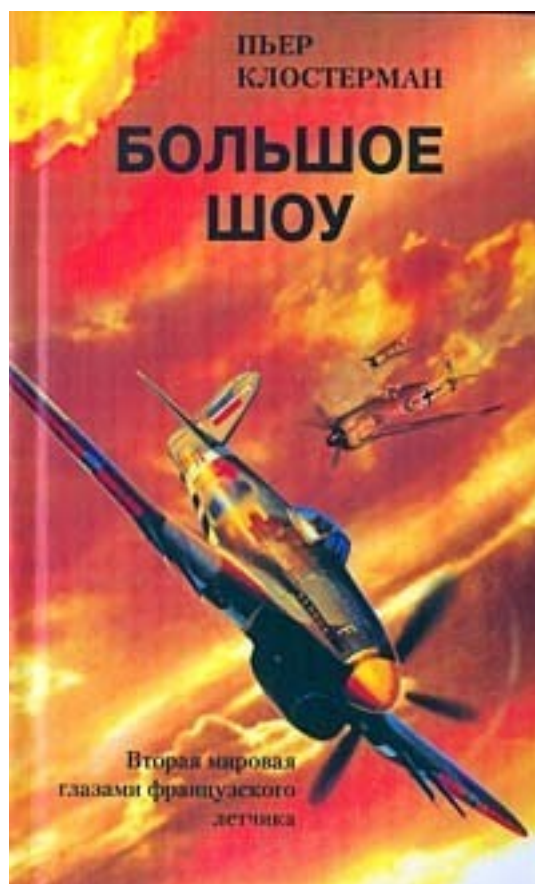


ПЬЕР  
КЛОСТЕРМАН

# БОЛЬШОЕ ШОУ

Вторая мировая  
глазами французского  
летчика



Пьер Клостерман

**Большое шоу. Вторая мировая  
глазами французского летчика**

«Центрполиграф»

## **Клостерман П.**

Большое шоу. Вторая мировая глазами французского летчика /  
П. Клостерман — «Центрполиграф»,

Автор книги – военный летчик, участник Второй мировой войны – описывает сражения в небе, какими он видел и оценивал их сам. Впечатления Пьера Клостермана, записанные в перерывах между боевыми действиями и операциями, рисуют читателю точную и достоверную картину военных событий и передают яркие чувства, пережитые французским летчиком.

## Содержание

Предисловие	5
Пролог	6
Часть первая	7
Подразделение боевой подготовки в Уэльсе в 1942 году	7
Эскадрилья «Эльзас»	11
Мое первое большое шоу над Францией	14
Конец ознакомительного фрагмента.	22

# **Пьер Клостерман**

## **Большое шоу. Вторая мировая глазами французского летчика**

### **Предисловие**

Если кто-то когда-нибудь сомневался, что французские ВВС смогут создать первоклассные летающие команды, дайте им прочесть эту книгу. Первым в известной эскадрилье «Свободной Франции» «Эльзас» ВВС Британии, а затем в подразделениях ВВС Великобритании был Пьер Клостерман, непревзойденный летчик-истребитель и сержант авиации, совершивший 420 оперативных самолетовылетов. Его книга – это скромный и мужественный отчет о настоящем деле. Здесь вы не встретите ни фальшивой романтики, ни бравлады, ни приукрашивания или преувеличения суровых фактов воздушных боевых действий, а увидите войну так, как ее знают все боевые летчики. Как говорит сам автор, «это отчет о повседневной жизни военных летчиков-истребителей», включая самую разнообразную работу: вылеты воздушных разведчиков-поисковиков; действия по уничтожению целей и самолетов противника; бомбардировку над небом Франции в 1943 году; защиту базы флота в Скапа-Флоу; разгром «V-1» в месте их сосредоточения; высадку десанта в Нормандии и участие в воздушных операциях на континенте до последнего.

Это удивительная история, которой могут гордиться не только французские парни, храбро и решительно сражавшиеся с нами, но и ВВС Великобритании, где они служили.

Если нам когда-либо придется сражаться снова (избави бог), было бы неплохо помнить, что с нами французские ВВС, а также такие смелые и преданные люди, как Клостерман и его друг Жак Ремлингер, Мушот и Мартель, Будье и Де Сакс и сотни других храбрых французов, которые разделили с нами лишения и победы тех страшных лет.

*Маршал ВВС Великобритании  
сэр Джон Слессор*

## Пролог

В течение четырех лет мои родители и я, их единственный ребенок, были разделены многими тысячами миль. Между Лондоном и Браззавилем почта была беспорядочной, и в письмах любое упоминание о военных событиях подвергалось строжайшей цензуре. В месяц можно было отправить одно авиаписьмо, но это слишком мало для описания любого события моей жизни в Англии в составе летного контингента «Свободной Франции» и ВВС Великобритании. А я хотел, чтобы мои мать и отец понимали эту новую жизнь и то, какие смешанные чувства она вызывала, жизнь, которая была непредвиденной, часто грубой, но доставляющей глубокое удовлетворение. Я хотел, чтобы они проживали ее со мной, день за днем, даже если бы я не вернулся, чтобы рассказать о ней сам.

