерпуля для меня это выглядит довольно удивительно».

Затем он спросил, хотел бы я снова участвовать в боевых вылетах. Я сказал, что не хочу, и он, казалось, был немного разочарован в ответе. «Мне иногда жаль, что я не могу сделать еще пару, – сказал он. – Лишь для развлечения и встряски».

Карнавал с его смесью жителей Ратленда и канадских военнослужащих с их женами имел огромный успех, и только потому, что шоколад, все еще нормируемый в Англии, продавался свободно и были ларьки, продававшие хот-доги и гамбургеры – блюда, которым еще предстояло освоить коммерческий рынок Англии. Мы посмотрели кадрили, оркестр трубочистов и несколько ковбойских трюков. Пол, казалось, наслаждался каждой минутой.

Вечером он рассказал нам, что в течение некоторого времени после войны страдал от болей в желудке и что его доктор, подозревая язву, прописал ему диету из рыбы и молока. Однажды Пол решил, что он также может умереть, если будет продолжать есть «эту дрянь», и вернулся к обильной еде и пьянству. С тех пор его желудок редко беспокоил его. «Это был случай, когда дух взял верх над материей», – бодро сказал он.

Когда пришло время идти спать, я сказал, что надеюсь, что он будет спать хорошо. «Когда я засыпаю, это – маленькая смерть», – ответил он. И это были его последние слова, отмеченные в моем дневнике. На следующий день он на поезде вернулся в Ливерпуль, мы договорились видеть друг друга чаще, но так и не увиделись, и мои письма и рождественские открытки остались без ответа. Одри и я переехали из Ратленда в

Хартфордшир, и в конце концов я прекратил посылать открытки.

Прошло шестнадцать лет с тех пор, как я в последний раз видел Пола, и я начал поиск, ища «Санджест» в телефонном справочнике Ливерпуля. Там была одна фамилия.

Женщина, которая ответила на мой звонок, сказала, что в доме нет никаких Санджестов. Миссис Санджест, которая жила там перед ней, была пожилой, одинокой дамой, переехавшей на юг Англии.

Я написал на прежний адрес Пола, но женщина, которая теперь там жила, ответила, что никогда не слышала о нем. Она жила в доме в течение четырех лет, а предыдущими жителями были мистер и миссис Адамс, которые эмигрировали в Австралию.

Тогда я стал искать фамилию Санджест в каждом телефонном справочнике Великобритании. Их было семь. Я позвонил каждому, но ни один из них не был связан с Полом, и при этом они не слышали о нем.

Я навел справки и обнаружил, что рыбный рынок был закрыт много лет назад.

Казалось, что Пол сделал все, чтобы его было трудно отыскать.

5. Рей Парк

Я знал, что Рей был родом из деревни в Норфолке, и имел смутное подозрение, что «Сент-Мэри» было частью ее названия. Три подобных деревни действительно существовали около Нориджа, и я решил, когда погода улучшится, поехать туда и навести справки. Поиск через телефонные справочники был неудачен.

6. Гарри Маккалла

Военная дружба, порожденная необходимостью взаимной защиты и поддержки, редко переживает расслабленный, безопасный мир. Когда я отправился в свой дом в деревне, а Гарри остался в Лондоне, было неизбежно, что связи, существовавшие между нами, должны будут тихо разорваться. Он бросил свои попытки стать адвокатом, побежденный больше любовью к удовольствиям, чем нехваткой способностей, и стал жить, и хорошо жить, своим умом. Время от времени я получал художественные открытки из-за границы, когда он посещал такие места, как Ле-Туке и Монте-Карло. Иногда приходили письма. Одно из них, написанное в 1950 г., начиналось так:

«Дорогой Майк,

В надежде на Вашу быстро развивающуюся практику и с желанием иметь Ваше большое покровительство в сомнительном деловом предприятии я посылаю Вам приветствие...»

Он основал в лондонском Уэст-Энде клуб и хотел, чтобы я стал его спонсором. Все, что требовалось, как он писал, было то, чтобы я пожелал «замолвить слово» за него. В конце письма он приводил несколько неопределенных деталей о клубе и заканчивал его так:

«Я недавно слышал, что Рождество будет здесь через несколько недель, но я не могу утверждать, что фактически знаю об этом что-нибудь, не так ли?»

Я ответил, что он может рассчитывать на меня и что я могу замолвить за него более чем одно хорошее слово.

Прошло почти два года, прежде чем я снова получил от него какое-либо известие, письмо начиналось:

«Дорогой Майк,

Как ты поживаешь теперь? Как обычно, есть причина, почему я пишу тебе. Я разорился и оказался у обочины. В течение шести месяцев в моем благосостоянии произошли такие огромные изменения, что теперь я вынужден искать работу любого рода...»

Он сообщил мою фамилию как человека, который может поручиться за него при приеме на работу в почтовое отделение, и, естественно, когда пришло официальное письмо с запросом рекомендации, я охотно дал ее. Но с этого момента Гарри исчез из моей жизни. Он не отвечал на письма, и в конце концов я прекратил писать.

Прошло девять лет, и я оставил надежду увидеть его снова, когда он позвонил. К этому времени я жил около Поттерс-Бара^[135]; он получил номер от моей матери, которая все еще жила в Гануик-Корнер.

Это был нелегкий разговор. Я был потрясен, когда он назвал меня «сэр» не из шутливого подобоострастия, а из желания быть официально вежливым. Он сказал, что был женат в течение пяти лет и что у него нет детей. Теперь он работал в диспетчерской электростанции в Уиллисдэне^[136].

Неделю спустя мы встретились в Лондоне и пообедали в китайском ресторане на Уордор-стрит^[137]. Из замечаний, сделанных вскоре после нашей встречи, мне стало ясно, что я ожидал встречи с ним с неким трепетом, наполовину ожидая увидеть человека, который был самолюбив и высокомерен, униженный, когда ему было двадцать, и сломленный, когда ему исполнилось сорок. Но я безнадежно ошибался. Он был намного в лучшей физической форме, чем я, намного лучше одет и не потерял ничего из своей властной

манеры поведения. Снова, как и в прошлом, я был впечатлен его очаровательной манерой вести себя и приятно удивлен его грустным юмором.

Во время обеда он сказал, что девять лет назад достиг той стадии, когда понял, что утратил свои моральные критерии. «Я решил порвать со своей прошлой жизнью в Уэст-Энде», – сказал он. Этот разрыв стоил ему его друзей, и с тех пор он больше не беспокоился о мигрантах, прибывавших из Вест-Индии, и не приобрел себе новых друзей. Это был суровый период его жизни, о котором лучше забыть, когда он в течение двух лет работал на фабрике по производству металлических щеток. На вопрос, почему он не отвечал на мои письма, он извиняюще улыбнулся и сказал, что не хотел быть обузой для профессионала.

Он не был на Ямайке, начиная с момента вступления в RAF, и не знал, когда, если вообще когда-нибудь, туда вернется. Некоторое время мы говорили о нашем экипаже и о том, как еще до того, как завершился наш тур, он раскалывался на отдельные группы, когда мы были не на службе. Не было ничего удивительного в том, что все так быстро потеряли контакт друг с другом. Я сказал, что хотел снова увидеть Дига, хотя в то время мы, казалось, проводили немного времени вместе и часто действовали на нервы друг другу. Гарри рассмеялся. «Ты знаешь, почему это было так, – сказал он. – Хотя Диг, возможно, не был столь интеллектуальным, как ты, он был более взрослым».

С того времени мы продолжали встречаться, иногда – чтобы пообедать, а иногда – чтобы лишь пропустить стаканчик, и обычно шли в паб в Сохо. Гарри продолжал работать диспетчером на различных лондонских электростанциях, и, когда я нашел следы Джорджа и Леса, я позвонил ему и попросил, чтобы он встретился со мной.

Глава 2

ГАРРИ

Всякий раз, когда Гарри и я назначали дату встречи, это неизменно «то же самое место в обычное время», и это место – Пикадилли-Серкус^[138], на продуваемом насквозь углу между Риджент-стрит и Шервуд-стрит, где книжный киоск предлагает журналы с голыми девушками и книги в мягкой обложке с рассказами «строго для взрослых». Обычное время – это 12.30, и что демонстрирует сущность консерватизма, так это то, что мало того что у нас незыблемое место и время для встреч, так обычно мы проходим небольшое расстояние до «Красного льва» на углу Уиндмилл-стрит и Арчер-стрит. Это паб без новомодных диговин, за исключением одного игрового автомата. Мужчины и несколько женщин приезжают сюда, чтобы провести время за выпивкой, словно это работа, которую надо сделать, и они не требуют от паба ничего большего, чем элементарной мебели, чтобы они могли стоять, опираясь на барную стойку, или сидеть за одним из столов. По крайней мере, так было во время ленча. Прошло много времени с тех пор, как я был в «Красном льве» ночью.

Я полагаю, что это Людовик XIV сказал, что точность – вежливость королей. Гарри, которому приходилось ехать издалека, всегда прибывал в течение двух минут после 12.30, и в этот холодный зимний день я был благодарен ему за его точность. Мы проворно пошли к «Красному льву» и, получив выпивку, сели за стол, где я рассказал о своих планах относительно книги. Гарри слушал очень внимательно, и, когда я спросил, ответит ли он на мои вопросы максимально точно, насколько это было возможно по прошествии времени, он ответил:

- Начиная.
- Для начала, что заставило тебя вызваться добровольцем для службы в качестве члена экипажа самолета?
- Я только что окончил школу и занимался занудной работой на государственной гражданской службе в Кингстоне.
- Какой работой?
- В налоговом отделении Управления финансов. Служба в RAF казалась захватывающей и чарующей. Моей матери это не нравилось, но мой старик думал, что она сделает из меня человека.
- Ты был немного необузданным?
- Немного.
- Сколько тебе было?
- Двадцать два года.
- Как ты думаешь, RAF и полеты изменили твой характер?
- Это было похоже на переход из маленького мирка в большой мир. Ямайка была маленькой и ограниченной. Для меня это было больше, чем оживление, это была революция. Это вызвало коренные перемены во всей моей жизни.
- До некоторой степени ты сейчас больше англичанин, чем житель Ямайки.
- Спасибо за то, что так считаешь.
- Кем бы ты был, если бы после войны вернулся на Ямайку?
- Вероятно, я бы закончил, как мой старик. Он был морским лоцманом... Но конечно, война все изменила для меня. Все было настолько *ново!*
- Что скажешь о страхе? Ты часто боялся?
- В школе бортстрелков страх никогда не подступал. Это все было забавой. Но позже были несколько случаев.
- Когда?

– Первый раз, когда зенитный снаряд разорвался прямо под хвостом самолета. В другой раз это было над Сент-Эвалом, после второго ухода на новый круг при посадке. Тогда были два или три «проскока»?

– Три.

– Это был второй уход на новый круг. Я тогда боялся, что двигатели загорятся.

– После окончания вылетов испытывал ли ты какие-нибудь физические или психологические проблемы?

– Нет.

– Но ты в течение многих лет имел слабый желудок. Я помню, что ты не мог выпить пинту пива без болей в нем.

– Да, правда, но это не было связано с полетами. Это из-за той пищи, что мы ели. За исключением летного пайка это были консервированное мясо и картошка.

– Что относительно психологических проблем?

Гарри замялся, и когда он заговорил, то показалось, что он отклонился от темы и был неискренним. Мне пришло в голову, что он говорил о трудностях, связанных с жизнью цветного человека в Англии.

– Ты имеешь в виду так называемый цветной вопрос?

– Все было в порядке, пока англичане не узнали цветных.

– Когда это произошло?

– Я сказал бы, приблизительно в 1955 или в 1956 году. Мне тогда было трудно найти квартиру. Было очень много приезжих иммигрантов. Необразованные люди... Они – чернорабочие, но не как английские чернорабочие. В Англии им нет никакого эквивалента. И они не знают, как держать себя. Я никогда не жил в квартире, где они были бы среди других квартиросъемщиков. И если я, цветной человек, не хочу их общества, то почему следует ожидать, что англичане захотят их общества?

– После войны у тебя была стычка с автобусным кондуктором?

Гарри показал на шрам под правым глазом.

– Да, но это не было связано с цветом кожи. Я вошел в автобус, а он помчался за мной по пятам вверх по лестнице^[139], крича: «Оплатите проезд, пожалуйста». Я заметил: «Дайте нам возможность». Тогда он что-то сказал, что вызвало мое презрение, и я назвал его невежественным ублюдком. Тогда он ударил меня в лицо своим билетным ящиком.

Он рассказал мне, что полиция провела разбирательство в отношении кондуктора, который был признан виновным и оштрафован. Судья сообщил Гарри, что он может предъявить иск в гражданском суде за понесенный ущерб, но он не предпринял никаких действий. «Тот человек имел жену и двух детей, которых надо было содержать», – объяснил он.

– Оглядываясь назад, ты считаешь то время хорошим или плохим?

– Самые лучшие годы моей жизни. Самые замечательные.

– У тебя есть какие-нибудь особые воспоминания?

– Только о времени полетов на «Джи-Джиге». Помнишь? Когда случилась авария, меня обвинили в том, что я не находился в хвосте.

– Какой вылет, по твоим воспоминаниям, был наихудшим?

Он некоторое время думал.

– Момент, когда я увидел позади нас два «Ланкастера», взорвавшихся после того, как в них попали бомбы, сброшенные с самолетов над ними. Я думаю, что Пол видел больше чем два, потому что он сказал: «Гарри, там падает еще один», но ты об этом должен спросить его.

– Мне жаль, но не могу. Я не знаю, где он.

- Это был худший рейд.
- Это был второй налет на Золинген.
- Да? Я не помню.
- Что скажешь о том, когда ты получил обморожение?
 - Лед покрывал всю мою кислородную маску, и летный шлем тоже был покрыт льдом. Помню, я показал Полу лед, и мне пришлось его сбивать, прежде чем выйти из самолета.
 - Помнишь время, когда ты выступил потому, что солдат из Вест-Индии был приговорен к семи дням гауптвахты?
 - Без подробностей, но у меня где-то все еще лежит письмо от М.Р. [\[140\]](#)
 - (Мой отец написал своему члену парламента, выразив беспокойство по поводу наказания, полученного Гарри.)
 - Имя М.Р. было Бартл Булл, - продолжал Гарри. - Он написал запрос в Министерство авиации, и ему ответили, что флайт-сержанту объявили выговор не за то, что он пытался помочь своему соотечественнику, а за способ, которым он пытался сделать это.
 - Как ты думаешь, почему мы все так легко расстались?
 - Хорошо, мы не проводили вместе много времени, не так ли?.. Я только что вспомнил вот еще что. В тот момент ты играл на пианино в столовой, а я взял две тарелки с бутербродами для нас. Едва я двинулся к тебе, как ко мне подошел новичок, сержант с нашивкой «Южная Африка» на рукаве, и сгреб все бутерброды с одной из тарелок. Я спросил его, думает ли он о том, что делает, а он сказал: «*Ты* не говори так со мной. Я - бур» [\[141\]](#). Я ринулся на него, и он бросился прочь. Ты погнался за нами обоими и поймал меня на выходе из столовой. Ты сказал мне, чтобы я следил за собой, или

же я, если буду действовать подобным образом, закончу судом военного трибунала.

– Я припоминаю, что были какие-то проблемы с буром, но не могу вспомнить подробности... Гарри, в настоящее время у тебя бывают какие-нибудь предвидения?

– Почти никогда. Я использовал все их, когда был молодым.

– Тот случай с Хемницем. Это было потрясюще.

– Я не знаю. В школе я изучал географию. Европейские названия были мне знакомы.

– Но как предсказать такое, как Хемниц?

– Хорошо, я думаю, что, возможно, моя нация ближе к истокам, чем ваша.

– Ты подразумеваешь, что белые с цивилизацией потеряли часть своих способностей. Когда они имели больше, чем пять чувств?

– Да, я так думаю.

– Я часто спрашивал сам себя, не была ли между нами своего рода телепатия. Я очень хотел, чтобы ты выбрал правильное место. Как ты думаешь?

– Я полагаю, что это возможно. Это действительно могла быть телепатия.

– Ни один ученый никогда бы не поверил в это. Это нельзя доказать.

– Нет.

– Но ты полагаешь, что, кроме слов, есть и другие средства коммуникации?

В этом месте наша беседа свернула далеко от воспоминаний о полетах к экстрасенсорному восприятию, но позднее я спросил, помнит ли он что-нибудь о Дрездене и имеет ли какое-нибудь представление о его разрушении.

– Нет, ничего особенного, – ответил он.

– Это был налет, как и любой другой?

- Да. За исключением его длительности. Он был самым длинным или это был рейд на Хемниц?

- Самым длинным был рейд на Дрезден. Ты не испытываешь никаких приступов угрызения совести оттого, что мы бомбили беженцев?

Гарри мотнул головой.

- Последняя вещь, о которой я хочу спросить тебя. Я знаю, что субъективно ты думаешь, что наш тур имел смысл, а как объективно? Действительно ли этот мир, существующий сегодня, стоил всего того, что было?

- Стоил! - воскликнул он. - Конечно, это так. Нет никаких сомнений. Сегодня было бы в десять раз хуже, если бы Великобритания проиграла войну.

И затем он начал говорить о политике. Гарри, больше любого из нас, всегда интересовался политическими теориями и идеологическими коллизиями, но, вероятно, наиболее страстно он был обеспокоен правами и свободами личности. Он был за свободу личности и против авторитарного управления, независимо от того, исходило ли оно от RAF, групп-каптана или социалистического правительства. Человек, утверждал он, должен свободно высказываться, хоть от имени безграмотного соотечественника или хоть против интеграции этих же самых соотечественников в английское общество. Для Гарри свобода слова была основополагающей свободой.

Глава 3

ДЖОРДЖ

Автомобильные фары освещали аллею высоких, позимнему голых деревьев, которые то пропадали, то появлялись, когда дорога впереди то опускалась, то поднималась. Вдали на верхушке холма мерцал свет. В конце концов автомобиль подъехал к дамбе, миновал мост, и деревья исчезли. Я въехал во внутренний двор, где другие машины были припаркованы перед массивным, построенным из кирпича загородным домом, имевшим великолепный подъезд и лоджию с тремя арками. Над центральной аркой был прекрасный полукруглый балкон.

Я собрал свои бумаги и вышел из автомобиля. Раздался голос: «Нет никакой необходимости запира́ть его здесь», и я увидел человека в вечернем костюме, стоявшего на широких ступенях главного входа. Свет светил ему в спину, но я узнал Джорджа.

Он взял мое пальто и бумаги и, оставив их в приемной комнате, проводил меня в бар. Он был переполнен мужчинами в вечерних костюмах, было и несколько женщин, носивших длинные вечерние наряды и драгоценности, которые были подобраны по цвету их глаз. Бар располагался в величественной, облицованной деревянными панелями комнате, и Джордж сказал мне, что Брамсхилл-Хаус некогда был помещичьим замком. Большая его часть была построена в начале семнадцатого столетия, и на стенах соседней комнаты висели гобелены, выполненные по эскизам Рубенса^[142].

Он взял виски и сушеный имбирь, а я заказал джин с тоником. Мы, казалось, много смеялись и улыбались, и, хотя, возможно, это частично было следствием

нервозности, оба испытывали неподдельное удовольствие от новой встречи. Он спросил меня о других членах экипажа. Я ответил, что должен был встретиться еще с Лесом, но следы Дига, Пола и Рея пока найти не удалось.

После нескольких стаканчиков мы вошли в длинный банкетный зал, где должен был состояться обед. Там, должно быть, находилось приблизительно двести пятьдесят человек, зал был ярко освещен, потому что киногруппа проводила документальную съемку этого приема. Джордж представил меня множеству мужчин за нашим столом, по большей части тридцатилетним, и мы стояли, ожидая прибытия почетных гостей. Появившись, они смущенно прошли перед оператором с камерой, который двигался перед ними спиной назад.

Молитва была краткой – «Благодарим Бога за хорошую еду и здоровое товарищество», – и мы сели. Джордж налил два бокала белого вина из бутылки, стоявшей перед нами.

Его первое воспоминание было таким, что я не только забыл его, но и был не способен оживить в памяти даже после того, как он рассказал мне о нем. Джордж не поверил мне:

– Разве ты не помнишь, как я застрял в туалете?

Я сказал, что нет.

– Я встал, и он [стульчак] поднялся вместе со мной. Я думаю, что он просто примерз ко мне. А затем все это разлилось. Мы договорились сказать, что все это дерьмо стало следствием необходимости выполнить энергичные маневры уклонения.

И при этом я еще не помнил его тряпичную куклу. Он сказал, что он брал ее в каждый вылет вместе с бюстгальтером и парой панталон.

– Диг не летел, если у меня с собой на борту не было моей тряпичной куклы, – произнес он. – Разве ты не

помнишь, что однажды мы вернулись с полпути к стоянке, потому что я забыл ее взять?

Мы говорили непринужденно; не было никаких неловких моментов или смущенных пауз, и я нашел, что его мировоззрение и внешний вид изменились несильно. Джордж рассказал мне, что после того, как мы, как экипаж, разделились, он был направлен на авиабазу около Плимута, где занимался управлением полетами. Через два месяца после демобилизации он поступил на службу в полицию, и с тех пор его жизнь была изнурительным, тяжелейшим трудом, и, постепенно продвигаясь по службе, он в прошлом году добился крупного повышения, получив звание инспектора. Он все еще был женат на Розе, его сыну было двадцать два года, и он также был женат. Больше у него детей не было.

Свой первый полет после окончания войны он совершил пять лет назад, когда его послали на курсы полицейских воздушных наблюдателей. Он сказал, что сначала боялся, потому что за штурвалом был не Диг. Он не хотел летать с кем-либо еще и в свое время отверг возможность остаться в наземной службе RAF. «Единственная служба, – объяснил он, – это летная служба».

После обеда мы пошли в приемную комнату, где был бар, взяли виски и сели за стол. Я спросил, не изменили ли боевые вылеты как-то его нрав или характер.

Он подумал и сказал:

– Когда ты их выполнял, то видел, как гибнет много людей. Было потеряно множество друзей. Это заставляло тебя расти. Из прежнего мальчика ты становишься мужчиной. И было товарищество, замечательное чувство товарищества.

– Я полагаю, что это было то ощущение, которое заставило тебя пойти в полицию?

– Несомненно.

Он сказал, что часто испытывал страх.

– Это был своего рода восторженный страх. Вы ничего не чувствуете почти до самой цели, видите разрывы зенитных снарядов, все взрывы вокруг. Вы стоите в астрокуполе и ощущаете возбуждение. И думаете, что будет сбит кто-то рядом, но не вы. Вы смотрите вокруг, возвращаетесь обратно и садитесь на свое место, затем встаете, чтобы снова посмотреть вокруг. Я необыкновенно верил в Дига. Великолепный пилот.

Я сказал, что война, кажется, не оставила на нем никаких следов, и упомянул о язве Пола и болях в желудке Гарри, которые тот приписывал консервированному мясу и картофелю.

– У меня была язва, которая в прошлом году открылась, – произнес он. – Я почти умер и был спасен лишь переливанием крови в санитарной машине.

Но он не знал причину возникновения язвы. Возможно, это произошло из-за «ненормированной полицейской работы».

Я спросил, как ему все прошедшее видится теперь.

– Вы забываете тягостные моменты, – ответил он, – а помните лишь то время, когда вся грязная работа была закончена и вы идете в паб, чтобы выпить... Ты помнишь ром, который мы обычно пили из оловянных кружек в комнате для инструктажей?

– Еще есть какие-нибудь особые воспоминания, Джордж?

– Самые яркие – та авария на «Стирлинге». Она и налет на Виттен. Я был в астрокуполе и видел «Ланкастер» позади нас, когда он получил попадание. Он взорвался. Большой огненный шар. Дым. Шар пламени.

– Как ты объясняешь легкое расставание экипажа?

– Я часто спрашивал себя об этом, Майк. Я не могу объяснить это. В одну минуту мы все были вместе, а в

следующую минуту разошлись. Я думаю, что мы расставались, не понимая, что все закончилось. И мы всегда говорили о будущих встречах, но никто никогда этого так и не сделал. Ты не знаешь, какой я испытал трепет, когда получил твое письмо.

– Я думаю, что все мы немного пресытились. Мы слишком долго были близки.

– Может быть. Я не могу понять, почему Диг никогда не ответил. Я писал ему.

– Я помню тебя, – возможно, ты не согласишься, – бывшего от радости на седьмом небе в одну минуту и уже вскоре после этого пребывающего в депрессии. Ты, казалось, был эмоционально неустойчивым, но, возможно, я не прав.

– Нет. Но я знаю, что ты имеешь в виду. Это было, когда Диг начал меньше видаться с нами. Он получил офицерское звание и должен был оставаться с себе подобными. Таков был порядок. Но я чувствовал, что мы отдалялись. Он надевал форму сержанта и приходил в нашу столовую, но это было не то же самое, что раньше. Мы видели его все меньше и меньше. Мне больше всего нравилось, когда мы все были вместе. В конце, когда он стал командиром звена, мы практически не видели его вне вылетов.

На мой вопрос о Дрездене он ответил, что не может припомнить инструктаж и что нам говорили о беженцах в городе. У него не было никаких воспоминаний об этом налете и никакого чувства вины за то, что он принимал участие в нем. На войне как на войне. Были допущены ошибки, но это была война. Это в мирное время, оценивая прошедшие события, легко увидеть, как было возможно добиться большого успеха или что не нужно было делать.

Диапазон нашей беседы постепенно становился все более широким. Прежде чем я уехал, он тепло пригласил меня приехать в следующем месяце и

попросил, чтобы я взял с собой Одри. В свою очередь я сказал, чтобы он тоже захватил свою жену. Мы провели вместе четыре с половиной часа, после чего я собрал свои бумаги и вышел наружу.

Я был одет в пальто, а Джордж дрожал в своем вечернем костюме, пока я счищал иней с ветрового стекла автомобиля. Я сказал ему, чтобы он возвращался в тепло. «Нет, я останусь», – сказал он. Он, возможно, хотел добавить: «Я знаю свои обязанности хозяина так же хорошо, как свои обязанности полицейского», но не сделал этого. И я хотел сказать: «Это похоже на то, что ты хочешь продемонстрировать солидарность экипажа, стоя здесь на холоде», но тоже не сделал этого.

Когда ветровое стекло было очищено, я сел в машину и завел двигатель. К этому времени Джордж должен был сжать челюсти, чтобы не начать стучать зубами, но он продолжал стоять и махать рукой, пока я не исчез из его поля зрения.

Несколько недель спустя он написал:

«Дорогой Майк,

Большое спасибо за присланный черновик. Я с огромным удовольствием прочитал его, и на меня нахлынули воспоминания... Я никогда не понимал, что различия между нами были столь заметными. Я предполагаю, что хорошие вещи легче запоминаются, а плохие прячутся в глубине мозга и забываются. Я могу лишь сказать одно – благодарю Бога за то, что я присоединился к такому экипажу, как наш. Я, вероятно, не нашел бы лучшего...»

Глава 4

ЛЕС

Он стоял у билетного барьера центрального вокзала в Шеффилде. Это был вечер холодного, серого февральского дня, и он был одет в короткое серое пальто. Я узнал его по фигуре, но не в лицо; Лес выглядел старше, чем я ожидал, его волосы сильно поредели, но не было никакого сомнения в теплоте его приветствия. Его синие глаза украдкой осмотрели меня, прежде чем он вежливо отвел взгляд. Он смущенно отметил, что я также выгляжу значительно старше и тоже седой.

Мы проехали на пикапе «форд» десять километров до его дома в Дронфилд-Вудхаус^[143]. Это было современное здание на краю большого района новой жилищной застройки, и из одного окна открывался вид на пологие, зеленые Дербиширские холмы. Он представил меня восемнадцатилетнему сыну, который изучал геодезию. Других детей у Леса не было.

Мы не говорили ни о полетах, ни о прежних временах; у меня создалось впечатление, что будет лучше мягко перейти к этому предмету, а не обрушиваться с нетерпеливыми вопросами. Лес был самым сдержанным молодым человеком в экипаже, и когда я был молод, то часто приравнивал эту молчаливость к нечувствительности, и это было мерой моей собственной нечувствительности. Я узнал, что он работает в Шеффилд Корпорэйшн, занимающейся финансированием строительных проектов. Его жена управляла гастрономом и потому не могла быть дома раньше восьми вечера. Лес сам приготовил обед.

Только когда мы сели есть, я спросил его, помнит ли он налет на Дрезден и следил ли он за дискуссией,

которая последовала за публикацией «Разрушение Дрездена» Дэвида Ирвинга.

– Я действительно что-то об этом видел по телевизору, – ответил он, – но не помню деталей.

Я обрисовал основные пункты дискуссии.

– Я помню инструктаж, – сказал он, – или, вернее, как он начинался. Я никогда не забуду этого. Офицер разведки сказал: «Дрезден известен своими шелковыми чулками, и русские в ста десяти километрах от него»... Я это помню, потому что всегда думал, что Дрезден знаменит своим фарфором.

– У тебя были какие-либо сомнения, когда мы его бомбили или когда следующей ночью бомбили Хемниц?

Лес подумал несколько мгновений.

– Нет, у меня не было никаких сомнений, – сказал он. – Война есть война. Они бьют вас, вы наносите ответный удар.

– Помнишь ли ты нечто особое об этом рейде?

– Только о картине над целью. Я мельком огляделся вокруг. Я помню, что в красном небе были белые инверсионные следы. Я не забуду этого зрелища.

Посередине обеда Лес, казалось, неожиданно расслабился, и немного злая усмешка, которую я видел множество раз, появилась на его лице.

– Ты помнишь, как мы снизились сквозь облака и обнаружили, что находились над устьем Темзы? Мы должны были быть над Нейзингом^[144]. Мы летели низко и увидели форт. Мы исчерпали все сигнальные ракеты, чтобы показать им, чтобы они прекратили стрелять в нас.

Я ответил, что вообще не помню этот инцидент.

– Я помню, – продолжил он, – мы тотчас же изменили курс. – И он захихикал.

Его жена и сын ели тихо и не делали никаких попыток присоединиться к беседе. Я решил оставить

свое твердое намерение не задавать вопросов в присутствии третьих лиц. Лесу, кажется, начало нравиться вспоминать. Я заговорил об интуиции Гарри.

Лес кивнул.

– Я не забуду, – сказал он, – что, когда рейд на Гамбург был отменен, Гарри сказал, что если бы он состоялся, то он бы не полетел. – Он засмеялся. – Ты помнишь те пончики, которые обыкновенно продавались в буфете Церковной армии^[145]? В общем-то я не люблю пончики, но те были лучшими из всех, которые я когда-либо пробовал в своей жизни.

Я спросил, какой из вылетов был наихудшим для него.

– Первый. Без всяких сомнений.

– Мы отчаянно пытались догнать поток бомбардировщиков.

– Да, и это была моя ошибка.

Я сказал, что не понимаю, о чем это он.

– Ах да. Я неправильно установил диапазон системы радионавигации, и она показывала совершенно неправильное направление. После этого я продолжал делать ошибку за ошибкой. Это была явная паника. Нервы.

– В конце концов мы догнали поток.

– Это была не чья-то ошибка, а моя. В том вылете все пошло не так, как надо, так же как в следующем все пошло правильно.

– Были ли еще неудачные вылеты?

– Нет. Лишь последний.

Я был поражен:

– Налет на Эссен?

– Система ГН сошла с ума, и я ничего не мог поделаться, так что стоял позади Дига и смотрел по сторонам. Мне очень не нравилось это.

Позднее, когда мы пили кофе, его жена мыла посуду, а сын ушел спать, я спросил, почему он вызвался добровольцем для службы в экипаже самолета.

– Просто мне не нравилась мысль стать пехотинцем, – сказал он с такой уверенностью, что казалось, добавить было больше нечего, но после паузы он произнес: – Мне отказали в приеме в морскую авиацию, так что я вступил в RAF. Я не хотел ходить пешком. Это все.

– Как ты полагаешь, боевые вылеты изменили твой характер?

– Я так не думаю.

– Как насчет страха? Ты часто боялся?

– Все случаи, когда боялся, были тогда, когда мне было нечего делать. Пока я работал в своем отсеке, я был в порядке. Я не мог ничего видеть снаружи. Меня отделяло одеяло. Иногда я мог слышать взрыв зенитного снаряда, но был занят. Я испытывал страх, как я сказал, в последнем вылете и когда ты болел и мы получили резервного бомбардира. Из-за него мы сделали второй круг, и во время второго захода мне было нечего делать. Я не забуду, как крикнул ему: «Нажми на аварийный сброс бомб. Избавься от них!» Лишь позднее я узнал, как было опасно сбрасывать бомбы аварийным способом.

– Так, значит, твои воспоминания о боевых вылетах – это главным образом наблюдение за зелеными вспышками на радаре и построение курса на меркаторской карте?

– Правильно.

– Война оказала влияние на твою работу в будущем?

– Нет, я не думаю, что так произошло. Если бы не война, я должен был стать клерком в строительной компании, и, возможно, из этого получилось бы нечто хорошее.

– Это было хорошее или плохое время, Лес?

– Хорошее. Я не помню никакого времени, которое было бы плохим. Лишь когда мой желудок был не в порядке. Все время до прибытия в учебно-боевое подразделение я страдал воздушной болезнью. Я не знаю, помнишь ли ты, но я никогда не участвовал в тренировках с приданными истребителями. И в Фельтуэлле^[146], когда мы на «Ланкастере» делали виражи и кульбиты, я потом вышел едва живым.

– Я не помню этого. Я понятия не имел, что ты страдал воздушной болезнью.

Он засмеялся:

– Конечно нет. К счастью, я никогда не болел в ходе боевых вылетов.

– Война как-то отразилась на твоём здоровье? Годы назад Пол сказал мне, что он думал, будто она дала ему язву, а у меня болит позвоночник, что могло произойти из-за перенапряжения во время полетов.

– У меня тоже язва. Мой желудок беспокоил меня даже в те дни, и он продолжал тревожить меня после войны. Это была язва двенадцатиперстной кишки. В 1956 году я догадался удалить ее. После этого я чувствую себя намного лучше.

– Но никто не мог доказать, что ее вызвали вылеты?

– Я знаю, что после того, как мы их завершили, я не мог удержать суп в ложке, – сказал он, – так тряслись мои руки. Я не мог донести ее до рта, не пролив. В итоге я стал пить суп из чашки.

– Ты летал с тех пор, как был демобилизован?

– Нет.

– Тебя бы взволновало, если бы предстояло снова лететь?

– Нет, не думаю.

– Как ты объясняешь то, что экипаж так легко распался?

- Так, мы жили, ели, спали и действовали вместе примерно в течение полутора лет...

- Нет, не так долго. Менее года.

- Действительно? Так или иначе, этого было достаточно. Мы дошли до предела. Душевное равновесие было нарушено. И это было так.

Мы проговорили далеко за полночь. Я спал в свободной комнате, и следующим утром, когда его жена пошла в магазин, а сын ушел из дома, Лес приготовил завтрак для нас обоих. Он взял в офисе день отпуска.