Поэтому каждый вечер я описывал им события дня в толстой тетради министерства авиации, со штампом «G.R.». К ее обложке я приклеил старый конверт, куда положил свое завещание; это было довольно глупым жестом, так как наемные солдаты генерала де Голля не имели вещей и имущества, которое можно передать по завещанию, кроме их верности Франции и неопределенной мечты о доме. На форзаце я написал: «В случае если я погибну или пропаду без вести, я хочу, чтобы эту книгу отослали моему отцу, капитану Жаку Клостерману, французский орган управления войсками, Браззавиль. 10.3.1942». Эта тетрадь была со мной везде, примятая весом моего парашюта в открытой кабине, испачканная чаем в столовой, или возле меня во время рассредоточения в долгие, монотонные часы приготовлений. От Оркни до Корнуолла, от Кента до Шотландии, от Нормандии до Дании, через Бельгию, Голландию и Германию эти заметки (к концу войны они составляли три книги) всегда были со мной.

Судьба, столь жестокая к большинству моих друзей, распорядилась так, чтобы я выжил в 420 самолетовылетах и дожил до дня, когда смогу рассказать моему отцу историю тех четырех лет своими словами. Тетради оставались непрочитанными в течение двух лет. В то время я вместе с немногими оставшимися в живых летчиками ВВС «Свободной Франции» выполнял мучительную задачу, навещая семьи наших погибших друзей и давая им горькое утешение, рассказывая слухи о подвигах их сыновей. Мы встретили немало французов, которые не имели представления о том, что случилось по другую сторону Канала, или тех, кто не хотел этого знать. Но мы также знали, что многие другие пытались узнать об этом, движимые родственными чувствами.

Это книга издана именно для них. Измените даты и некоторые незначительные детали – и получите запись повседневной жизни летчика-истребителя. Любой из моих товарищей мог бы вспомнить подобные случаи, просматривая свои бортовые журналы.

Я прошу читателя не ожидать художественного произведения. Я просто день за днем кратко записывал впечатления, мимолетные случаи, отчетливо запечатлевшиеся в моей памяти. Потребовался бы удивительный талант, чтобы описать жизнь боевых летчиков в последнюю войну правдиво и вместе с тем с литературным изяществом. Эти заметки правдивы, так как написаны по свежим следам, и я не делал попытки переписать их.

*Пьер Клостерман*

## **Часть первая**

### **Летчик эскадрильи «Эльзас»**

#### **Подразделение боевой подготовки в Уэльсе в 1942 году**

Высокие уэльские холмы, наполовину утонувшие во мгле, плавно уходили влево и вправо от железнодорожной линии. Мы миновали Бирмингем, Вулвергемптон и в сальной копоти похоронили Шрусбери. Не обменявшись ни словом, мы с Жаком равнодушно вглядывались в унылый ландшафт, омываемый непрерывающимся мелким дождем, грязные разрушенные шахтерские поселки, тянувшиеся вверх по долинам, каждая из которых была окутана облаком серого дыма, прицепившегося к крышам так плотно, что ветер, дующий ледяными порывами, не мог унести его.

Ехавшие с нами пассажиры с любопытством разглядывали нашу темно-синюю французскую униформу с золотыми пуговицами. Значок с крыльями ВВС Великобритании с внеочередным званием летчика французской авиации гордо блестел на нашей груди над левым карманом.

Еще две недели назад мы были летчиками, находившимися на подготовке в колледже ВВС в Кранвеле, покорно исполнявшими инструкции по самолетовождению и вооружению и исписывавшими заметками толстые книги.

Сейчас все это было в прошлом. Через несколько часов, возможно, мы будем вести «спитфайр», устраняя, таким образом, последнее препятствие, отделявшее нас от великой арены боевых действий.

Через несколько минут мы прибывали в Реднэл № 61 ПБП (подразделение боевой подготовки) – на курсы переподготовки для управления «спитфайрами», которые нужно было пройти перед прикомандированием к эскадрилье.

Вдруг Жак прижался лицом к окну:

– Смотри, Пьер, наши «спитфайры»!

И действительно, как только поезд замедлил скорость, слабый луч солнечного света пробился сквозь туман, освещая двадцать или почти двадцать самолетов, стоящих вдоль полосы предангарной бетонированной площадки.

Наступил великий день! Всю ночь шел снег, и аэродром сверкал белым великолепием под голубым небом. Боже, как же хорошо жить! Я вдохнул в легкие ледяной воздух и почувствовал под ногами хруст снега, пушистого и мягкого, как восточный ковер. Я вспомнил первый снег, который я видел так давно.

У двери казармы для летчиков, где они отдыхают между вылетами, мой инструктор ожидал меня с улыбкой.

– Как ты себя чувствуешь?

– Хорошо, сэр, – ответил я, пытаюсь скрыть свои чувства.

Всю свою жизнь я буду помнить свой первый контакт со «спитфайром».

Тот, на котором я собирался летать, имел опознавательные знаки TO-S. Перед тем как надеть парашют, я остановился на миг, чтобы разглядеть самолет – четкие линии фюзеляжа, красиво светящиеся линии двигателя «роллс-ройс». Действительно первоклассная машина.

– Она в вашем распоряжении на час. Удачи!

Эта первоклассная машина была моей на час, на шестьдесят волнующих минут! Я пытался вспомнить советы моего инструктора. Все, казалось, сбивало с толку. Я дрожа надел шлем и еще подключился ко множеству разных приборов, циферблатов, контактов, рыча-

гов, которые располагались один над другим, все крайне необходимые, которых нельзя было касаться ни одним пальцем, соблюдая психологическую выдержку; я был готов для решающей проверки.

Я осторожно прошелся по кабине, бормоча ритуальную фразу – ТДЗКД: тормоза, дифференциал, закрылки, контакты, давление (в пневматической системе), топливо, шасси и радиатор.

Все было готово. Механик захлопнул за мной дверь, и я оказался заключенным в этот металлический монстр, который я должен был контролировать. Последний взгляд.

– Добро? Контакт!

Я проделал манипуляции с ручными насосами и стартерами кнопок. Пропеллер начал медленно вращаться, и вдруг машина загорелась, издавая при этом звук, похожий на гром. Выхлопные газы извергали длинное голубое пламя, окутанное черным дымом, и тут самолет начал дрожать, словно паровой котел под давлением.

Когда «башмаки» убрали, я широко открыл радиатор, так как эти охлажденные двигатели очень быстро перегревались, затем очень осторожно вырулил к прочищенной снегоочистителем взлетно-посадочной полосе, черной как уголь и словно мертвой на белом ландшафте.

– Тюдор-26, вы можете подниматься в воздух сейчас, вы можете подниматься в воздух сейчас! – по радио приказал мне взлетать контрольно-диспетчерский пункт.

Мое сердце сильно билось. Я проглотил подступивший к горлу комок, опустил свое кресло и холодной влажной рукой медленно открыл дроссель. Тут же меня подняло циклоном.

Мне вспомнились обрывки советов: «Не выводи нос слишком далеко вперед!»

Напротив меня был лишь небольшой просвет между землей и концами огромного винта, который собирался всосать всю мощь двигателя.

Осторожно я отпустил ручку управления, и с толчком, подобным тому, который пригвоздил меня к спинке моего кресла, «спитфайр» начал двигаться вперед, затем поехал быстрее и быстрее, пока увеличивающаяся скорость не оставила аэродром позади.

– Держи его прямо!

Я рулил неистово, чтобы сбить появляющееся качание.

Вдруг, задержав дыхание и словно по волшебству, я почувствовал себя летящим по воздуху. Железнодорожная линия удалялась, как вспышка. Я смутно различал некоторые деревья и дома, которые исчезали за мной.

Я быстро поднял шасси, закрыл прозрачный капот моей кабины, дросселировал назад и настроил пропеллер для крейсерского полета.

Фу! Капли пота стекали по моему лбу. Но инстинктивно мои конечности среагировали как хорошо отрегулированные рычаги робота. Долгие, утомительные месяцы тренировок подготовили мои мышцы и рефлексy именно для этой минуты.

Как легко было ею управлять! Малейшее нажатие рукой или ногой – и машина взлетала в небо.

Боже мой! Где я?

Скорость была такой, что хватило нескольких секунд, чтобы унести меня на десятки миль от аэродрома. Черная железная дорога была не более чем полоска сажy на горизонте.

Осторожно я отважился повернуть – налево, затем направо. Слегка отпустил рычаг и за долю секунды взмыл более чем на 10 000 футов.

Постепенно я овладел скоростью и осмелел. Двигая дроссель, я набрал высоту, достаточную для того, чтобы бросить машину в бой.

Я решил попробовать пикирование. Осторожно надавил на рычаг – 300, 350, 400 миль в час. Земля, казалось, стремительно и ужасающе неслась на меня. Испугавшись скорости, я инстинктивно потянул рычаг на себя, и вдруг моя голова ушла в плечи, свинцовая тяжесть надавила на позвоночник и придавила меня к креслу, перед глазами встал туман.



Словно стальной мяч, падающий на кусок мрамора, «спитфайр» подпрыгнул на пружинах в воздухе и прямо, словно прут, взлетел в небо.

Как только я оправился от эффектов центробежной силы, я поспешил потянуть дроссель на себя, так как у меня не было кислорода, а машина все еще поднималась вверх.

По радио я услышал голос, приказавший мне вернуться. Боже! Уже час! Все, казалось, случилось за секунду.

Сейчас я должен садиться.

Широко открыв радиатор, я приготовился для смелого броска, поднял кресло и начал снижаться.