Когда мы поели, я прочитал вслух все то, что написал об инструктаже перед налетом на Дрезден, и спросил, был ли мой отчет точен, насколько он помнит. Он сказал, что думает, что так и было, хотя его память выборочно сохранила информацию о том, что Дрезден был знаменит производством шелковых чулок.

Он вспомнил инцидент, о котором я забыл. Он, Джордж, Пол и Рей пропадали в течение вечера и вернулись сильно пьяными. Он вернулся в барак раньше остальных и полностью одетый заснул на своей кровати. Когда остальные пришли, они приподняли его так, чтобы он, все еще спящий, стоял по стойке «смирно» на своей кровати. Когда они отпустили его, он упал на пол и получил синяк под глазом. На следующий день он пошел на инструктаж и ведущий штурман сообщил ему, что в ходе сегодняшнего дневного вылета он будет «искателем ветра». (На данном этапе войны было практикой, когда пять штурманов в потоке бомбардировщиков вычисляли силу и направление ветра, которые затем их пилоты передавали по радио на ведущий самолет. Вычислялись средние значения этих данных, которые сообщались потоку как точные данные о господствующем ветре.)

Ведущий штурман, сообщив Лесу, что тот будет «искателем ветра», внимательно посмотрел на него и

произнес: «Помоги Бог потоку, если он использует ваши данные о ветре».

Пролетая над Францией, Лес, как положено, рассчитал скорость и направление ветра и передал их Дигу. В этот момент они по радио услышали данные другого штурмана. Они отличались от цифр Леса на двадцать километров в час и на пятнадцать градусов. Для аэронавигации это было катастрофическое несоответствие. В некотором смятении Диг спросил: «Что, черт возьми, мне делать, Лес? Мне передать им твои данные или просто повторить те, что мы только что слышали?»

Лес, страдавший от сильного похмелья, бросил: «Черт с ними. Передайте мои».

Диг передал, и когда свои данные представили три других штурмана, то оказалось, что цифры Леса были ближе к среднему значению, чем все остальные. Когда после приземления он шел к комнате для инструктажей, с раздувшейся шишкой и синяком, полученными при падении с кровати, к нему подбежала девушка из WAAF. «Она хотела узнать, не получили ли мы попадание во время налета», – со смехом сказал он.

Мы некоторое время проговорили о WAAF, и он спросил, помню ли я девушку с веселыми глазами, которая работала на кухне. Она имела печальную славу «безжалостной девушки». Казалось, в каждой эскадрилье была такая девушка. Они были обречены выбирать себе друзей, которые должны были погибнуть. «Безжалостная девушка» в нашей эскадрилье, как предполагали, потеряла пятерых друзей, убитых во время боевых вылетов. Это, конечно, для девушек было не чем иным, как цепью трагических совпадений, но большинство летчиков относились с суеверием к подобным совпадениям, и было придумано специальное выражение «безжалостная девушка». Я помнил эту девушку, но не из-за ее веселых глаз, а

потому, что Джордж несколько раз танцевал с нею во время вечеринок на базе. Это было смешно, но я переживал о том, как бы некие сверхъестественные силы, действовавшие посредством этой симпатичной поварихи из WAAF, не оказали более сильного влияния на навыки экипажа или не имели другие непредсказуемые последствия для нашего выживания.

В полдень Лес отвез меня на железнодорожный вокзал. Я поблагодарил его за гостеприимство и сказал, что буду сообщать все будущие новости о моих поисках. «Всего наилучшего», – ответил он.

В течение некоторого времени после отъезда я думал о свойствах храбрости. Несмотря на воздушную болезнь в каждом вылете, он закончил обучение, и, несмотря на страх, который держал скрытым в своем отсеке в течение большей части нашего тура, он вырос из посредственного в первоклассного штурмана. Он никак не осуждал себя, заявляя, что вступил в RAF только для того, чтобы не таскаться пешком, и я понял, что никогда в прошлом не имел даже отдаленных представлений о сложностях человеческой натуры, которые в детективных романах и повседневной речи сведены просто лишь к «мотивам». Я никогда не смогу узнать, какие движущие силы заставили Леса вступить добровольцем в RAF после того, как ему отказали в приеме в морскую авиацию, и я также никогда не узнаю, что заставляло его упорствовать во время обучения, хотя он раз за разом отчаянно страдал от воздушной болезни. Я никогда не смогу понять эти вещи. Я могу лишь задаваться вопросом о смеси смирения и агрессии, которая кроется во всем человечестве и которая, балансируя, так или иначе, может привести к спасению человеческого рода или к его тотальному уничтожению.

Глава 5

ДИГ

Фактически Диг и я не имели ничего общего, кроме желания выжить. Я часто раздражался, когда он повторял: «Не скули, если твоя задница в огне» или «Это прекрасная жизнь, если ты не расслабишься», и все же по некоей странной причине я перенес эти высказывания в свою более позднюю жизнь, и теперь, в среднем возрасте, можно было услышать, как я бормочу: «Это прекрасная жизнь, если ты не расслабишься», и если мои дети не слышали слова «не скули», то они не слышали ничего из того, что я когда-либо им говорил.

Годы проходили, и я весьма часто думал о Диге. В частности, я вспомнил инцидент, произошедший поздно вечером в Лейтоне вскоре после того, как наш экипаж был сформирован. Мы стояли на тротуаре, и выглядевший крепким солдат преднамеренно выбрал Пола в качестве своей цели и двинулся прямо на него. Пол отошел назад и сказал: «Приятель, смотри, куда идешь». Солдат немедленно решил завязать драку.

Он был глупцом, потому что наше соотношение было шесть к одному, но никакой драки не последовало. Диг вмешался и спокойно спросил: «Почему вы выбрали меньшего из нас?» Солдат бросил ему, чтобы он занимался своими делами и не лез со своим мнением. «Я задаю вам вопрос, – сказал Диг. – Если хотите подраться, то почему бы вам не выбрать меня?»

И так это продолжалось, и Диг становился все более презрительным по отношению к мужчине, который пытался выбрать для драки меньшего человека, пока

солдат, почти лопавшийся от неудовлетворенности и словесного бессилия, не пошел прочь.

– Иди своей дорогой, – презрительно произнес Диг.

Солдат развязно повернулся назад:

– Вы говорите со мной?

– Точно, и я говорю вам, чтобы вы шли своей дорогой.

Солдат развернулся на каблуках и ушел. Его побили не мускулами, не словесным запугиванием, не званием, а просто силой воли более сильной, чем его собственная.

В годы мира достоинства Дига для меня еще больше возросли и стали более отчетливыми. Он воплощал мужество и преданность, и инцидент, когда он вмешался, чтобы защитить Пола, иллюстрировал оба этих достоинства. Мне было бесполезно говорить, что Диг был обычным человеком, не лучше и не хуже большинства людей, он стал символом двух качеств, которыми я, эмоционально, больше всего восхищаюсь в человеческом роде... Конечно, я понимаю, что к моменту написания книги (в 1968 г.) слово «мужество» не в моде и принадлежит к эпохе изобретения колеса, а преданность, со скидкой на все виды «мышинной возни» при делании карьеры, применительна лишь к семейным отношениям.

Поиски Дига потерпели неудачу, и я узнал, что Майк Гарбетт тоже ничего не смог сделать через свои австралийские связи. Однажды я без большой надежды пошел в Австралийский дом на Странде^[147], намереваясь провести обеденный перерыв за просмотром австралийских телефонных справочников. Они хранились в библиотеке, и я спросил у библиотекаря справочник по Южной Австралии.

Книга открылась на разделе «Аделаида» и на букве «М». Я вернулся к букве «К», провел пальцем вниз по

странице и нашел «Кленнер, Д.Ф.». Поиск занял приблизительно тридцать секунд. Чрезвычайно взволнованный я спросил библиотекаря, сколько сейчас времени в Австралии и сколько будет стоить позвонить туда. Она ответила мне, что там сейчас 21.30 и что стоимость приблизительно равна одному фунту за минуту.

В пределах четверти часа я позвонил человеку, которому принадлежал номер в Аделаиде, и услышал женский голос, ответивший: «Нет, его не будет до полуночи». Оператор переключился на меня: «Вы хотите заказать вызов на полночь по австралийскому времени, в Лондоне это будет 15.30?» Я сказал: «Да, пожалуйста».

Мой телефон зазвонил точно в 15.30. Взяв трубку, я решил, что не буду называть его Диг – это имя могло теперь быть ему незнакомо и причинить некоторое неудобство, – так что я сказал:

- Привет, Джордж.
- Привет, Майк.
- Как жизнь?
- Как дела?
- Прекрасно. А у тебя?
- Все хорошо.
- Послушай, Джордж, – начал я и рассказал, что работаю в Лондоне и что также пишу книги. – Я пишу книгу о нашем экипаже.

Он что-то произнес – я не расслышал, но с облегчением понял, что теперь ему точно ясна причина моего звонка.

Я кратко рассказал ему новости о Гарри, Джордже и Лесе и спросил, есть какая-нибудь вероятность его приезда в Лондон.

Он засмеялся:

- Я так не думаю.

– Тогда я должен буду приехать в Аделаиду, – сказал я под влиянием момента.

– Чертовски хорошая идея!

Пойманный в ловушку своим собственным энтузиазмом, я спросил, где можно будет остановиться.

– Мы здесь немного стеснены, – ответил он, – но поблизости есть мотель.

– Это будет устроено отлично, – произнес я, но часть моего мозга была поражена, услышав мой голос. Я и не подозревал, что обычно я думал безграмотно и что молниеносные исправления делались прежде, чем мысль могла быть произнесена вслух. Я спросил, в чем состоит его работа, и, все еще продолжая удивляться своему собственному «Это будет устроено отлично», пропустил весь его ответ, за исключением слов «Дженерал Моторс».

– Ты вообще летаешь?

– Нет, в течение многих лет.

– Дети, Джордж?

– Трое.

Я больше не знал, о чем спрашивать.

– Слушай, Джордж, у меня есть твой адрес. Я напишу и расскажу тебе о моих планах.

– Хорошо, Майк. Я приведу здесь все в порядок.

– Хорошо. Теперь я вешаю трубку, но я увижу тебя.

– Ну, тогда пока.

В телефоне все смолкло.

Некоторое время я обманывал сам себя, что могу легко взять и полететь в Австралию, но затем стало ясно, что для этого потребуются значительная переделка моего графика работы. И существовали другие личные факторы, которые было необходимо принять во внимание. В конце концов я с большим сожалением был вынужден отложить поездку и написал

Дигу письмо, в котором после извинений спрашивал, может ли он ответить на некоторые мои вопросы.

Я не ожидал получить в ответ очень длинное письмо и не был бы удивлен, если бы вообще не пришло никакого письма, но он написал, и, потому что его слова лучше любого моего пересказа, я воспроизвожу здесь его письмо.

«Дорогой Майк,

Было очень приятно получить твое письмо, даже несмотря на то, что начиналось оно неутешительно, поскольку все мы ждали встречи с тобой... Теперь отвечаю на твои вопросы. Это было для меня нелегко, Майк, поскольку мне всегда было трудно излагать свои мысли на бумаге так, чтобы их могли понять другие.

Что заставило меня записаться добровольцем для службы в качестве члена экипажа самолета? Я помню, что сказал отцу, что собираюсь вступить в военную авиацию, как только мне исполнится 18 лет, на что он ответил, что меня не призовут до 19 лет, он надеялся, что к тому времени все закончится. Когда пришло время, он не стал мешать мне и охотно подписал мои бумаги о вступлении в авиацию, и, хотя его родители были немцами, эмигрировавшими в Австралию приблизительно в 1885 г., он родился в этой стране и был одним из наиболее патриотически настроенных людей, которых я знал. Он служил в армии во время войны 1914 – 1918 гг., вступив в нее в день объявления войны, его личный номер был 84, и за свои действия во Франции он был награжден «Военным крестом». Мы жили в районе, построенном вскоре после 1919 г. для

вернувшихся военнослужащих, и это означало, что большинство семей были одного и того же возраста, и в нашей ближайшей округе приблизительно в двадцати домах имелись шестнадцать мальчиков, все ровесники, и трое из них были моими самыми близкими друзьями. Пятнадцать из этих шестнадцати парней во время войны служили за границей, и все вернулись благополучно. Я не знаю, ответил ли я точно на твой вопрос, Майк. Отец всегда своими действиями прививал мне чувство долга, и я хотел помочь стране в трудный момент.

Изменили ли меня боевые вылеты? Я действительно чувствую, что служба, встреча и жизнь с парнями, которых бы я не встретил, если бы не служил за границей, ответственность помогли мне стать более зрелым, чем я мог бы стать. До войны я жил тесной семейной жизнью, со спортом и забавами с другими мальчиками и регулярными поездками на рыбалку с моим отцом почти каждый второй уик-энд с того момента, как мне исполнилось десять лет. Мы больше походили на старшего и младшего брата, чем на отца и сына, и так продолжалось до того времени, как шесть лет назад он скончался.

Я действительно чувствую, что они изменили мои взгляды на жизнь, научили меня жить максимально возможной полной жизнью, потому что смерть всегда была рядом с нами и могла взять нас в любой момент. Мне кажется, я чувствую, что, пережив то время, что у нас было, я теперь живу в долг. Не пойми меня неправильно, Майк, я благодарен за жизнь, которую прожил перед, во время и после войны, и я надеюсь, что доживу, чтобы увидеть, как

мои дети вырастут и достигнут успеха в жизни. Но если этому не суждено быть, то я принимаю это и не беспокоюсь об этом.

Боялся ли я? Да, я часто испытывал страх. Фактически во всех наших боевых вылетах. Человек должен быть глупцом или лгуном, если утверждает, что при тех обстоятельствах у него не было страха, и я должен сказать, что во время нашего тура у меня было сильное желание выжить, хотя, как ты упомянул в своем письме, мои попытки полетов на бреющей высоте над Восточной Англией, возможно, и не создавали такого впечатления.

Майк, я всегда был очень напряжен в конце боевого вылета, и это помогало мне выпустить пар. Я помню один случай, когда мы, возвращаясь, летели низко над верхушками гряды облаков, и я начал бросать самолет из стороны в сторону, пиная по педалям руля направления. Я получил разнос от Гарри! Бедняга, должно быть, словно горошина в бочке, болтался в своей турели в хвосте.

Я знаю, что всегда чувствовал себя намного более счастливым, когда мы устраивались в самолете перед боевым вылетом, потому что ожидание взлета, казалось, тянулось мучительно, и было гораздо лучше сконцентрироваться на чем-то одном.

Здоровье. Жалко было узнать, что Пол, Лес и Джордж страдали от язв. Я не могу понять, почему консервированное мясо вызывало проблемы с желудком у Гарри, поскольку я сам получал полное удовольствие от пищи. Что касается меня, то я получил очень неудобный недостаток – глухоту, – я потерял 60 процентов слуха на обоих ушах, и доктора списывали это

на полеты. В течение последних шестнадцати лет я ношу слуховой аппарат, который даже в лучшие времена был чертовски неудобным. Жалко было услышать о твоих проблемах с позвоночником, Майк. Ты уверен, что причина была в постоянном напряжении?

Нет, полеты во время войны никак не сказались на моей будущей работе, поскольку когда я, будучи уволенным в отставку, вернулся на «Дженерал Моторс», то фактически начал с того, что когда-то оставил. Мы прошли переобучение по схеме для бывших военнослужащих, которая позволяла нам посещать дополнительные курсы по нашему выбору. Я получил диплом чертежника и, работая, прошел путь до старшего чертежника проектного отдела на заводе технологического оборудования. С 1962 г. я инженер-конструктор в нашем инструментальном цехе, и в этом месяце будет 27 лет, как я работаю в компании.

Начиная с двадцатитрехлетнего возраста я лучше всего помню только хорошие времена. Я думаю, что мозг естественным образом отбрасывает воспоминания о тягостных моментах, да и кто спустя короткое время мог вспомнить о том, что он чувствовал, когда столкнулся с неприятностями во время полета. Почти невозможно описать свои чувства в этот момент тому, кто не был с вами тогда.

Особые воспоминания? Я думаю, что большинство переводов с места на место, и все же самым странным случаем было формирование экипажа. Для меня это все еще кажется странным сном, когда более ста мужчин сортировали сами себя на группы по шесть человек, которые должны были научиться

жить, есть, спать и летать, а во многих случаях и умирать вместе. Как мы собрались вместе? Я не помню, о чем говорил с каждым отдельным членом экипажа, за исключением Пола и Гарри.

Когда я спросил Пола, будет ли он одним из моих бортстрелков, он ответил: «Да», но только если я возьму его напарника, Гарри. Я всегда восхищался Полом за эту позицию. Иногда я задавался вопросом, хотя никогда не спрашивал об этом за то время, что мы были вместе, предлагали ли Полу другие пилоты войти в их экипаж и затем отвергали его из-за цвета кожи Гарри. Для меня Гарри – человек, знакомством с которым я горжусь, и я отчетливо помню его смелый поход в канцелярию уинг-коммендэра^[148], чтобы сказать в мою защиту, когда я разбил тот «Стирлинг».

Помнишь последний вылет? Для меня это было нечто особенное. Рейд из тысячи бомбардировщиков, быть ведущим эскадрильи и весь обратный путь назад на аэродром лететь в плотном строю. Затем интервью для прессы и хвалебные статьи в газетах. И вечеринка в пабе. Я все еще не могу понять, как мы со всей той толпой из наземной команды, девушек из WAAF и всех прочих вернулись обратно в сержантскую столовую, избежав неприятностей после того, как нас выгнали из паба.

Худший вылет? 12 декабря 1944 г., дневной полет к Виттену на «Пи-Питере». Помнишь истребители, которые слонялись слева перед нами? Это, казалось, были «сто девятые» и «сто девяностые», и в тот день они действительно вклинились в поток. Мы были очень близки к

тому, чтобы быть сбитыми вместе с другими самолетами.