Огромная машина с широкими выхлопными трубами заслонила мне всю взлетно-посадочную полосу. Меня охватила паника. Огромное давление воздуха сдавило голову. Ослепленный, я был заключен в тесном пространстве кабины.

Я выпустил шасси и закрылки. Взлетно-посадочная полоса приближалась с устрашающей скоростью. Я думал, что никогда не посажу самолет.

Аэродром, казалось, одновременно сужался и приближался. Моим отчаянным желанием было вернуться назад, в высоту. Машина коснулась земли с громким ударом, который отразился в фюзеляже, и я почувствовал, что она едет по предангарной бетонированной площадке.

Прикосновение левого тормоза, затем правого, и «спитфайр» остановился в конце взлетно-посадочной полосы. Вибрация работающей вхолостую машины была подобно пульсации бока запыхавшейся скаковой лошади.

Мой инструктор запрыгнул на крыло, помог мне снять парашют. Увидев мое бледное, искаженное лицо, улыбнулся.

Я сделал пару шагов, шатаясь, после чего мне пришлось задержаться на фюзеляже.

– Хороший полет! Видишь, напрасно волновался!

И тем не менее, я волновался. Если бы он только знал, как я гордился. Наконец-то я совершил полет на «спитфайре». Какой красивой казалась мне машина и какой живой! Шедевр гармонии и силы, даже когда смотрел на нее сейчас, неподвижную.

Нежно, словно касаясь женской щеки, я провел рукой по алюминиевым крыльям, холодным и гладким, как зеркало, крыльям, которые несли меня.

Возвращаясь в казарму с парашютом за спиной, я снова обернулся, чтобы взглянуть на самолет, и подумал о дне, когда в эскадрилье у меня будет свой собственный «спитфайр», вместе с которым мы будем сражаться и которого я любил бы, как своего верного друга.

В подразделении боевой подготовки прошли два тяжелых зимних месяца. Курс сменялся курсом, количество летных часов и упражнений в авиационной артиллерийской стрельбе над заснеженными уэльскими холмами быстро увеличивалось, и это отражалось в моем бортовой журнале.

Случались у нас неудачи и трагедии. Один из наших бельгийских «спитфайровских» летчиков взорвался высоко в воздухе во время выполнения фигур высшего пилотажа. Двое из наших товарищей столкнулись и погибли у нас на глазах. Пьеро Дегай, один из шести французов на курсе, врезался туманным вечером в обледеневшую вершину холма. Потребовалось два дня для того, чтобы по снегу добраться до обломков самолета. Сбоку от его «спитфайра» нашли тело в положении для стрельбы с колена, голову он обхватил руками, словно спящий ребенок. Обе его ноги были сломаны, и, неспособный передвигаться, он, должно быть, замерз ночью.

В военное время погребальная церемония проходила просто. Жак, Менюж, Коммаиллес и я несли гроб, обернутый французским флагом. Боже, какими печальными и подавленными мы были под мелким пронизывающим дождем. В медленной процессии мы двигались один за другим, пока в яму не бросили лопату британской земли, которая упала на бедного парня.

Мы тренировались пять недель в Реднэе, затем три дня в Монтфорд-Бридж, на маленьком пригородном аэродроме, затерянном среди холмов.

Как только погода немного прояснилась, мы начали летать непрерывно. Отрабатывали упражнения тройками, четверками, дюжинами, взлет в критической ситуации, практику воздушного боя, ситуации при возникновении пожара в воздухе, тактические приемы, умение говорить по радио и т. д.

Был ужасный холод. Мы жили в сборно-разборных бараках типа «ниссен», которые не имели утепляющих стен, и сохранение тепла было настоящей проблемой. Я ходил с Джоном Скоттом, самым младшим в нашей команде, который жил со мной и «воровал» уголь со свалки железной дороги. Джон очень следил за своей внешностью, и было невероятно смешно наблюдать за ним, когда он балансировал на проволочном заграждении или нес грязные брикеты антрацита, с отвращением держа их большим и указательным пальцами в аккуратно надетых перчатках.

Затем следовало героическое дело разжигания крохотной печи, которая должна была согреть наш барак. Литры бензина, украденные у теплозаправщика, были необходимы, чтобы поддерживать слабеющий энтузиазм мокрого угля и сырых дров. Я помню, что одним прекрасным вечером печка, пропитанная парами бензина, взорвалась, и мое лицо, а также лица Жака и Джона стали цвета воинов зулу.

Настал канун Нового года, и в тот отдаленный уголок он пришел тихо и немного печально. Затем наступил день прикомандирования. Коммаиллес, Менюж и я должны были отбыть в Турнхаус, в Шотландию, чтобы присоединиться к 341-й эскадрилье истребителей «Эльзас» «Свободной Франции», а затем в процессе формирования Жак, Джон и Обертин отбыли в 602-ю эскадрилью в Перранпорт.

Карта была разыграна. Начиналась настоящая война. Наконец-то!

## Эскадрилья «Эльзас»

Три молодых летчика-сержанта, мы прибыли в Эдинбург. Перед нами открывался большой мир. Мы растерянно смотрели на «принцессу севера», купающуюся в солнечном свете и украсившую себя сверкающей снежной мантией.

Мы очень устали, так как только что пересекли Англию по диагонали с юга-запада на северо-восток. Изнурительная ночь в поезде, суeta на сырых платформах, мгла, образующая ореол вокруг закрытых сеткой ламп, пылящие машины, толпящиеся люди в униформе.

– Поезд на Лестер?

Оглушенные шумом, волочащие свои вещевые мешки, мы тщетно искали места в пассажирских вагонах, переполненных людьми, спящими один над другим, с затхлым запахом копти, пота, табачного дыма.

Пассажирские вагоны тронулись. Раздался тревожный вой сирен.

– Воздушный налет! Свет, пожалуйста. Свет, пожалуйста!

Резкое торможение, свист сжатого воздуха, удар амортизаторов, встряхнувших ошеломленных пассажиров, выключение слабого голубого света. Четверть часа. Полчаса. Час холода и тишины. Несколько вспышек в небе. Отдаленное жужжание двигателей. Слабые проблески света на горизонте, освещающие на мгновение силуэты фабрик или дымовые трубы над крышами зданий. Затем снова сирены.

– Отбой!

Свист гудка, скрип ржавых цепей, еще толчки – поезд заскользил и начал набирать скорость. Непонятные ощущения, тонущие в изнуряющем и неприятном полусне.

Автобус остановился напротив караульного помещения аэродрома. Чудом вся усталость исчезла.

– Турнхаус! – закричал кондуктор.

Я увидел огромные ангары, замаскированные зелеными и коричневыми полосами, низкие здания столовых, рассеянные деревянные бараки, размещенные вокруг больших предангарных бетонированных площадок взлетно-посадочных полос, которые разделяли покрытую травой поверхность грунта. То здесь, то там стояли самолеты.

Находящийся на посту летчик-капрал проверил наши бумаги, удостоверения личности и проводил до старшинской столовой.

Немного холодное приветствие гарнизонного уоррант-офицера.

– Французская эскадрилья? Вы пока первые.

Боже мой! Может, это эскадрилья призраков?

Мы засомневались. Старенький грузовик высадил нас вместе с багажом напротив большого мрачного здания. Мертвая тишина. Запах плесени, огромная пустая общая спальня с железными кроватями и маленькими серыми стенными шкафчиками. Вокруг ни души. Первое впечатление привело нас в замешательство. Где уютный, оживленный бар эскадрильи, где веселые, шумные товарищи, которые, как рисовало нам воображение, должны были встречать нас с расprostертыми объятиями?

– Боже правый! Здесь невозможно спать спокойно!

Голос заставил нас вздрогнуть – голос француза с парижским произношением. И прямо в дальнем конце комнаты, в темном углу, мы различили фигуру, лежащую на кровати и курящую сигарету. Темно-синяя униформа, золотые пуговицы – француз! Он лениво поднялся.

– Ба, это Маркус!

Мы посмотрели друг на друга и засмеялись. Все четверо оказались в 341-й эскадрилье.

Прошли дни, и эскадрилья истребителей «Эльзас» сформировалась. Ею командовал командант<sup>1</sup> Мушот, один из первых присоединившихся к ВВС Франции. Это был высокий, темный, худощавый мужчина с пронзительными глазами и резким, не допускающим возражений голосом, но с теплой и дружелюбной улыбкой. Тип человека, за которого вы, не задумываясь, отдали бы с радостью свою жизнь.

Потом прибыл лейтенант Мартель, который будет командиром моего авиазвена, блондин-здоровяк с широкими плечами, огромными ногами и магическими руками, которые управляли «спитфайром» с невероятной силой и ловкостью.

Лейтенант Будье – Бубу – хилый человечек с большой трубкой и золотым сердцем. Он был асом, на счету которого было уже семь сбитых немецких самолетов. Он командовал другим авиазвеном.

Затем летчики начали прибывать один за другим из четырех уголков Англии, чтобы сражаться, разрывая узы, связывающие их с четырьмя уголками оккупированной Франции. Естественный отбор, вызванный силой воли и патриотизмом; из всех социальных классов, но самые достойные.

Де Бордас, под веселой и беззаботной наружностью скрывавший трагедию потери своего лучшего друга, убитого рядом с ним около Дьеппа; Бугуэн, высокомерный бретонец; Фарман, обладатель имени, известного во французских военно-воздушных силах; Шевалье, спокойный, хладнокровный и решительный; Лафон, ветеран эскадрильи бомбардировщиков в Ливии; Жирардон, один из редких кадровых офицеров, полный шутки и сдержанного юмора; Рус, за угрюмым внешним видом которого скрывалась застенчивость и доброе сердце; Матей, который пересек Пиренеи на лыжах, чтобы присоединиться к «Свободной Франции»; Савари, поэт вечеринок, проницательный и образованный; Брюно, опытный пилот и остряк; Галле, его закадычный друг, тоже ветеран героических дней в Ливии; Пабио, из эскадрильи «Иль-де-Франс», который лишь хотел продолжать борьбу.