Есть еще один вылет, который приходит на ум, Майк, но в тот раз тебя не было с нами. Мы взяли какого-то несчастного бомбардира, для которого это был первый боевой вылет, и, находясь на боевом курсе, он промахнулся и не сбросил бомбы. Так что нам пришлось сделать круг, дать ему возможность попробовать еще раз. Я не могу не признать, что не слишком был счастлив этому, и не сомневаюсь, что и остальные парни также не были особенно рады.

Дрезден. Во время налета у меня вообще не было никаких мыслей об этом, потому что это была лишь очередная работа, которую надо было выполнить, и я должен признать, что не имел полной картины ситуации. Лишь после изучения разрушений, которые мы причинили, и, узнав, что это вообще не была военная цель, я ощутил огорчение. Этот вопрос несколько раз обсуждался здесь после войны, но достаточно спокойно, потому что я не встретил ни одного австралийца, который бы участвовал в том налете. Мне кажется, что этот налет был совершен по просьбе русских и что он имел политическую цель.

Майк, я надеюсь, что ты сможешь разобраться во всем этом. Не стесняйся, спрашивай еще, если тебе что-то покажется непонятным.

Мои наилучшие пожелания твоей семье,
Всегда твой,
Джордж».

Письмо Дига заставило меня понять, почему замечание Гарри – «Он был более взрослым» – было

верным. Диг был более взрослым, потому что он лепил себя с отца и уже был на полпути к тому, чтобы стать мужчиной, еще до того, как достиг зрелого возраста. Хотя я уважал своего отца, мы никогда не походили на братьев. Я рос больше с матерью, чем с ним, и единственными воспоминаниями, которые я могу разделить с ним, была помощь в выполнении домашних заданий по латыни и собирание почтовых марок. Он был приятным человеком с различных точек зрения, но с ним всегда было нелегко сблизиться, и, оглядываясь в прошлое, я вижу, что мне лепить себя было не с кого.

В трудах по психологии я читал о необходимости «образа отца». Я не могу сказать, что когда-либо осознанно нуждался в таком образе, и кажется маловероятным, что я сам когда-либо буду им. Некоторое время Бог был для меня своего рода образом отца, но Бог моего детства был Богом из Священного Писания, затем несколько пугающим божеством в Ветхом Завете, которое тревожно проплывало сквозь Новый Завет, приобретая иные облики, например Эроса. В конечном итоге я оказался перед лицом Бога, и это скорее походило лишь на внешний трепет; Бог стал меньше.

Возможно, что я слишком щепетилен к отношениям отца и сына, поскольку мой собственный сын, которому теперь двадцать три года, в течение последних десяти лет находится в психиатрической больнице с тяжелой формой шизофрении, и возможно, что я слишком многое приписываю тому, что Диг рано возмужал благодаря человеку, который был его отцом. И все же данные указывают на то, что между матерью и дочерью, отцом и сыном формируется своеобразная цепочка или копирование образа. Нормальный ребенок действительно абсолютно подсознательно копирует родителя своего пола в складе ума, предубеждениях и предпочтениях, вкусах и моральных суждениях.

Диг имел трех детей, девочку в возрасте пятнадцати лет и мальчиков двенадцати и девяти лет. Я могу биться об заклад, что его сыновья будут расти очень близкими к нему, как он был близок к собственному отцу. Но здесь не место, чтобы развивать дальше эту тему. Я остановился на этом лишь потому, что Рей, когда я, наконец, встретил его, произнес нечто, что никогда не приходило мне в голову. Он сказал: «Конечно, Диг был всем нам как отец».

Глава 6

РЕЙ

«ГДЕ НАЙТИ ПРОПАВШЕГО РЕЯ ПАРКА?»

Это был заголовок колонки в «Истерн дейли пресс», за которым следовало:

«Группа бывших служащих RAF в настоящее время наводит справки в Норфолке, чтобы отыскать следы своего военного друга по имени Рей Парк, который был родом из норфолкской деревни со словами «Сент-Мэри» в названии... Теперь один из них пишет книгу об их деяниях, которая не может быть закончена до тех пор, пока не удастся найти всех оставшихся членов экипажа. «Истерн дейли пресс» узнала об этой ситуации из телефонного звонка инспектора Рассела Брауна. Проходя курс в полицейском колледже, он недавно встретил другого бывшего члена этого экипажа, инспектора Джорджа Белла, который теперь служит в полиции Донкастера...»

Джордж рассказал мне о своем друге в полиции Нориджа, которого он попытается привлечь к поискам Рея, и это было одной из причин, почему я отложил посещение деревень, имевших в своем названии приставку «Сент-Мэри». Другой причиной, почему я оттягивал его, была та, что, хотя я и очень хотел встретиться с Реем, мог вспомнить лишь сильные ссоры между нами. В первой части книги я пытался быть честным, но часто нет ничего более обидного, чем говорить правду. Рей вполне мог полагать, что правда,

какой она виделась мне, была очень оскорбительной для него.

В тот же самый день, когда в «Истерн дейли пресс» была опубликована эта заметка, газета «Истерн ивнинг ньюс» вышла с заголовком:

«РЕЙ ПАРК ПОЗВОНИЛ - «Я НАХОЖУСЬ В НОРИДЖЕ»

«Где найти пропавшего Рея Парка?» – спрашивал заголовок в «Пресс» сегодня. Два часа спустя Рей Парк, разыскиваемый группой бывших служащих RAF, позвонил в газету Восточных графств, чтобы сообщить: «Я в «Норидж юнион», в юридическом отделе»... Мистер Парк рассказал: «В то время, когда я служил в 218-й эскадрилье (в 1944 г.), я жил в Торп-Сент-Эндрю^[149], – они ошиблись с Сент-Мэри, но, по крайней мере, они знали, что это был святой...» ...«Я собираюсь позвонить инспектору Брауну, поскольку он, кажется, посредник», – сказал мистер Парк, который теперь с женой и двумя детьми живет в Спроустоне^[150]».

Прекрасным ранним летним утром Одри и я отправились на машине в Норфолк. Дорога была свободной, и мы следовали маршрутом, по которому я не ездил с тех дней, когда эскадрилья перебазировалась на базу в Суффолке и когда я, сев на «Нортон», ехал на юг, чтобы увидеться с ней в Лондоне. Но подобную ностальгию, как я ощущал, надо было держать в узде; сентиментальность, вышедшая из-под контроля, всегда недалеко от печали, а в ней нет ничего нового.

И все же, невзирая на нравоучительные рассуждения, мы сделали небольшой крюк, чтобы посетить место, где экипаж Кленнера ожидал своего первого боевого вылета и где туманным ноябрем Одри и я влюбились друг в друга.

Я зашел в деревенский магазин в Метуолде, чтобы уточнить, где находился старый аэродром, потому что все в деревне было незнакомым. Владелец магазина сказал, что я был третьим человеком в течение трех недель, который искал аэродром, и что он думает, что узнал меня. Он показал направление, и вскоре мы ехали по дороге, бывшей многие годы бесполезной, и вокруг был пейзаж, отпечатавшийся в памяти. Слева находился лес, который скрывал барак экипажа, а справа был огромный черный ангар, окруженный теперь цветущими маками. Затем мы увидели заросший сорняками и кустами въезд в лес, который экипажи использовали ежедневно.

Мы развернулись и в течение нескольких минут смотрели через поле в направлении аэродрома. Мы не могли видеть непосредственно само летное поле, которое лежало в низине, но черная крыша еще одного ангара была видна. Это был старый ремонтный ангар, и именно около его строгих контуров Одри и я впервые поцеловались. Но ни один из нас не обмолвился о том, ином существовании, когда мы жили настоящим мгновением, не понимая, что это было мгновение изменчивой страсти. Мы не сказали ничего, но и не должны были говорить, чтобы вновь подтвердить веру, что все то, что кануло в вечность, не было потрачено впустую и что все то, что выдержало испытание временем, заслуживает, чтобы его берегли.

Когда мы ехали обратно к деревне, я увидел самый знакомый из всех наземных ориентиров – церковный шпиль, изящно возвышавшийся над линией деревьев. Это была красивая вещь и тогда, безмятежный фон к «Ланкастерам», которые стояли на стоянках, как высиживавшие яйца хищные птицы, и это была красивая вещь и сейчас.

Мы достигли Спроустона, жилого пригорода Нориджа, вскоре после полудня. Дом Рея был

двухквартирным и немного старше большинства зданий на улице; к его задней части были пристроены дополнительные комнаты, а впереди находились кованые ворота, окрашенные в белый цвет. Он выбежал наружу, чтобы приветствовать нас. Мы улыбались друг другу, и никто, видя, как мы обменивались рукопожатиями, не смог бы предположить, что когда-то мы испытывали такую же искреннюю взаимную вражду. Вокруг его глаз виднелись морщины, но лицо было гладким, и, кроме седых волос, он изменился очень мало.

Мы были представлены его жене, шестнадцатилетнему сыну и тринадцатилетней дочери, а потом вошли в гостиную, где Рей налил бокалы хереса. Было ясно, что газетные статьи пробудили любопытство и интерес местных жителей; Рей сказал, что за утро, когда была напечатана первая статья, он получил приблизительно десять телефонных звонков. Беседа была бессвязной, но восторженной. Он очень хотел узнать все подробности относительно других членов экипажа. Я спросил его, поддерживал ли он спортивную форму после войны.

– О да. Я все еще играю в хоккей за местную команду. Как вратарь.

– Я хорошо забочусь о нем, – сказал его жена с улыбкой.

Я спросил, помнит ли он, как мы ожесточенно ссорились.

Он рассмеялся:

– Конечно да.

– Ты не очень хотел иметь дело с «Window», пока я был с Лесом.

– Это была работа, которую я ненавидел. Едва я начинал пихать эти штуки вниз в желоб, как уже чувствовал, что мне это надоело до чертиков. Однажды ночью я понял, что механически выбросил и свой

летный паек. Драгоценный шоколад мчался вниз над Германией.

Дети слушали увлеченно, а наши жены снисходительно, до тех пор пока Одри неожиданно не спросила:

– У вас были какие-нибудь навязчивые ночные кошмары после того, как все было закончено?

Рей задумался.

– Действительно, они были у меня. Я всегда был в пути на инструктаж и немного опаздывал, но, казалось, никогда не мог добраться до комнаты инструктажей, потому что мои летные ботинки были настолько тяжелы.

Я упомянул о глухоте Дига и спросил, не имел ли он какого-нибудь ущерба.

– Вообще ничего, – сказал он, – но долгое время мне казалось, что дни тянулись бесконечно, так что мне надоедало. – Он сделал паузу. – Я, кажется, вспомнил, что к концу тура Диг затыкал свои уши ватой. – Затем он захихикал. Я никогда не забуду ночь, когда я сигнальным фонарем Олдиса [\[151\]](#) посветил прямо в лицо Дига. Он едва не выбросил меня из самолета. Он заявил, что я нарушил его ночное зрение и что теперь он будет не в состоянии что-нибудь разглядеть.

– А что ты делал с фонарем Олдиса?

– Я настраивал его для тебя. Ты должен был светить им вперед на землю так, чтобы Диг мог видеть, как ему выруливать со стоянки, а затем добираться до начала взлетно-посадочной полосы.

Я забыл, что на летном поле не было никакого освещения, кроме тонкой линии огней на взлетно-посадочной полосе, которые выключались, если наверху были самолеты противника, и я забыл, что это была моя работа – освещать наш путь на рулежке.

Мы сели в две машины и поехали на обед в расположенный поблизости отель. Обеденный зал был симпатичным, с облицованными панелями стенами и высоким потолком, но обслуживание было неважным, и обед еще не кончился, когда Рей стал проявлять нетерпение. «Я не возражаю против того, чтобы не торопиться во время еды, – заявил он. – Но я не понимаю, почему я должен не торопить *их* время».

В конце концов мы вернулись в дом и пошли в сад, где сели под парусиновый навес. Он сказал мне, что записался добровольцем в авиацию потому, что хотел догнать своего лучшего друга, который был старше его на год и учился на курсах бортмехаников. Он был бы рад стать бортстрелком, курсы которых были короче, но ему сказали, что он слишком массивный для этой работы и что вместо этого ему придется стать бортмехаником. На собеседовании при отборе его спросили, знает ли он, что такое шплинт двигателя, и он описал шплинт на велосипеде. Между этими двумя типами шплинтов не было ничего общего, но его признали пригодным для обучения в качестве бортмеханика. За восемь месяцев он должен был изучить то, чему в гражданской авиации посвящают четыре года. Он так никогда и не догнал своего лучшего друга, который погиб в ходе боевого вылета еще до того, как Рей присоединился к нашему экипажу.

Я спросил, часто ли он испытывал страх.

– Я не могу вспомнить, боялся ли я когда-нибудь по-настоящему, – ответил он. – Я был в экипаже ребенком, и все это было большим приключением. – Он в течение нескольких мгновений раздумывал. – Ближе всего к страху я был, когда мой рукав распорол осколок зенитного снаряда. В каком налете это было?

– На Гельзенкирхен, – ответил я и знал, что если бы это был мой рукав, то название «Гельзенкирхен» отпечаталось бы в моей памяти до самой смерти.

Он обдумывал вопрос о страхе. Он сказал, что забыл очень многое. Рей очень ярко помнил, как Лес каждый день за завтраком грел свои руки, обхватив оловянную кружку с чаем, но ему было трудно припомнить что-нибудь о вылетах. И в его жизни был совершенно пустой период, начавшийся в день, когда мы прекратили летать, и продлившийся три месяца. Он не имел абсолютно никаких воспоминаний о том, что случилось в течение этих трех месяцев.

В целом он полагал, что период жизни, проведенный с экипажем, был хорошим временем, но фактически никогда об этом не думал. Завеса из трех месяцев полного забвения сделала все воспоминания о боевых вылетах довольно расплывчатыми.

Сейчас, когда мы заговорили об этом, он вспомнил нашу посадку в Сент-Эвале. В частности, он помнил «Мустанг», который летел поблизости, охраняя нас. Его пилот позабавил Рея, показав знак «виктория», когда в поле зрения показалась линия английского побережья, а затем исчез вдали.

Мы замолчали, и я смотрел на кувшинки, росшие в небольшом пруду, который Рей построил в саду.

– Я могу рассказать тебе о случае, которого стыжусь больше всего, – внезапно произнес он.

– Да, расскажи.

– Это было в том вылете к острову Валхерен на бомбежку немецких батарей на побережье. Это было воскресное утро. Восхитительное, прекрасное утро. Мы только что сбросили наши бомбы и разворачивались домой, когда я огляделся вокруг и увидел облако дыма, поднимавшееся над центром города, – его название было Мидделбург, – и я знал, что дым должен был быть следствием взрыва бомбы. Я подумал: «Кто мог сбросить бомбу на город как раз в то время, когда люди выходили из церкви?» – и я ощутил очень сильный стыд.

Он не смог ничего вспомнить о Дрездене, кроме пожаров, и не припомнил, говорилось ли на инструктаже о беженцах.

– Действительно все это стоило того? – спросил я.

Он коротко рассмеялся.

– Действительно все это стоило того? – повторил он. – Это трудный вопрос. Это был жизненный опыт, который не прошел для меня даром. Но действительно ли все это стоило того? В некотором смысле, я предполагаю, что ответ будет – нет. Но я не уверен. Не уверен.

– А кто может быть уверен?

Я собрал свои бумаги, и мы поднялись, чтобы идти назад к дому.

– Ты сказал, что был в «Норидж юнион» начиная с момента демобилизации, – сказал я. – Какое точно теперь твое положение в нем?

– Я юрист в адвокатской конторе.

Мы с Одри, его детьми и женой сели выпить по чашке чаю.

– Конечно, – неожиданно произнес Рей, словно это было оставшееся замечание от предыдущей беседы. – Старина Диг был всем нам как отец.

Я вручил ему первую часть книги.

– Джордж и Лес прочитали это и одобрили, – сказал я. – Сообщи мне затем, что ты думаешь. – И я сказал ему, чтобы он не стеснялся и указал мне на любые найденные им различия между его точкой зрения и моей.

Он усмехнулся.

– С нетерпением жду, когда смогу прочитать это, – ответил он.

«Дорогой Майк,

Было по-настоящему радостно увидеть вас обоих снова после такого долгого времени, и мы

очень ждем будущей встречи с вами и другими. Я действительно с удовольствием вспомнил те времена и только после разговора с тобой понял, сколько всего я совершенно забыл.

Фактически начиная с нашего разговора и после прочтения книги я задавался вопросом, не сработал ли тогда в моей голове некий защитный механизм, отсекавший все эмоции и ощущения реальности. Ты помнишь, что я не мог ничего вспомнить из периода непосредственно после боевых вылетов.

Я не хотел бы, чтобы ты что-нибудь менял в отношении меня. Ты проделал большую работу, и я получил удовольствие от нее. Боже, какой пестрой и шумной компанией мы были! Отношения между нами были значительно более прочными, чем мне вспоминалось. Действительно, при дальнейшем размышлении мне стало ясно, что это, должно быть, было еще одним выражением напряженности и тревоги, которые мой мозг отказывался принять...

С наилучшими пожеланиями,
Твой *Рей*».

После встречи с Реем я сам себя спрашивал, почему мы были так неистово антипатичны друг другу тогда. Вероятно, единственная непримиримая разница между нами была в том, что, интенсивно работая, он показывал мне, что не боится тяжелой работы, а я энергично работал, чтобы показать ему и всем остальным, что я не боюсь.