Постепенно сформировалась команда, но летчики все еще продолжали прибывать.

Де Мезиллис из Бретани, который потерял руку в эскадрилье «Лотарингия» в Ливии и благодаря невероятному усилию воли научился летать с искусственной рукой; Бери, «образцовый тип» бригады, чувствительный и прилежный, к кому вы всегда могли обратиться за консультацией, прежде чем совершить какую-нибудь глупость; Лорен, дотошный, образованный, полный энтузиазма; Мэйлферт, бесценный любитель рассказывать анекдоты; Леги, еще один бретонец, такой же флегматичный, как любой англосакс; Рауль Дюваль, герой сенсационных выходов из опасных ситуаций, всегда верный своей манере; Борн, дружелюбный, скромный и осторожный; Бюирон, для своих друзей «Бюи-Бюи и его трубка»; Де Сакс, ходячий скелет, который не боялся ни Бога, ни дьявола.

В один прекрасный день, громяхая словно гром, прибыли наши «спитфайры». Наши механики-англичане приняли их, а мы отмыли. На фюзеляжах появились лотарингские кресты с маркировкой 341-й эскадрильи «N» и «L».

Под энергичным руководством Мушота и благодаря опыту Мартеля и Будье команда друзей стала грозным боевым подразделением. Самолеты были постоянно в небе – стрельба, тактические приемы воздушного боя, практика взлета по тревоге.

Британцы были удивлены, узнав, как быстро наши летчики приобретали нужные навыки, и великодушно признали, что это было, несомненно, особое подразделение.

Спустя месяц эскадрилью «Эльзас» направили в Биггин-Хилл-Винг. Это была честь, но в то время мы, возможно, не вполне осознавали, насколько великая честь. Биггин-Хилл, к югу от

---

<sup>1</sup> Французские ранги, которые сохранились и по сей день, следующие: командант командир эскадрильи; сослейтенант лейтенант авиации; капитан капитан авиации; адъютант уоррант-офицер; лейтенант старший лейтенант авиации; старший сержант сержант авиации.

Лондона, была базой с самым большим количеством побед на своем счету и предназначалась для самой элитной эскадрильи ВВС Великобритании.

Чтобы добраться туда, нас экипировали «Спитфайрами-IX» с двигателями «ролс-ройс» «Мерлин-63» с двухступенчатыми усиленными зарядами – британское оснащение по последнему слову техники, которое получило лишь небольшое число заслуженных подразделений.

Чтобы отметить событие должным образом, мы устроили большую вечеринку для персонала Турнхауса, полковника авиации Гинесса, начальника авиационной базы и единственного механика. Я наблюдал за сидящим в углу Мушотом, внешне спокойным, но немного расстроенным. Я знал, о чем он думал. Он с горечью в сердце задавал себе вопрос: сколько парней в его эскадрилье доживут до конца войны. Смерть уже заявила о себе. Де Мезиллис погиб на прошлой неделе, когда крылья «спитфайра» сложились при пикировании. Днем раньше, во время отработки, столкнулись Коммаиллес и Арто, были найдены обломки их сцепленных самолетов.

## Мое первое большое шоу над Францией

Мы уже были в состоянии боевой готовности. В секторе Биггин-Хилла все было спокойно и медленно наступало утро. Механики, завернувшись в одеяла, дремали под опущенными крыльями «спитфайров».

Трудно убивать время. В углу барака рассредоточения граммофон с трудом скрипел старую популярную песню, а Мартель, Мэйлферт, Жирардон, Лорен, Брюно, Галле и я играли в бесцельную игру «Монополия». Снаружи под окном Жак и Маркус, перепачканные смазкой, пристраивали огромный двигатель к корпусу мотоцикла, который они достали одному только Богу известно где.

Зазвонил телефон. Все подняли глаза. Лица были напряжены.

– Ранний ленч для летчиков. Потом будет шоу! – закричал дневальный из будки.

На начало дня, должно быть, запланировали важную разведку, и для участвующих в этом мероприятии летчиков столовая готовила особый ленч. Мушота предупредили, и он сразу явился вместе с Будье.

– Мартель, назначьте в наряд ваше отделение, вы обеспечите Ред-2, а Бубу – Ред-3 и Ред-4.

Мы столпились вокруг доски с 12 гвоздями, на которой вскоре висели 12 силуэтов «спитфайров», каждый со своим названием. После обсуждения командирами авиазвеньев некоторых моментов последовал боевой приказ для эскадрильи.

Л-т Будье – Ком-т: Мушот  
Сер-т Ремлингер – Ст. сер-т Брюно  
Ст. л-т Бугуэн – Л-т Пабио  
Сер-т Маркус – Ст. л-т Де Бордас  
Резерв:  
Сер-т Ч. Галле  
Л-т Мартель  
Сер-т Клостерман  
Л-т Бери  
Сер-т Матей

Их оставили для секретного разговора. Сбор в Интеллидженс рум в 12.30. Мушот уехал в своем стареньком «хилмане» с Мартелем и Будье, а остальные летчики гурьбой ввалились в грузовик, принадлежащий столовой. Быстрый обед с летчиками 661-й эскадрильи: суп, сосиски и картофельное пюре. Мы все определенно испытывали страх. Для большинства из нас это был первый боевой вылет, и он, возможно, занесет нас далеко в зону противника.

Я очень нервничал. Мне было любопытно и в то же время тревожно. Хотелось знать заранее, как бы я поступил, встретившись с опасностью, было довольно нездоровое желание почувствовать, что такое страх – настоящий страх. Страх человека, встретившегося один на один со смертью. И еще оставался во мне глубоко скрыт старый скептицизм цивилизованного человеческого существа; повседневная работа, привычка к комфорту, представления о гуманизме, городской жизни – все это в действительности оставляло мало места для осознания смертельного страха или проверки исключительно физической выдержки. Тем не менее мне бы хотелось понять истинные чувства того канадца из 611-й эскадрильи, которому не суждено было совершить свой первый боевой вылет. Он спокойно попросил у официантки вторую порцию картофельного пюре, в то время как я мучился, глотая первую. А Диксон и Брюно, непрестанно обсуждавшие футбол, о чем они думали в глубине души?

Именно в тот момент, по ассоциации, я вспомнил тот вторник в Крус-Кателан. В Нотр-Дам-де-Булонь я защищал ворота своей школьной команды из 11 человек. Центральный нападающий Альберт де Мун, здоровенный парень, весивший, должно быть, не менее 76 килограммов, поскользнулся, столкнувшись с нашими спинами. Был только один способ защитить мои ворота – внезапный бросок к его ногам. Инстинктивно я бросился вперед с вытянутыми вперед руками. Затем за долю секунды до прикосновения рук к мячу метнулся в сторону. Я побоялся пораниться кнопками бутсов моего противника, испугался, и гол был забит в ворота. Должен ли я бояться подобной физической реакции этим днем? Этот неожиданно промелькнувший эпизод из прошлого окончательно отбил мне аппетит.

Было 12.35.

– Идите сюда, парни. Инструктаж!

Мы двинулись маленькими группами в Интеллидженс рум. Возле двери были навалены фотографии, карты, бумага технического назначения и секретные публикации министерства авиации. В углу, несколькими ступеньками ниже, за маленькой низкой дверью находилась комната для инструктажа. Сразу же, как только переступаешь порог комнаты, полностью погружаешься в царящую там атмосферу. Первое, что видишь, – это большая карта боевых действий нашего подразделения, полностью закрывающая стену за трибуной; юго-восток Англии, Лондон, Темза, Канал, Северное море, Голландия, Бельгия и Франция до Шербура. На карте красная лента соединяла Биггин-Хилл с Эминсом, проходила назад через Сент-Пол и возвращалась к Данджнессу через Булонь – наш маршрут для дневной вылазки.

Летчики как-то пролезли и нашли место где присесть – среди маркированных ботинок для летчиков и запальных фитилей. Нервными пальцами держали сигареты, от которых начал подниматься колечками дым. С потолка свешивались модели союзнических и немецких самолетов. На стенах были приколоты фотографии «фокке-вульфов» и «Мессершмитов-109», сфотографированных во всех ракурсах, со схемами, показывающими соответствующий угол горизонтальной наводки. Везде были развешаны необходимые для боя лозунги.

«Немец всегда на солнце».

«Не стреляй до тех пор, пока не увидишь белки его глаз».

«Никогда не преследуй того, кому уже нанес поражение. Другой поразит тебя наверняка».

«Лучше вернуться с предположительно сбитым самолетом противника, чем быть сбитым поврежденным тобой самолетом».

«Берегись! Ты не знаешь, кто именно собьет тебя».

«Не мечтай о славе. Если ты не видишь фрица, который собирается сбить твоего товарища, ты преступник».

«Соблюдай тишину в радиосвязи. Не создавай помех своему радиоканалу!»

«Если тебя сбили на территории врага, спасайся. Если тебя схватили, держи рот на замке».

Темно-синяя униформа французов выделялась среди сине-серого походного обмундирования британцев и канадцев, но в груди всех этих солдат бились одинаково горячие сердца. Снаружи раздался визг тормозов. Хлопнули двери. Все шумно встали. Вошли полковник авиации Малан и подполковники авиации Аль Дир и Де ла Торр, за которыми следовали Мушот и Джек Чарльз, командир 485-й эскадрильи. Малан прислонился к стене в углу, Де ла Торр и Аль Дир вошли на трибуну.

– Садитесь, ребята, – сказал Де ла Торр.