Глава 7

ПОЛ

Местонахождение Пола все еще было проблемой. Джордж пытался через свои полицейские связи разузнать кое-что, а теперь к поискам присоединился и Рей, потому что он был почетным секретарем ассоциации, связанной с торговлей рыбой. Он надеялся через свои контакты выяснить, что случилось с прежними торговцами на ливерпульском рыбном рынке.

Моя же наводившая тоску задача состояла в том, чтобы перерыть в Сомерсет-Хаус [\[152\]](#) списки умерших. На балконе второго этажа я обнаружил стоявшие в ряд шестьдесят тяжелых томов с отчетами о регистрации смертей, охватывавшие годы с того момента, когда я видел Пола в последний раз. В Ливерпуле были двое умерших по фамилии Санджест; один в 1956 г. был ребенком в возрасте менее года, а другой был мужчиной по имени Клод Б. Санджест, который умер в 1966-м в возрасте семидесяти трех лет. Могло ли быть, что этот человек был отцом Пола и что сам Пол был зарегистрирован как «заявитель о смерти»? Если так, то адрес Пола должен был быть на свидетельстве о смерти. Я заплатил небольшие деньги и запросил сделать копию свидетельства о смерти, которую должны были выслать мне по почте. Казалось, это был призрачный план, но в прошлом, играя на деньги, Пол выигрывал большие суммы на невероятных раскладах карт.

Вероятность, что этот план сработает, была настолько малой, что еще до получения свидетельства о смерти я написал редактору газеты «Ливерпуль эко», чтобы узнать, нельзя ли напечатать заметку, подобную «Где найти пропавшего Рея Парка?». Когда пришло

свидетельство, я увидел, что в нем «заявителем» действительно был Пол, и также был его адрес в Давлише^[153], в графстве Девоншир. Я послал телеграмму, прося его позвонить как можно скорее, переведя оплату звонка на мой счет, и я страстно надеялся, что он после 1966 г. не сменил дома.

Он позвонил в час дня и не стал переводить оплату на мой счет. Я кратко рассказал ему о причинах, побудивших меня послать телеграмму, и спросил, могу ли я приехать навестить его.

– Несомненно, – ответил он, – это было бы прекрасно.

– Возможно ли сделать это в уик-энд?

– В любое время. Но в следующем месяце я переезжаю.

– Как тогда насчет ближайшего уик-энда?

– Отлично.

– Ты работаешь пять дней в неделю, с понедельника по пятницу?

– А что?

– Я думаю, не приехать ли в пятницу.

– Почему бы нет? У меня собственный бизнес. Я могу освободиться в любое время.

– Ты, кажется, совсем не изменился.

– Я не думал об этом, – сказал он.

Море мерцало синевой под прекрасным небом, а утесы, казалось, были вылеплены из терракоты неким скульптором-гигантом, когда поезд медленно подъезжал к остановке в Давлише. Пол ждал на платформе вместе со своей семилетней дочерью. Его волосы были почти такими же седыми, что и мои, а лицо, теперь намного старше, как всегда, казалось недокормленным.

На пути к его дому я спросил, каков его бизнес. «Антиквариат, старье», – ответил он. В некотором смысле торговля старинными вещами началась с торговцев, подобных ему, сообщил он. Он предлагал за согласованную сумму очистить дом, а затем начинался процесс сортировки. Иногда, когда изделие отвечало его пристрастию – а его пристрастием были морские пейзажи восемнадцатого и девятнадцатого веков и старинное серебро, – он оставлял его себе; часть из оставшегося он продавал другим торговцам, а от остального избавлялся, как от мусора. У него был магазин на окраине города, которым управляли он сам и его семнадцатилетний сын и в котором продавались старое столовое серебро, комоды и другие предметы, имевшие спрос среди людей, хотевших меблировать и сдавать комнаты курортникам.

Мы сидели в гостиной, выходящей на море, в то время как его жена готовила чай. Комната была полна очаровательной мебели, а стены увешаны картинами, которые отражали вкус Пола; в особенности он любил речной пейзаж Джона Уоллеса Такера, пляжный пейзаж Генри Родмора и морской пейзаж Томаса Ланая. Викторианский кукольный дом, встроенный в большой застекленный шкаф и щедро уставленный крошечной инкрустированной мебелью, несомненно, был коллекционным экземпляром, как и французская музыкальная шкатулка с инкрустированной крышкой, внутри которой в дополнение к обычному цилиндру имелись ударники и колокольчики. Фактически везде, куда бы я ни посмотрел, было нечто, что радовало глаз и вызывало интерес.

Он пришел в антикварный бизнес случайно. Покинув Ливерпуль приблизительно четырнадцать лет назад, он и его жена, с дочерью пяти и сыном пяти лет, попытались управлять маленькой фермой в Северном Уэльсе. Но там шли дожди, и после двух неудачных лет

они решили переехать на юг. «Я не имел никакой работы. Ничего», – сказал Пол.

Он начал торговать старьем в Тинмуте и, когда бизнес стал процветать, переехал в Давлиш. Дела шли все лучше, и скоро стало очевидно, что он никогда снова не будет нуждаться.

– Когда ты посетил меня в 1952 году, ты сказал, что жизнь была одним длинным отпуском, – заметил я.

– Это все еще так. Я сам себе хозяин. Если я испытываю желание ловить рыбу, я иду и ловлю рыбу. У меня есть маленькая лодка. Я лишь вешаю на дверь магазина уведомление: «Ушел на рыбалку».

Выпив с нами чаю, жена Пола покинула комнату, чтобы начать готовить обед. Я рассказал ему новости об экипаже и что я выпивал с Гарри вчера во время обеда. Гарри предложил, чтобы мы скинулись и пригласили Дига на встречу в Англию.

– Это было бы изумительно, – сказал Пол.

– Авиабилеты стоят дорого.

– Вы можете рассчитывать на меня в любом случае, – произнес он.

Упомянув о глухоте Дига, я спросил Пола, не страдал ли он чем-то еще, кроме язвы.

– Достаточно было и язвы. В течение двенадцати лет я получал пенсию по инвалидности из-за язвы, вызванной полетами.

– Как ты теперь?

– Намного лучше, но Министерство пенсий все еще иногда поддерживает меня.

Я вручил ему черновик первой части, спросил, сможет ли он прочитать его как можно быстрее, чтобы я мог послать его Дигу. Он пролистал страницы и просмотрел заголовки глав.

– «Бомбардировка Дрездена», – прочитал он и кисло улыбнулся.

– Ты помнишь ее?

- Конечно.
- Помнишь инструктаж?
- Я помню, что нам говорили и что он был битком набит беженцами. В то время это фактически не произвело на меня никакого впечатления. Меня больше всего заинтересовало то, что это должен был быть наш самый длинный полет.
- Ты читал книгу «Разрушение Дрездена» Дэвида Ирвинга?
- Да.
- И как твое впечатление?
- Излишне статистическая, чтобы мне понравиться. Немного скучная.
- Тебя взволновало то, что он написал?
- Не особенно.
- Но сам налет тебя волнует? Я имею в виду, если оглянуться в прошлое.
- Я думаю, что это было не нужно. Это была резня ради самой резни. Я полагаю, что так было под конец войны, и бомбардировка Дрездена не была чем-то особенным. Она не была похожа на Хиросиму. Я считаю, что *та* бомбардировка действительно остановила войну и спасла тысячи жизней. Даже притом, что в Хиросиме были жертвы. Но Дрезден – это совсем иная категория.
- Ты помнишь, что было над целью?
- Да. Мы видели один или два русских истребителя, ты знаешь.
- Я не помню.
- Мы думали, что это были русские истребители. Они летели рядом с потоком.

Пол хотел поговорить, тем более что мы были одни. Он сказал, что записался добровольцем в авиацию потому, что так сделали его друзья, и он предпочел летать, а не «торчать в грязи». Он имел в виду французскую и бельгийскую грязь Первой мировой войны, и я задавался вопросом, сколько человек из

нашего поколения, выросшего на рассказах об изуродованных гангреной телах и переполненных крысами траншеях, выбрали воздух или море, чтобы избежать того, что в действительности уже было отмирающим видом в армии.

– Не изменили ли боевые вылеты твою натуру или характер?

Он напряженно размышлял.

– На это почти невозможно ответить? Нашел что спрашивать! Как я могу знать, были ли у меня ранее некие отличия?

Неопределенные вопросы иногда дают больше, чем определенные, на которые можно получить короткий ответ «да» или «нет».

– Я не могу знать. И я не могу ответить на этот вопрос. Я могу лишь сказать, что это был жизненный опыт, который не прошел даром. Тот, кто прошел через это, получил больше пользы, чем вреда. Мы имели возможность встретить людей различных профессий и общественного положения, от шахтеров до директоров компаний и профессионалов... Так или иначе, если вы были связаны с вооруженными силами пять лет, то, конечно, вы можете кое-что приобрести для себя на будущее.

– Ты боялся?

– Постоянно.

Я рассмеялся.

– Нет, не постоянно, Пол.

– Хорошо, я не могу сказать, что я ходил с трясущимися коленками. Часть времени я испытывал тревогу, а в отдельные моменты был испуган. Я не могу припомнить никаких конкретных случаев.

– Какой из вылетов для тебя тогда был наихудшим?

Его глаза остановились на паре фарфоровых стаффордширов, но это был пристальный взгляд человека, смотревшего внутрь себя.

- Достаточно странно, - сказал он, - но худшим вылетом был тот, в котором я обходился без нашего экипажа. Однажды в начале нашего тура я, как сменщик, полетел с другим экипажем. Я думаю, их верхний бортстрелок в тот день был непригоден для полетов. Когда мы подошли к цели, пилот приказал всем нам надеть парашюты. Это сильно меня напугало. Я знал, что мой валялся где-то в самолете, но не знал где. Лишь когда все закончилось, я задался вопросом, всегда ли этот конкретный экипаж надевал свои парашюты над целью. Возможно, это была их общепринятая практика.

Я попросил, чтобы он посмотрел в своей летной книжке детали этого рейда.

«Пилот флайт-лейтенант О'Брин^[154], самолет «Джи-Джиг», дневной налет, Хомберг, продолжительность четыре часа пятнадцать минут».

- Действительно больше никаких других плохих вылетов?

- Хорошо, конечно, еще был Виттен. И я всегда помнил наши уходы на второй круг над Сент-Эвалом. Когда мы возвращались и летели к Сент-Эвалу, мы прошли низко над берегом. Он выглядел красивым, и это был *этот* берег. Я всегда помнил, на что это было похоже, и теперь живу с этим.

- Почему после того, как мы договорились встретиться снова, экипаж распался?

- В основном из-за лени. Мы были слишком ленивы, чтобы беспокоиться об этом.

- Финальный вопрос, Пол. Учитывая сегодняшнюю ситуацию в мире, союзнические усилия в 1939 - 1945 годах имели смысл?

- Да. Это нужно было сделать. Это должно было быть сделано из-за всех злодеяний Германии. Но о том, кто *фактически* выиграл войну, я не хотел бы говорить.

Некоторое время мы сидели, предаваясь воспоминаниям, а затем из магазина вернулся его сын. Пол вскочил на ноги, чтобы представить нас. «Майкл встретился с Майклом», – сказал он. Затем домой пришла его дочь Жозефина, которая училась на парикмахера, и мы вместе пообедали. Потом он сидел у окна, читая черновик книги, в то время как все остальные смотрели телевизор.

Я спал в резервной комнате, и на следующее утро Пол и я пошли, чтобы осмотреть дом, который он должен был очистить. Тот пах старостью и застоявшимися спертými ароматами. Повсюду были пыль, запустение и скопившееся старье. Но среди мусора имелись одна или две ценные вещи. Пол открыл выдвижной ящик комода и достал старую пачку сигарет. «Вы не можете позволить себе что-то пропустить», – сказал он и, открыв пачку, вытянул нитку искусственного жемчуга. Я нашел маленькую коробку с дешевыми украшениями, среди безвкусных колец и брошей лежал пшеничный колос. Что он делал среди сокровищ старой леди? Он был подарен ей юношей, которого она любила много лет назад, когда они шли через пшеничное поле? Я увидел, что работа Пола была не для сентиментального человека.

– За девяносто пять процентов здесь можно получить наличные, – сказал он. – И ты мог бы написать книгу об этом.

– Я не начал бы, не зная, как приступить к расчистке этой грязи.

– Майкл и я сделаем это вечером.

Мы вернулись к его дому, чтобы посмотреть по телевизору утреннюю игру в четвертом международном матче по крикету Англия – Австралия. Днем я должен был уехать, но мы заказали на 14.30 телефонный звонок в Австралию и, следя за крикетом, говорили об экипаже, и в частности о Диге. Пол не раз повторил, что

он был поражен пронизательностью, проявленной Дигом в его длинном письме. «Он не только не был типом человека, способным писать письма... и чтобы написать такое письмо...»

Я предположил, что это письмо, возможно, было больше чем просто послание своему бывшему бомбардиру; до некоторой степени, с его данью уважения к отцу и высказанными надеждами по отношению к детям, оно звучало как исповедь и завещание.

– Для человека, который ненавидит писать письма, это, так или иначе, было чертовски хорошее письмо, – произнес Пол.

Звонок из Австралии раздался вскоре после того, как телевидение Би-би-си переключилось с крикета на скачки в Аскоте^[155]. Голос Дига на другом конце провода был сильным и четким. Я сказал ему, что Пол нашелся, и вручил трубку Полу. Радостное приветствие Дига было ясно слышно на расстоянии в два метра. Мы спросили, если удастся оплатить проезд, сможет ли он приехать в Англию. Идея ему понравилась, но он, казалось, сомневался. В течение следующих шести или восьми месяцев он был сильно занят проектными работами, плотный график должен быть сохранен. Перед тем как повесить трубку, я сказал:

– Если ты интересуешься матчем по крикету, Гревеней и Флетчер ошиблись.

Возникла небольшая пауза.

– Текущий счет на этот момент, – произнес Диг, – Англия ведет 235 к 5.

Потом Пол сказал мне:

– Звонок в Австралию довольно дорогой способ узнать текущий счет только потому, что телевидение переключилось на скачки в Аскоте.

Возвращаясь обратно в Лондон, я вспомнил то, что Пол сказал совершенно внезапно. Отвлечшись от наблюдения за крикетом, он повернулся, чтобы сказать: «Конечно, ты и я отличались от остальных. Мы, безусловно, были самыми безответственными в экипаже».

Это была правда, которую я упустил.

Глава 8

МАЙК

Когда война закончилась, множество сержантов из числа членов экипажей самолетов были понижены в звании до рядовых и посланы в учебные центры RAF для переобучения на другие специальности. Это бездушное, бюрократическое разжалование людей, которые служили своей стране, стало жалкой страницей в истории RAF. Психологический эффект от переключения с боевых вылетов, которые были жизненно важны для победы, на то, что после понижения в звании тебе мог приказывать сделать то или это капрал, который в своей жизни никогда не летал, был разрушительным. Мой собственный опыт был унижительным. Я прибыл в Крануэлл^[156] первым из массы разжалованных членов экипажей, и, поскольку я был первым, власти не знали, что делать со мной. Я был расквартирован с множеством недавно призванных молодых авиаторов, которые были изумлены, обнаружив в своей среде флайт-сержанта, завершившего тур боевых вылетов. Поскольку политика понижения в званиях не афишировалась^[157], они вполне естественно полагали, что в ходе своего тура я проявил нехватку моральной устойчивости и это было моим наказанием. Они не думали, что человек может с почетом пройти тур боевых вылетов и закончить его рядовым.

Лишь когда прибыли другие пониженные в званиях члены экипажей, мое положение улучшилось. Затем всех нас поселили вместе и сказали, что вне службы мы можем носить знаки различия, полученные во время боевых вылетов, но, потому что мы испытывали негодование от того, как с нами поступили, мы сделали все возможное, чтобы создать проблемы, прежде всего

самим себе, и я должен сказать, что мы весьма преуспели в этом. Флагшток на плацу был сожжен дотла, а когда война на Дальнем Востоке завершилась, мы все ушли в самоволку. Однажды я был обвинен сразу по пяти пунктам в поведении, наносившем ущерб порядку и дисциплине. Все это может показаться ребячеством почти четверть века спустя, но в то время мы были охвачены негодованием, и злоба на понижение в звании почти никогда не покидала меня в течение первых нескольких дней в Крануэлле. Я теперь не мог никому рекомендовать когда-либо вызваться добровольцем для выполнения опасных заданий на службе Великобритании, не предупредив его о том, что, как только его используют, он должен быть готовым к тому, что с ним обойдутся как с отработанным материалом.

После демобилизации я вернулся к изучению юриспруденции и обнаружил, что было трудно остепениться и приступить к этому занятию. Когда правительственный грант в 1949 г. закончился, я, лишь сдав промежуточные экзамены, устроился на полный рабочий день клерком в адвокатскую контору в Стамфорде, в Линкольншире, и продолжил обучение уже заочно. К этому времени Одри и я были женаты и у нас было двое детей. При моей еженедельной зарплате в шесть фунтов мы жили довольно плохо. Бедность размывает любовь, и меня никогда никто не убедит, что брак укрепляется тревогами о деньгах или что общие материальные затруднения связывают мужа и жену еще больше. Однако в конце концов я сдал заключительные экзамены, и моя зарплата была увеличена до десяти фунтов в неделю. В возрасте двадцати семи лет я, наконец, встал на свой путь. Вскоре после этого родилась Бренда, наш третий и последний ребенок.

Поскольку эта книга – о семи мужчинах во время войны и о тех же самых семи мужчинах спустя много лет, нет никакого смысла больше распространяться обо мне самом, кроме того, как ответить на те же самые вопросы, которые я задавал остальным и на которые еще не ответил в других местах.

Перед демобилизацией у меня возникли боли в спине и ногах, которые были диагностированы как фиброз, и с медицинской точки зрения меня перевели в категорию СЗ, означавшую, что я годен только для службы в Великобритании. Эти боли продолжались время от времени в течение многих лет, пока в 1956 г. не был поставлен диагноз «анкилозирующий спондилоартрит». К этому времени мой позвоночник полностью утратил гибкость, хрящи между позвонками стали твердыми как кости. Я не мог ходить, не испытывая болей, но, насколько эти боли имели психосоматический характер, я не могу сказать. И это факт, что вскоре после того, как мой сын был помещен в больницу с шизофренией, я должен был ежедневно принимать дозы кодеина.

Я никогда не пытался требовать выплаты пенсии за эту инвалидность, но ортопед, лечивший меня, сказал, что, вероятно, полеты вызвали болезнь, хотя точные ее причины были неизвестны фактически так же, как и способы лечения. Он рассказал, что физическое напряжение в течение длительного периода, кажется, располагало людей к анкилозу и что много военнопленных, находившихся в руках у японцев, страдали им. Он также был отчасти несколько странной профессиональной болезнью индийских факиров.

Относительно того, стоила ли война всех тех усилий, я верил тогда и все еще полагаю так сейчас, что если бы нацистская Германия выиграла войну, то мир был бы еще в большем беспорядке, чем ныне. Англичане и американцы могут обвиняться неграми и

другими цветными народами в том, что они расисты, но в Великобритании и Соединенных Штатах нет никаких лагерей уничтожения, которые, конечно, предназначались бы для них в мире, находящемся под властью нацистской идеологии. Даже если единственная заслуга союзников, выигравших войну, состояла в том, что были уничтожены газовые камеры нацистов, то одно это уже заслуживает одобрения. Я сожалею, что мои бомбы убили многих и сделали многих бездомными, но я не стыжусь. Если необходимо удалить злокачественную опухоль без использования анестезии, то окружающие ее ткани неизбежно пострадают. Я был лишь маленькой частью скальпеля.

Что касается бомбардировки Дрездена, то я должен пояснить, что я никакая не героическая личность, которая преднамеренно не исполнила приказ. Ведущего бомбардира не было слышно в эфире, так что я избавился от своих бомб так, чтобы они упали, не причинив никому вреда, но еще на инструктаже экипажи получили от ведущего указание сбрасывать бомбы на пожары (это было обычной практикой, когда никакие точечные цели нельзя было разглядеть), и я абсолютно уверен, что должен был сказать Дигу, чтобы он пролетел над центром города, а не над его южной окраиной. Когда Дэвид Ирвинг собирал материалы для своей книги «Разрушение Дрездена», я был одним из многочисленных членов экипажей, участвовавших в том налете, у которых он взял интервью. Я спросил его о бомбардировщике наведения, и некоторое время спустя он написал в своем письме: «Я узнал подробности о ведущих бомбардирах в ходе двух дрезденских налетов. Один теперь главный редактор «Флайта»^[158]; другой, канадец, – ведущий бомбардир во время вашего налета, – был на «Ланкастере», который стал единственным не вернувшимся обратно из 61-го

«Патфайндера». Теперь стало ясно, почему в эфире не было никакого ведущего бомбардира. Он был убит.

Я думал, что «Разрушение Дрездена» была лучшей книгой, чем полагал Пол. Насколько я могу сказать, она вполне точная, за исключением ошибки в оценке вероятного числа погибших людей, ошибки, причиной которой стало не отсутствие у автора усердия, а нежелание властей Восточной Германии опубликовать точные данные. Сейчас представляется, что достоверная оценка количества погибших может быть в 25 000, а не в 100 000, как предполагалось. Но эта статистика, необходимая для исторической точности, не укладывается в человеческое представление. Нельзя использовать таблицу умножения для трагедии. Я думаю, в четвертой части своей книги автор слишком подробно остановился на последствиях налетов; это представляется описанием ужаса ради ужаса, а не ради гуманизма.

Это любопытный факт, что нравственное возмущение в стране изменяется обратно пропорционально тому, какой климат преобладает в стране, война или мир, то есть когда страна посвящает себя войне, ее нравственное возмущение направлено на другую страну, ее противника, на то, что та сделала или делает. Когда же в стране мир, это чувство нравственного возмущения направлено внутрь нее, и некоторые, словно кающиеся распутники, начинают бить себя в грудь, вспоминая о прошлых грехах. Когда сэр Артур Харрис опубликовал свое «Бомбардировочное наступление», в котором ясно давалось понять, что RAF подвергали массированным бомбежкам целые города, не определяя, есть ли в них военные цели, последовала волна протестов со стороны лидеров церкви и других лиц, претендующих на руководящую роль по части морали. Но любопытно, что все эти люди хранили благоговейное молчание, когда совершались эти

преступные бомбардировки со сплошным поражением, – и утверждение, что они ничего не знали, не выдерживает критики. Тысячи членов экипажей и наземного персонала знали, так почему они не знали? И не выдерживает критики и утверждение о том, что им затыкали рты. Возможно, Королевский совет или Уинстон Черчилль не смогли бы пойти против такой массы мнений. Простой факт – когда чьему-то выживанию угрожает опасность, каждый благодарен тому, кто предлагает защиту, но как только эта опасность минует, все начинают стыдиться того, что их интеллектуальные теории были так легко опровергнуты примитивными инстинктами или чувствами, и бывшие помощники немедленно становятся объектом враждебности, вызванной этим ощущением позора. Каждый знает (и конечно, это должны знать американцы после того, как они помогали Великобритании в двух мировых войнах), что лучший способ приобрести противника в мирное время состоит в том, чтобы оказывать ему практическую помощь во время войны. Никто не любит своих кредиторов.

Бывшему бомбардиру было нелегко написать эту короткую главу, но слава богу, что мы никогда не видим себя так, как видят нас другие. Это пагубное занятие – заниматься самоуничижением, чтобы быть объективным по отношению к самому себе. Но если в этом проявится образ человека, чей комплекс неполноценности заставлял доказывать вещи, которые не требовали никаких доказательств, который всегда восхищался разнообразием и капризами человеческой натуры и который любит писать о людях, я не просил бы никакого лучшего сходства.

Глава 9

ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

Все сокращения искажают смысл. Конспект, даже очень хорошо составленный, немного искажает оригинал; лозунг всегда искажает конспект. Религиозный лозунг типа «Бог – это Любовь» может успокоить душевное волнение миллионов, но не удовлетворяет мозг. Можно также сказать, как это сделал Сэмюель Батлер^[159] в одной из своих «Записных книжек», – «Любовь – это Бог». Оба лозунга имеют одинаково прекрасное звучание, и все же, кто может описать Бога и кто может дать определение Любви так, чтобы Бог и Любовь были точно уравновешены на качелях философского уравнения?

Все лозунги привлекательны, если они, как кажется, отражают правду, которой по некоторым причинам – нехватке стабильности, ощущения недостаточной безопасности – мы должны верить, и эффект от воздействия часто повторяющихся лозунгов на человеческое сознание огромен, придуманы ли они как формула для самопомощи (например, слова Эмиля Коена «Каждый день любым способом я становлюсь все лучше и лучше») или как формула стимулирования продаж (например, «Гиннес» – лучшее для тебя»). К сожалению, мы столь впечатлены лозунгами, что едва ли когда-либо заботимся о том, чтобы исследовать мотивы тех, кто выдвигает эти лозунги.

Политические агитаторы хорошо знают, как уменьшить сложную проблему до простого эмоционального лозунга и затем использовать этот лозунг в качестве оружия для своей пользы. Лозунг «Остановить американский фашизм во Вьетнаме»^[160] является несколько противоречивым, но все же

успешным лозунгом, который пытается показать и решить проблему, которую не передашь в пяти словах.

Я столкнулся с этой проблемой, потому при подведении итогов предыдущих глав мне на ум приходили поверхностные лозунги, и я едва не был обманут их кажущейся пригодностью для того, чтобы члены экипажа могли быть представлены как семь типажей. Они, казалось, так точно подпадали под категории. Диг, например, был отцом-командиром. Пол – азартным игроком. Гарри был цивилизованным цветным человеком, оказавшимся в ловушке встречных расовых и классовых течений. Лес наверняка был человеком, о котором можно сказать, что в тихом омуте черти водятся. Джордж был надежным человеком для работы в команде. Рей был самым молодым членом экипажа в своем первом большом приключении. А я был разнорабочим, который наблюдал за всеми другими. И эти удобные ярлыки были не верными, но при этом и не ложными. Они были ложной правдой, и если этот оксюморон ^[161] и походит на лозунг, то, по крайней мере, за ним нет ни политических, ни религиозных мотивов, ни самовнушения. Они должны ясно дать понять, что честность, которую я пытался пронести через эту книгу, не отвечает идеальной честности и правда, которую я пытался представить, также не отвечает идеальной правде. И если я где-то перенес ударения, то это лишь потому, что шесть человек, описанных мной в этой книге, не просили меня писать о них или анализировать их, и я не хотел бы, чтобы они носили на своих шеях мои поверхностные ярлыки, повешенные в этой главе в качестве окончательного вердикта.

Из интервью и переписки было ясно, что стресс, пережитый в ходе сорока боевых вылетов, действительно оказал некое вредное влияние на

здоровье в будущем. В 1940-е годы практически ничего не было известно о болезнях, вызываемых стрессом, а в 1960-е годы о них уже знали так много, что почти каждое заболевание можно было свободно связать с ним, но из семи человек четверо страдали от проблем с желудком, один стал глухим, а у одного был негнувшийся позвоночник, что, вероятно, стало следствием перегрузок. Эти цифры доказывают лишь то, что признаки нанесенного стрессом вреда организму могут проявиться значительно позже того, как сам этот стресс закончился. Для некоторых из нас потребовалось два или три года, чтобы успокоиться умственно, но нашим физическим телам потребовалось намного дольше. Эта физическая болезнь может возникнуть как запоздалая реакция на умственное напряжение порой спустя многие годы после того, как причина этого напряжения исчезла, и, как я понимаю, современная медицинская наука кое в чем продвинулась в этом направлении.

Во время войны медицинские исследования в пользу экипажей самолетов были почти исключительно направлены на уменьшение только одного специфического типа стресса – усталости, которая включала мышечную усталость, умственную усталость и снижение профессиональных навыков. Долгосрочные последствия физического и психологического напряжения экипажей самолетов не рассматривались. Усталость была прямым и очевидным жупелом. Если членов экипажей и учили, как распознать признаки усталости и бороться с ними, то это было все, что имело значение. Были проведены многочисленные тесты, чтобы увидеть, какие лекарственные средства могут предотвратить или снять усталость, которая неизбежно наступала, если экипажи были обязаны летать день и ночь. Кофеин помогал преодолеть сонливость, но предпочтительным препаратом был бензедрин в малых

дозах, по 5 – 10 миллиграмм. В теории таблетки фенамина должны были выдаваться нечасто и только под тщательным медицинским наблюдением; практически же после каждого инструктажа можно было просто попросить одну или две «пилюли бодрствования». Так в свое время я создал небольшой запас бензедрина как страховку от того, чтобы не заснуть во время вылетов или любовных свиданий.

С тех пор как «пилюли бодрствования» стали ответом на проблемы каждого летчика, был достигнут огромный прогресс. Теперь существует медицинское направление, известное как авиационная медицина, по которой в Великобритании с 1967 г. можно получить диплом. Исследования в этой области имеют дело с такими предметами, как изучение работы легких во время ускорения и насыщение их кислородом, взаимодействие между центробежным и линейным ускорением, соотношение физиологических и психологических перегрузок во время нахождения в самолете, воздействие на обмен веществ рабочей нагрузки и усталости. Важность этих исследований не может быть переоценена, если принять во внимание, что половина всех авиационных катастроф обязана человеческим ошибкам и что такие ошибки могут быть следствием крайнего стресса любого вида. Но для меня и для многих других эти исследования запоздали на четверть века.

Почти весь экипаж оглядывался назад в прошлое, в дни боевых вылетов, без какой-либо оценки; и когда такая оценка появилась, она был выражена в следующей форме – «Это был жизненный опыт, который не прошел даром». И неудивительно, что большинство придерживалось мнения, что усилия, затраченные в войне, имели смысл, хотя Пол заметил: «Кто фактически выиграл войну, я не хотел бы говорить», Рей сказал: «Я

не уверен. Не уверен», а Диг в ответе на следующее письмо, которое я послал ему, написал: «Больше всего меня огорчают существующие конфликты в мире, и мой тайный страх состоит в том, что мои мальчики, когда достигнут нужного возраста, должны будут сражаться в какой-нибудь «горячей точке».

Что касается целей, то, по нашему почти единодушному мнению, в памяти наиболее ярко запечатлелся дневной налет на Виттен. Я написал в исторический отдел (RAF) Министерства обороны и спросил, есть ли какие-нибудь официальные документы об этом налете и какие были потери среди «Ланкастеров». Пришедший через четыре месяца ответ был кратким и сухим: «При налете на Виттен 12 декабря 1944 г. были потеряны восемь бомбардировщиков. Нет никаких отчетов о налете, доступных для исследования».

Пол, который видел опустошение, которое сеяли немецкие истребители в потоке бомбардировщиков, полагал, что над целью было сбито много больше, чем восемь «Ланкастеров», но он не мог провести альтернативный расчет. Так или иначе, но вопрос, который когда-то был столь актуальным, теперь имел только академический интерес.

Неожиданным, побочным результатом поисков стало то, что все, за исключением Гарри, остались поблизости от своей родины. Диг тогда и теперь жил в Аделаиде; Лес тогда и теперь жил в Шеффилде; Рей тогда и теперь жил около Нориджа; Джордж тогда и теперь жил в Йедоне, в Йоркшире; я тогда и теперь живу в Хартфордшире; а Пол, хотя теперь и живет в Давлише, в течение восьми лет после войны жил в своем родном Ливерпуле.

Из этого маленького примера нельзя сделать никакого общего вывода о глубоко укоренившихся в

обычных людях привычках к оседлому образу жизни и о том, что, даже если их жизни были разрушены войной, они все равно стремятся вернуться на родину и оставаться там. Это возвращение могло происходить по социальным или экономическим причинам, и оно также могло быть частью территориального императива (если позаимствовать термин, придуманный этологом [\[162\]](#) Робертом Ардреем), но остается удивительным совпадением, если не чем-то большим, что шесть белых членов экипажа вернулись в свои дома, а седьмой, цветной человек с Ямайки, свой новый дом построил в Англии. Из этого крошечного практического примера можно заключить, что средний белый человек доволен своим домом или территорией, а средний цветной человек – нет.

Если это заключение хотя бы приблизительно соответствует истине, то многочисленные страхи по поводу того, что будущий конфликт будет не между нацией и нацией, а между расой и расой, кажутся оправданными. Войны могут быть замаскированы как религиозные Крестовые походы или как столкновение политических идеологий, но в корне каждой войны лежит стремление заполучить контроль над новой территорией или защитить собственную территорию от чужаков.

Хотя Диг и имел в последующем некоторые замечания, единственными двумя людьми, осуждавшими рейд на Дрезден, были Пол и я, и мы единственные из экипажа не могли забыть прозвучавшую на инструктаже информацию о том, что Дрезден переполнен беженцами. И это достаточно странно, потому что, как проницательно заметил Пол, он и я были «безусловно, самыми безответственными в экипаже».

В ходе поисков стало очевидно, что идея отыскать следы пропавших людей привлекает почти каждого, и, возможно, в этом причина, почему подобные темы настолько популярны в детективах и приключенческих повестях. Кроме того, стало ясно, что бесконечное ощущение братства, как невидимая сеть доброжелательности, охватывает всех тех, кто когда-то служил в Бомбардировочном командовании. Статья в «Истерн дейли пресс» самым неожиданным образом всколыхнула эту доброжелательность.

Вскоре после того, как статья была опубликована, я получил письмо от мистера Стэнли Харда из Брэдфорда. Он прочитал о ведущихся поисках и написал мне, что он был членом наземного персонала в 218-й эскадрилье и работал главным образом на «Си-Чарли» и «Ди-Дог». Из дальнейшей переписки я узнал, что он хорошо знал Джока Хендерсона с «Эй-Эйбла». В конечном счете благодаря его помощи и с помощью еще одного бывшего сержанта из наземного персонала, Фредди Уилсона, удалось отыскать след Джока.

Я написал на его адрес в Шотландии. В ответ он сообщил мне, что начал свою карьеру в 218-й эскадрилье еще в 1940 г. и оставался с нею в течение всей войны и он видел, как она сначала перешла с Фейри «Баттлов»^[163] на «Бленхеймы»^[164], затем на «Веллингтоны», потом на «Стирлинги» и, наконец, на «Ланкастеры». Война закончилась, и эскадрилья была расформирована. Но Джок продолжал служить в RAF и в 1959 г. был направлен в Калифорнию, чтобы пройти переподготовку на ракеты «Тор»^[165]. Когда в свое время он вернулся в Англию, то, к своему изумлению, обнаружил, что 218-я эскадрилья была возрождена и что он снова должен служить в ней. Таким образом, он имеет уникальные документы о том, что он с этой

эскадрилей прошел путь от Фейри «Баттла» до ракеты «Тор».

Мимоходом он упомянул, что новое местоположение 218-й эскадрильи было в Норт-Лаффенхэме^[166], в Ратлендшире, и это было своего рода еще одним совпадением, потому что Одри и я некоторое время жили в деревне рядом с аэродромом Норт-Лаффенхэм, где нас в 1952 г. посетил Пол. Жизнь полна историй о том, как «тесен мир», которые приводят к разнообразным, не имеющим ответа предположениям об участии в них Судьбы или Бога, или же о том, что просто совпадения или же счастливый случай. Я был очень рад снова получить известия о Джоке; в конце концов, экипаж Кленнера был в немалой степени обязан своим выживанием его работе и работе небольшого наземного экипажа.

Несколько дней спустя он позвонил мне и сказал, что был в Лондоне. Он прочитал первую часть книги и хотел встретиться со мной. Следующим вечером Джок приехал в наш дом на обед.

Его лицо было закалено жизненным опытом и годами, и я, возможно, не узнал бы его, если бы он не улыбнулся. Я помнил его улыбку, и остальные черты лица, одна за другой, постепенно всплывали в моей несовершенной памяти, пока в сознании не повернулся ключ, и я снова был с сержантом наземного экипажа «Эй-Эйбла». «Боже мой, Майк, ты стал седым», – сказал он.

Мы разговаривали о полетах до, во время и после обеда, и я был удивлен его памятью; книга спровоцировала богатые, подробные воспоминания. Он вручил мне некоторые заметки, которые сделал во время поездки на поезде из Шотландии. В одной из них говорилось:

«День, когда вас направили на посадку в Сент-Эвал, стал пыткой для меня. Я не забуду, как наблюдал за взлетом в направлении Бери и как клуб белого дыма из левого внешнего двигателя заставил меня крикнуть наземному экипажу: «Похоже, что у нас началась утечка охладителя». Поскольку вы не вернулись досрочно с перегревшимся двигателем, я подумал, что это, должно быть, мне показалось, но когда вы так никогда и не вернулись, а связь была такой, что мы в течение нескольких часов ждали подтверждения о направлении на посадку на другой аэродром, я действительно измучился».

Использование слов «у нас» лучше всего показывает степень его идентификации самого себя с экипажем Кленнера.

Возможно, в этой книге сделан слишком большой акцент на страхе, трудно провести границу между страхом и крайней нервозностью, но искренность ответов на вопрос «Ты боялся?» дает ясное подтверждение того, что экипаж часто испытывал страх и что в то же время этот вопрос никогда не обсуждался. В переговорах по внутренней связи нельзя было услышать никакого намека на то, что восьмым пассажиром на борту самолета был страх.

Я не знаю, насколько прав Диг, говоря, что человек, который утверждает, что в тех или иных обстоятельствах он не испытывал страха, должен был быть глупцом или лгуном. Так Рей не припомнил, чтобы он испытывал особый страх, и он не был ни глупцом, ни лгуном. Но весьма вероятно, что тогда его время от времени мучили ночные кошмары. К счастью, в настоящее время в Великобритании человек может

открыто заявить о том, что он чего-то боится, и лишь немногие будут над ним насмехаться. Во время войны 1939 – 1945 гг. это было не так.

Лишь спустя три или четыре года после окончания войны в газетах и периодических изданиях начали появляться статьи о психологическом напряжении, возникавшем в ходе тура боевых вылетов. Чапмэн Линкер начал свою газетную статью так: «Вера в то, что боевые экипажи RAF были бесстрашными сорвиголовами, жаждавшими боев, разрушается после медицинского отчета, опубликованного вчера вечером. Психолог военно-воздушных сил, который наблюдал экипажи самолетов на и вне службы, рассказывает, что даже самые надежные пилоты боялись всегда». Отчет, на который ссылался мистер Линкер, был напечатан в «Джорнал медикал сайенс», а психологом был доктор Дэвид Стаффорд-Кларк, который обнаружил, что во время тура из тридцати вылетов боевой дух людей сначала из-за волнения немного улучшался, а затем начинал устойчиво падать и приблизительно к двенадцатому вылету опускался до уровня очень близкого к «упадку духа». После тринадцатого вылета боевой дух крайне незначительно улучшался вплоть до двадцать второго вылета, после которого падал и продолжал опускаться до уровня «упадка духа». Доктор Стаффорд-Кларк в своем отчете указал, что суеверие играло полезную роль в поддержании боевого духа летчиков. Человек, который летал с шелковым чулком своей подруги, действительно полагал, что это защитит его от зенитной артиллерии и истребителей противника. Люди, которые вступали в RAF, просто поддавшись внешней привлекательности существования экипажей самолетов, обычно быстро разбивались; остальные же, кто выживал, снова и снова переживали чувство страха.

Если и можно сделать какой-то вывод, так он состоит в том, что люди, которые должны были стать солдатами из национальных интересов, в большинстве случаев успешно играют роль бесстрашных воинов. Многосторонность человеческой природы никогда не перестает поражать меня; от рождения и до смерти мы играем своеобразные роли, то одну, то другую, и могут пострадать только те, кто не в состоянии следовать сценарию или не понимает ремарки, и они обычно кончают тем, что их объявляют новаторами или же лечат в психиатрической больнице. Пока человек может играть убедительную роль, он расценивается как нормальный человек, и обязательно, чтобы в то время, пока на сцене разыгрывается действие, все мы притворялись, что это реальность, а не фантазия. Члены экипажа Кленнера сыграли свою роль хорошо; теперь они могут почивать на лаврах и сравнивать воспоминания о том, что они действительно чувствовали.

Я думаю, что среди экипажей Бомбардировочного командования было в порядке вещей считать, что шансов выжить у них имелось не очень много. И это подтвердилось после войны, когда сэр Артур Харрис написал в «Ивнинг стандарт»^[167] от 11 декабря 1946 г.: «Успехи Бомбардировочного командования, имевшие далеко идущие последствия, были достигнуты ценой тяжелых потерь. За весь военный период в подразделения Бомбардировочного командования влились приблизительно 125 000 членов экипажей самолетов. В течение только периода моего командования предполагается, что почти 44 000 человек были убиты, еще приблизительно половина от этого числа получили ранения и более чем 11 000 человек попали в плен». Период командования сэра Артура Харриса начался в феврале 1942 г.

Но из бесед с членами моего экипажа и другими летчиками снова и снова приходит на ум одна фраза: «Вы не думаете, что это может случиться с вами». Джордж подвел итог чувств тысяч членов экипажей, когда сказал: «Это был своего рода восторженный страх... Вы стоите в астрокуполе и ощущаете возбуждение. И думаете, что будет сбит кто-то рядом, но не вы».

Иной вид отношения к проблеме выживания был показан в книге, изданной в 1957 г. [\[168\]](#) В ней авторы писали:

«Каким бы слабым ни было напряжение и независимо от того, как долго оно нарастало, это было вполне естественное сопротивление человеческого организма против того, чтобы подвергаться повторному риску, реальному ли или же просто предполагаемому. Оно было в каждом из нас, тайный противник внутри. Это было так, как будто каждый из нас начинал с определенным стартовым капиталом, некоей суммой, – была ли это сила духа? – которую мы тратили, иногда за короткий период, иногда за гораздо более длинный промежуток времени. Но когда это происходило, жизнь становилась мучением, с надломленным духом в разбитом теле. Именно это мы называли «дерганьем»... Большинство из нас, признавая такое состояние, предпочитали много не говорить об этом. Мы прошли по нашей жизни достаточно успешно, поддерживая настороженный нейтралитет с нашим тайным противником, забрасывая его шутками о «дерганье» всякий раз, когда его голос начинал звучать слишком настойчиво».

Еще одно отношение к выживанию, но, вероятно, менее распространенное, имело место, когда человек, оказавшийся перед перспективой смерти, думал о ней, свыкался с ней и принимал ее до такой степени, что

расценивал сам себя уже как мертвеца. Самопроизвольное принятие мысли о том, что каждый уже мертв, в то время как физически он все еще живой, – это нечто очень близкое к философии. В своей «Исповеди» Руссо^[169] писал: «Я могу уверенно сказать, что я не начинал жить до тех пор, пока я не увидел самого себя мертвым».

Артур Кестлер написал почти то же, применительно к учению «дзэн»^[170], по которому человек, завершивший свое обучение, «продолжает жить энергичной и внешне не изменившейся жизнью, но будет *«жить как один из уже умерших»*, – то есть невозмутимый и безразличный к успехам или неудачам».

Я никогда полностью не достигал состояния «Это никогда не случится со мной» или «Это может случиться со мной», но все более удлинявшиеся периоды времени колебался между ними в промежуточном состоянии «Это очень легко может случиться со мной». Но затем в ходе боевых вылетов я начал жить как один из уже мертвых. Это было ощущение чудесного освобождения.

Вопрос, который начали задавать после войны, звучал так: «Как порядочные люди могли сбрасывать бомбы во время бомбежек со сплошным поражением, зная, что будут убиты невинные женщины и дети?» Одной из причин этого можно было бы назвать чувство «зуб за зуб» или «мотивы отмщения» вместе с ощущением «или мы, или они». Лес кратко сказал об этом: «Война есть война. Они бьют вас, вы наносите ответный удар». Для нашего поколения Ковентри был мощным символом. Этот город бомбили люфтваффе, и в нем погибли мирные жители, в масштабах до настоящего времени неизвестных. И мало того что

бомбили Ковентри, но также бомбили и другие города, где, как было очевидно, основными жертвами должны были стать «невинные женщины и дети». Понятие «ковентрейтинг»^[171] было изобретено нацистами как стандарт уничтожения гражданских объектов и бомбардировок населения, которые продолжались в течение войны и достигли своего апогея при использовании «Фау-2» и летающих бомб^[172], которые наносили удары наугад. Я и не думаю приравнять бомбардировки со сплошным поражением Гамбурга к бомбежке населения Ковентри; я уверен, что профессиональные историки могут привести много тонких различий между немецкими бомбежками английских городов и британскими бомбардировками немецких городов; все, что я имею в виду, так это то, что, выполняя боевые вылеты, с зенитками, накачивавшими снарядами все небо вокруг, и с подсознательным знанием о британских гражданских жителях, убитых немецкими бомбами, никто совсем не тревожился о жертвах бомбовых ударов со сплошным поражением. Это может показаться черствостью любому, кто физически и эмоционально не был вовлечен в то время, и я первым соглашусь с тем, что из двух заблуждений истина не получится, но я не уверен, что нравственность и мораль – это подходящая среда для споров об ужасах неограниченной войны.

Вместо того чтобы говорить «Это было правильно или неправильно?», что является вопросом, возникшим лишь в современной человеческой цивилизации, я задался бы вопросом, не является ли все это, скрытое под плотным слоем аргументов о военной необходимости, политической целесообразности и религиозной морали, просто «цепью разрушений, выстроенной в соответствии с желанием выжить любой ценой»? Единственный способ выжить, если вы

подвергаетесь нападению с чрезвычайной жестокостью, состоит в том, чтобы сопротивляться также с чрезвычайной жестокостью, это просто натура человека, и это было частью его инстинктов с тех времен, когда миллионы лет назад он стал на равных с другими млекопитающими.

Другое объяснение того, как совершенно легко убивать невинных женщин и детей, предлагается Конрадом Лоренцом^[173]. В своей книге «Об агрессии» он комментирует тот факт, что человек единственный из всего животного мира изобрел искусственное оружие, тем самым опрокинув врожденное равновесие между разрушительными потенциалами и социальными запретами, которое в других видах предотвращает самоуничтожение этого вида. Он пишет:

«Дальность действия всего стрелкового оружия создает эффект некоего защитного экрана, который подавляет все стимулы, которые могли бы дать толчок к подавлению желания убивать. Глубокие эмоциональные слои нашей личности просто не регистрируют тот факт, что сгибание указательного пальца, производящего тем самым выстрел, разрывает внутренности другого человека. Ни один нормальный человек никогда не ходит на охоту на кроликов ради удовольствия, если необходимость убийства добычи своим природным оружием дает ему полное эмоциональное осознание того, что он фактически сделал.

Тот же самый принцип в еще большей степени относится к современному дистанционно управляемому оружию. Человек, который нажимает кнопку пуска, полностью изолирован от того, чтобы видеть, слышать или как-то по-иному эмоционально осознавать последствия своих действий, так что он может совершать их безнаказанно – даже если он обременен мощным воображением. Только таким образом можно

объяснить, что вполне добрые люди, которые даже не пороли своих непослушных детей, были в состоянии выпускать ракеты или обрушивать ковер из зажигательных бомб на спящие города, предавая таким образом сотни и тысячи детей ужасной смерти в огне. Факт, что это делали хорошие, нормальные люди, является столь же жутким, как и любое жестокое злодеяние войны!»

И все же... Несмотря на мотивы отмщения, преобладавший дух того времени, инстинктивное желание выжить любой ценой и объяснения Конрада Лоренца, я воспользовался молчанием в радиоэфире над Дрезденом, чтобы попытаться сбросить свои бомбы в стороне от горящего города, а Рей сказал относительно Мидделбурга: «Я знал, что дым должен был быть следствием взрыва бомбы. Я подумал: «Кто мог сбросить бомбу на город как раз в то время, когда люди выходили из церкви?» – и я ощутил очень сильный стыд».

Мы были готовы опустошать такие города, как Эссен и Кельн, в которых помимо гражданских жителей, как было известно, имелись военные и полувоенные цели, но наша душа восставала при мысли об уничтожении жизни там, где непосредственно не было никаких военных целей, и, возможно, это отвращение и ощущение стыда – единственная мера прогресса человечества от темных незапамятных времен до сегодняшнего дня.

notes

Примечания

1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10

Имеется в виду истребитель Супермарин
«Спитфайр».

Хендли Пейдж «Галифакс» – четырехмоторный тяжелый бомбардировщик.

12

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

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

14

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

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

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

17

Уинг – поселок в 18 км западнее г. Лутон.

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

19

Хвост – прозвище хвостовых бортстрелков бомбардировщиков RAF.

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

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

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

Абердин – город в Шотландии.

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

Лес – сокращенное от Лесли.

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

Английский галлон равен 4,546 литра.

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

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

Юстон – железнодорожный вокзал в Лондоне.

«Норидж Кенэрис» – футбольная команда г. Норидж.

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

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

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

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

Так в RAF называли командиров экипажей тяжелых бомбардировщиков.

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

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

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

Вероятно, имеется в виду система Н2S, разработанная на базе бортовой РЛС А1 Mk.VII с длиной волны 10 см.

Антенна этой системы, размещенная в обтекателе в нижней части фюзеляжа самолета, делала один полный оборот в секунду и посылала вниз высокочастотные импульсы. Когда самолет летел над ровной поверхностью, например над морем, импульсы рассеивались в разные стороны и экран Н2S, установленный в штурманской кабине, оставался темным. Как только он пересекал побережье, часть импульсов отражалась от складок земли, и штурман видел на экране основные очертания ландшафта под собой. Когда же бомбардировщик достигал сильно застроенного района, например, крупного города, то уже практически все посланные импульсы возвращались обратно, давая мощные отметки на экране.

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

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

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

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

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

Имеется в виду бортовой код бомбардировщика HJ-J.

48

Приблизительно равно 5897 кг.

Или – город в 23 км северо-восточнее Кембриджа.

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

51

Имеется в виду до 24 тысяч оборотов.

Баллистическая ракета А4 (V-2), имеющая длину около 15 м, вес 13 т, могла доставить боеголовку массой около одной тонны на расстояние 500 км. Ее первый боевой пуск был произведен утром 08.09.1944 г. с базы в Голландии по Парижу, а в 18.40 того же дня первая ракета упала на Лондон. Всего до 27.03.1945 г. по территории Англии были выпущены 1115 V-2, из них 500 – по Лондону, в результате их взрывов погибли 2855 человек и 6268 получили ранения. Однако больше всего V-2 было выпущено по Бельгии, где только на Антверпен упали 1500 ракет.

53

Равно 453,6 кг.

В RAF было обычным правилом, когда все пилоты и члены экипажей после каждого боевого вылета первым делом встречались с офицером разведки своей эскадрильи. В обязанности последнего входил сбор всех сведений о противнике, а также о результатах вылета.

Имеется в виду популярная настольная игра.

Дипольные отражатели «Window» представляли собой полоски алюминиевой фольги длиной 30 см, т. е. в половину длины волн, посылаемых немецкими РЛС типа «Вюрцбург-Гигант», и шириной 1,5 см. Они были сложены по 2000 штук в пачки массой 765 г, перевязанные резинкой. После выброса из самолета резинка лопалась, и в воздухе образовывалось небольшое облако из диполей, которое в течение минуты напоминало на экранах РЛС отраженный сигнал от четырехмоторного бомбардировщика.

Магнето – небольшой компактный генератор, вырабатывающий ток высокого напряжения, необходимый для зажигания топливной смеси в двигателях внутреннего сгорания.

Речь идет об осветительных бомбах, использовавшихся «Патфайндерами» для обозначения цели бомбардировки. Корпус 113-килограммовой бомбы «Red Blob» («Красная капля») был заполнен смесью бензола, каучука, фосфора и краски, которая довольно длительное время горела с характерным красным пламенем. При разрыве же 1812-килограммовой бомбы «Pink Pansy» («Розовые анютины глазки»), заполненной гексахлорэтаном, над целью буквально распускался розовый цветок. Позднее появились «Sky Markers» («Небесные маркеры») – гирлянды огней, медленно опускавшихся к земле.

Плимутская братия – религиозная секта, образованная в г. Плимут приблизительно в 1830 г. Ее члены не признают духовенства, по воскресеньям они собираются для совместной трапезы.

Англокатолики – наиболее консервативная часть англиканской церкви. Ее приверженцы признают догматы католицизма, но отвергают слияние с римско-католической церковью; придают большое значение обрядам и власти духовенства.

Тут надо отметить, что одно время в Англии считалось крайне дурным тоном употреблять в речи любые высказывания со словом «Бог».

Континент – так англичане называют европейский материк, в противоположность Британским островам.

Земледельческая армия (Land Army) – английская женская организация, члены которой во время Второй мировой войны работали на фермах.

64

Имеется в виду самолет с бортовым кодом HF-F.

Бирючина – кустарник семейства маслиновых с белыми, сильно пахнущими цветками и черными ягодами.

Викарий – так в Англии называют приходских священников.

Весткапелле – поселок в 13 км северо-западнее г. Мидделбург.

68

Равно 226,8 кг.

Дартс – игра, появившаяся в английских пабах, позднее получившая популярность во всем мире. Играющие бросают небольшие дротики в разграфленный пробковый круг на стене с целью набрать определенное количество очков.

Джок – шотландский эквивалент английского имени Джек.

С лета 1943 г. экипажи английских бомбардировщиков, благополучно вернувшихся обратно после очередного ночного вылета, начали все чаще докладывать о том, что видели в потоке бомбардировщиков нечто похожее на самолеты, взрывающиеся в воздухе. Командование RAF, которое не могло понять причины потерь, и в то же время не желая подрывать моральный дух своих экипажей, не нашло ничего лучшего, как объявить, что это были «специальные чучела», якобы выстреливающиеся немецкими зенитными орудиями. Взрываясь, они имитировали гибель бомбардировщика, чтобы воздействовать на моральное состояние экипажей. Однако в действительности у немцев ничего подобного не имелось, и в большинстве случаев это на самом деле были взорвавшиеся самолеты, сбитые ночными истребителями люфтваффе или зенитной артиллерией.

Кальк – находится в восточной части города, на правом берегу Рейна.

Бакелит – синтетическая смола, применяющаяся для изготовления электроизоляционных материалов и пластмассовых изделий. Получила название в честь своего изобретателя Л. Бакеланда.

Гринвич – городок, входящий в т. н. Большой Лондон. Там раньше находилась Королевская обсерватория, через которую проведен нулевой меридиан. $09^{\circ}40'$ – долгота немецкого города Фульда.

Lack Morale Fibre – нехватка моральной устойчивости
(англ.).

Имеется в виду тринадцатый боевой вылет. В Англии сначала из суеверия, а затем уже в силу традиции при нумерации домов, транспорта, каких-то событий и т. п. цифра «13» заменяется цифрой «12А».

«Мачлесс» – старейшая марка британских мотоциклов, берущая свое начало в 1899 г. «Н о р т о н» – еще одна британская фирма по производству мотоциклов, основанная в 1904 г.

Юнион Джек – прозвище государственного флага Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

Груп-каптэн – звание в RAF, которое приблизительно соответствует званию полковника.

«Чистая» цель – не имеющая противовоздушной обороны.

Остафельд – поселок в 10 км восточнее г. Брюгге, Бельгия.

«Ташить вторую птичку» – отработка полета пары самолетов в плотном строю.

Поворот лопастей пропеллера, чтобы они не оказывали сопротивления воздуху при холостом ходе неработающего двигателя.

Имеется в виду бомбардировщик с бортовым кодом «НС-С». «Чарли» – условное название буквы «С» в английском фонетическом алфавите.

«Собачья схватка» – жаргонное выражение военных летчиков, обозначающее ближний маневренный воздушный бой между истребителями.

Арденны – западное продолжение Рейнских Сланцевых гор, находящееся на территории Бельгии, Франции и Люксембурга. 16.12.1944 г. 6-я танковая армия СС, 5-я танковая и 7-я полевая армии вермахта начали в Арденнах наступательную операцию под названием «Вахта на Рейне». Ее целью было через Льеж и Брюссель выйти к Ла-Маншу и окружить союзные войска в Бельгии и Голландии. Это позволяло изменить в пользу Германии положение на Западном фронте и перебросить оттуда войска на Восточный фронт. Из-за плохой погоды наступление прошло без массовой поддержки люфтваффе. Немецкие бронетанковые части быстро прорвали фронт, и союзники бросали в бой последние резервы, чтобы остановить их. 23 декабря погода в районе Арденн улучшилась, и союзная авиация начала уничтожать немецкие танки, которые к этому времени почти израсходовали все запасы горючего. В итоге к 26.12.1944 г. немцы продвинулись лишь на 90 км, затем 3-я американская армия нанесла контрудар, и наступление фактически провалилось. В ходе Арденнской операции немцы потеряли убитыми 10 749 человек, пропавшими без вести – 22 388 и ранеными – 35 169. Потери 1-й и 3-й американских армий соответственно составили 8407, 20 905 и 46 169 человек, а британских частей – 200, 239 и 969 человек.

Ворэнт-офицер – звание в RAF, которое примерно соответствует званию старшины.

Флаинг-офицер – звание в RAF, которое примерно соответствует званию старшего лейтенанта.

Ливерпуль-стрит-Стейшн – большой вокзал в Лондоне; конечная станция для поездов, приходящих из Восточной Англии.

Фовинкель – железнодорожная узловая станция в 8 км юго-западнее г. Вупперталь.

Дишфорт – поселок в 19 км севернее г. Харрогит.

Йедон – поселок в 8 км северо-западнее г. Лидс.

В RAF отнюдь не было редкостью, когда сброшенные бомбы поражали свои же самолеты. Так, 31.07.1944 г. во время атаки на подземное хранилище ракет «Фау-1» в местечке Рийи-ла-Монтань, в 9 км южнее французского г. Реймс, в «Ланкастер» кавалера креста Виктории флайт-лейтенанта Уильяма Рейда из 617 Sqdn. RAF, летевший на высоте 3700 метров, попала 5443-килограммовая бомба «Толбой», сброшенная с другого бомбардировщика, находившегося на 1800 метров выше. Последний должен был появиться над целью только через 15 минут после самолета Рейда, но оказался над ней одновременно с ним. Бомба прошла сквозь фюзеляж, полностью нарушив его конструкцию и перерубив все тяги управления. Из всего экипажа спаслись лишь два человека – сам Рейд и его бортрадист.

Полярная звезда в течение суток сохраняет почти неизменное положение над северной частью горизонта и потому издавна служит для определения сторон света. Ее высота над горизонтом в градусах приблизительно равна географической широте места, в котором производится измерение.

Сидкотт – летный комбинезон из огнестойкой и водонепроницаемой ткани, названный так по имени его создателя Сиды Коттона.

Кройдон – аэродром на южной окраине Лондона.

Крефельд-Ирдинген – находится в северо-восточной части г. Крефельд.

Вордсворт Уильям (1770 – 1850) – поэт, глава т. н. «озерной школы» английской поэзии, получившей свое название от Озерного края – живописного района гор и озер на северо-западе Англии.

99

В 8 км юго-западнее г. Падстоу.

100

Имеется в виду поселок Ор-Эркеншвикке, в 16 км на северо-восток Гельзенкирхена.

Ванне-Айккель – поселок около северной окраины г. Бохум, ныне входит в конгломерат Дортмунд – Бохум – Гельзенкирхен – Эссен.

«Булочка» («Cookie») – так в RAF прозвали бомбы большого калибра.

Милденхолл – городок в 16 км северо-западнее г. Бери-Сент-Эдмундс.

Формирование в составе RAF авиагрупп началось в марте 1936 г. в рамках реформы организационной структуры. В них включались несколько бомбардировочных или истребительных авиакрыльев, базировавшихся в одном географическом секторе. К началу 1945 г. в Бомбардировочное командование RAF входили 1, 2, 3, 4, 6 (канадская), 8, 91, 92, 93 и 100-я авиагруппы, а также 6-я и 7-я учебно-боевые авиагруппы.

Это и немудрено, поскольку автор был бомбардиром, чье рабочее место находилось в носу самолета, а Гарри – хвостовым бортстрелком.

Гремберг – находится в юго-восточной части Кельна на правом берегу Рейна.

Фильдеперс – хлопчатобумажная пряжа, применявшаяся для изготовления тонких вязано-трикотажных изделий: чулок, перчаток и т. п.

Ныне он стал уже северо-восточной окраиной Крефельда.

Линия Зигфрида – так союзники называли т. н. Западный вал – систему немецких фортификационных сооружений вдоль границы с Францией. В Германии он рассматривался как оборонительная мера от возможного вторжения французских войск со стороны линии Мажино. Его строительство началось в 1938 г. на месте уже существовавшей линии Гинденбурга и затем продолжалось в ходе Второй мировой войны, но так и не было завершено.

Чувства экипажа можно легко понять, если обратиться к статистике. До начала 1943 г. Бомбардировочное командование RAF в ходе каждого ночного налета на Германию в среднем теряло 3,5 процента от общего числа участвовавших в нем самолетов. Этот небольшой на первый взгляд процент потерь на самом деле был смертельным для экипажей. Тут в действие вступала простая, но жестокая арифметика. Каждый должен был совершить тридцать боевых вылетов, а тридцать раз по 3,5 процента равнялось 105 процентам потерь! И эта арифметика подтверждалась на практике – мало кто из членов экипажей бомбардировщиков RAF смог благополучно пережить этот период. К концу 1944 г. средний процент потерь уменьшился, но увеличение числа необходимых вылетов с тридцати до сорока, т. е. на одну треть, с лихвой «компенсировало» это уменьшение.

Бичи-Хед – мыс на английском побережье Ла-Манша
около г. Истборн.

112

Дебельн – город в 43 км западнее Дрездена.

113

1814-килограммовая фугасная бомба.

Stuka - сокращение от слова Sturzkampfflugzeug (пикирующий бомбардировщик), обозначавшего тип самолета Ju-87.

Джерри – прозвище, которым англичане во время Второй мировой войны называли всех немцев. Аналог русского прозвища фриц.

Автор намекает на пророческую книгу «Апокалипсис» («Откровение») – последнюю из Новозаветных книг, написанную Иоанном Богословом.

Де Хэвилленд «Москито» – двухмоторный двухместный многоцелевой самолет, использовавшийся в зависимости от модификации в качестве скоростного бомбардировщика, ночного истребителя, истребителя-бомбардировщика, самолета-разведчика.

Кордит – бездымный порох, использовавшийся в патронах и снарядах.

Бензедрин – препарат, оказывающий стимулирующее действие на нервную систему. Относится к группе амфетаминов и по существу является наркотиком.

Авраам Линкольн – занимал пост президента США в 1861 – 1865 гг., в период Гражданской войны между Севером и Югом. 01.01.1863 г. издал декрет о полном уничтожении рабства без всякого выкупа.

121

Гох – немецкий городок в 12 км южнее г. Клеве.

Шотландская низменность – район центральной Шотландии в долинах рек Форт и Клайд.

123

Имеется в виду, что у взлетающих самолетов с хвостовой стойкой шасси сначала от земли отрывается именно она.

124

Равно 5896,71 кг.

125

Кеттерик – авиабаза RAF, расположенная в 31 км юго-западнее г. Мидлсбро.

Англси – остров в Ирландском море у западного побережья Англии.

Имеется в виду окончательное прекращение Второй мировой войны после капитуляции Японии.

DFC (Distinguished Flying Cross) – крест «За летные боевые заслуги», DFM (Distinguished Flying Medal) – медаль «За летные боевые заслуги». Они были учреждены 03.06.1918 г. для награждения лиц, проявивших храбрость и мужество непосредственно в воздушных боях с противником. DFM могли получить военнослужащие RAF в звании от рядового до ворэнт-офицера, а DFC – от ворэнт-офицера и выше.

Феликстоу – портовый городок в 6 км северо-восточнее г. Харидж.

Сквадрэн-лидер – звание в RAF, которое соответствует званию майора.

Комиссия по делам благотворительных организаций
– государственный орган, регистрирующий
благотворительные организации Великобритании.

132

Равны $1/2$ фунта стерлингов.

Котсуолдский камень – строительный камень, добытый на Котсуолдских холмах, расположенных в 25 км южнее г. Глостер.

134

Коллиуэстон – поселок в 19 км западнее г. Питерборо.

Поттерс-Бар – городок в нескольких километрах к северу от Лондона, расположенный на кольцевой автострате M25 вокруг т. н. Большого Лондона.

Уиллисдэн – район в западной части т. н. Большого Лондона.

Уорддор-стрит – улица в лондонском районе Сохо, на которой сосредоточено много антикварных магазинов, ресторанов и студий звукозаписи ряда кинокомпаний.

Пикадилли-Серкус – площадь в центральной части Лондона со знаменитой статуей Эроса, одна из главных достопримечательностей английской столицы.

Классические лондонские автобусы имеют два этажа.

Member of Parliament – член парламента.

Бурами называли потомков голландских колонистов, которые создали в Южной Африке две собственные республики – Трансвааль и Оранжевую. В ходе Англо-бурской войны 1899 – 1902 гг. они потерпели поражение и были вынуждены войти в состав Южно-Африканского Союза, ставшего доминионом Британской империи.

Рубенс Питер Пауль (1577 – 1640) – знаменитый фламандский художник.

Дронфилд – городок, расположенный южнее Шеффилда.

144

Нейзинг – поселок в 3 км юго-западнее г. Харлоу.

Церковная армия – проповедническая организация англиканской церкви, основанная в 1882 г. По своей структуре и целям она близка к Армии спасения и работает среди населения трущоб.

146

Фельтуэлл – аэродром в 12 км восточнее г. Корби.

Странд – одна из главных улиц в центре Лондона, соединяющая Уэст-Энд с Сити.

Уинг-коммендэр – звание в RAF, соответствующее званию подполковника.

Торп-Сент-Эндрю – деревня в нескольких километрах восточнее г. Норидж, ныне входит в городскую черту последнего.

Спроустон – северо-восточный пригород г. Норидж.

Фонарь Олдиса – ручной сигнальный фонарь, названный по имени его изобретателя Артура Олдиса.

Сомерсет-Хаус – большое здание на берегу Темзы в Лондоне, в котором размещаются Управление налоговых сборов и некоторые другие государственные учреждения.

Давлиш – городок в 4 км севернее г. Тинмут, на побережье Ла-Манша.

К сожалению, когда я попытался проследить судьбу флайт-лейтенанта О'Брина, я узнал, что он умер приблизительно за восемнадцать месяцев до этого. Его вдова сообщила мне, что к концу тура у него были проблемы с желудком и что после отпуска его направили в гарнизонный госпиталь для лечения. Миссис О'Брин не знала, была ли его внезапная смерть от тромбоза коронарных сосудов следствием боевых вылетов. *(Примеч. авт.)*

155

Аскот – поселок в 8 км южнее г. Виндзор, место проведения ежегодных скачек.

Крануэлл – поселок в 20 км южнее г. Линкольн, где находятся авиабаза и колледж RAF.

Это касалось и офицеров, зачисленных после войны в кадровый состав RAF и продолживших службу. Даже известные асы были понижены в звании на несколько ступеней, и можно только догадываться, что они при этом чувствовали.

«Флайт» – один из самых старых английских журналов об авиации.

Батлер Сэмюель – английский писатель и переводчик второй половины XIX в. Его очерки «Записные книжки» были опубликованы в 1912 г., уже после смерти самого Батлера, последовавшей в 1902 г.

Книга была опубликована в 1968 г. в разгар войны между Южным Вьетнамом, который поддерживали США, и Демократической Республикой Вьетнам, которой, в свою очередь, помогали СССР и Китай.

Оксюморон – сочетание противоположных по значению слов.

Этология – наука о поведении человека, его характере.

Фейри «Баттл» – одномоторный двух- или трехместный легкий бомбардировщик, принятый на вооружение в 1937 г. Уже в самом начале Второй мировой войны стало очевидно, что он технически устарел, и летом 1940 г. все самолеты этого типа были переданы в учебные эскадрильи.

Бристоль «Бленхейм» – двухмоторный трехместный легкий бомбардировщик, принятый на вооружение в 1939 г. В ходе боевых действий над Западной Европой стало ясно, что он также полностью не отвечает требованиям Бомбардировочного командования. Вследствие этого часть машин переоборудовали в ночные истребители, а остальные после модернизации использовались в боях в Северной Африке.

«Тор» – баллистическая ракета среднего радиуса действия на жидком топливе, созданная в США в середине 50-х гг. XX в. Позднее она была приспособлена для космических запусков.

166

Норт-Лаффенхэм – находится в 24 км западнее г. Питерборо.

«Ивнинг стандарт» - ежедневная лондонская вечерняя газета консервативного направления, основанная еще в 1827 г.

Роусли К.Ф., Уайт Р. Ночные истребители. (Примеч. авт.)

Руссо Жан-Жак (1712 - 1778) - знаменитый французский писатель. «Исповедь» была одним из двух его последних произведений, опубликованных уже после его смерти.

Дзэн – буддийская секта, проповедующая созерцание и интуицию как основу прозрения.

Налет на Ковентри 14.11.1940 г. был самым крупным налетом люфтваффе, совершенным против какого-либо из английских городов в течение одной ночи. 500 бомбардировщиков сбросили 600 тонн, и центр города был опустошен. Лишились жизни 400 человек. Именно этот налет привел к появлению нового глагола: «coventrate», или «подвергать разрушительной бомбардировке с воздуха», означавшего, что люфтваффе сделали с Ковентри.

Имеется в виду самолет-снаряд (крылатая ракета) Fieseler Fi-103 или V-1. Обстрелы ими территории Англии, и прежде всего Лондона, начались в ночь на 13.06.1944 г.

Лоренц Конрад – основоположник современной этологии. Во время Второй мировой войны Лоренц был мобилизован в качестве военного врача. Посланный на Восточный фронт в 1942 г., он попал в плен и долгие годы работал в госпитале для военнопленных и был репатриирован лишь в 1948 г. В 1963 г. Лоренц опубликовал книгу «Так называемое зло: о природе агрессии». В ней он писал, что агрессия не более чем «зло», потому что, несмотря на нередко разрушительные последствия, этот инстинкт способствует осуществлению таких важнейших функций, как выбор брачных партнеров, установление социальной иерархии, сохранение территории. В 1973 г. Лоренцу и еще двум ученым была присуждена Нобелевская премия по физиологии и медицине «за открытия, связанные с созданием и установлением моделей индивидуального и группового поведения животных».