Тишина. Он начал читать форму D своим монотонным голосом:

– Сегодня днем авиакрыло принимает участие в шоу № 87. Время Н – 13.55. Аэродром Аминс-Глисси будут бомбить 72 бомбардировщика «Летающая крепость».

Близкое прикрытие будут обеспечивать 7 авиакрыльев, то есть 14 эскадрилий «Спитфайров-V», которые будут находиться на высоте 16 000 футов. Авиакрыло из Кенли обеспечивает передовую поддержку и будет действовать в 2000 футов вблизи от цели в часы Н минус пять минут. Центральное прикрытие будут обеспечивать 24 «Спитфайра-IX» с западного Маллинга, а верхнее прикрытие – 2 авиакрыла «Спитфайров-IX» от Нортолта на высоте 29 000 футов.

Предусмотрены два отвлекающих удара: 12 «тайфунов», прикрываемые 24 «спитфайрами», будут бомбить с пикирования аэродром Поикс в течение двадцати минут, то есть в 13.35. После ложной атаки «грейвлайнов» 12 «бостонов», прикрываемые 36 «спитфайрами», будут бомбить доки в Дюнkerке в течение десяти минут во время Н. Отвлекающие удары мешают немецким радарам следить за истребителями, что позволит им, в свою очередь, выстроиться в линию, и мы надеемся, как минимум, рассредоточить усилия вражеских истребителей.

Авиакрыло Биггин-Хилла должно действовать в районе Аминса с часа Н плюс пять, то есть до 14.00, чтобы прикрыть возвращение «фторгов».

Приказ о вступлении в бой с люфтваффе в ходе этой операции следующий: в Глисси будет находиться 60 «фокке-вульфов», в воздухе, вероятно, будет около 40. В Сент-Омере и Форт-Руже – 120 «Мессершмитов-109F» и «Фокке-Вульфов-190». Вы, вероятно, увидите, что некоторые из них будут возвращаться из Дюнkerка, откуда их выдворят «бостоны». Первыми, кто перейдет Аминс, будут, вероятно, 40 «Фокке-Вульфов-190» из Поикса, расшевеленные «тайфунами», но ко времени вашего появления они уже как следует сведут счеты с прикрытием. Вашими прямыми противниками, скорее всего, будут 60 «фокке-вульфов» из Розьеран-Сантерра, то есть из Глисси, если они появятся в воздухе до бомбежки, и неминуемо ваши старые друзья «абвильские парни», которых будете рады увидеть снова.

Выполнение операции будет контролировать Аппледор на частоте С, позывной знак «Грасс Сид». До того времени зона будет контролировать вас на частоте В. Вы будете единственным формированием на частоте С, поэтому не следует беспокоиться о каких-либо помехах.

Сейчас я передаю слово командиру авиационного крыла Диру, который будет руководить шоу.

Спокойным, размеренным голосом, контрастирующим с его суровой, истинно дьявольской внешностью, Аль Дир дал нам последние полетные инструкции:

– Я поведу 485-ю эскадрилью, чей позывной знак будет «Гимлет». Мой личный позывной знак – «Брютус». Рене поведет 341-ю, позывной знак «Тюрбан». Мы поднимемся с северной и южной взлетно-посадочных полос и объединимся в эскадрилью. Для Тюрбана запуск двигателя в 13.20, для Гимлета – 13.22. Взлет в 13.25. Я выйду на основание орбиты, чтобы вы выстроились в линию, и в 13.32 возьму курс.

Мы будем держаться вместе до 13.50, затем поднимемся с полностью открытым дросселем, чтобы пересечь побережье на минимальной высоте 10 000 футов, и, если все будет хорошо, встретимся над Аминсом на высоте 25 000 футов. Назад Тюрбан полетит справа от меня на расстоянии 2000 ярдов. Как только мы наберем высоту, Тюрбан займет позицию над нами на высоте 2000 футов и будет держаться чуть в тылу. Когда достигнем Аминса, мы повернем налево на 90° и в течение пяти минут будем придерживаться курса 047°, пока Аппледор не даст нам другие инструкции. В принципе на наших запасных баках мы будем лететь двадцать пять минут. Когда скомантую «бросайте своих детей», начинайте бой.

До этой команды в радиосвязи должно быть полное молчание. Будем лететь над уровнем моря восемнадцать неприятных минут, чтобы не быть замеченными немецкими радарам, – никто не должен попусту болтать языком, чтобы не провалить операцию. Если будут какие-то проблемы и захотите вернуться на базу, покачайте крыльями, перейдите на частоту D, но



не используйте ее, пока на самом деле не окажетесь в трудной ситуации. В противном случае, ради бога, не обнаруживайте себя.

И последний небольшой совет. Если ваш топливный бак не выдержит, предупредите командира и летите домой. Бесполезно пытаться продолжать операцию с этой дополнительной помехой. Вы либо помещаете кому-то или отстанете, вас наверняка собьют.

С помощью временного кода дайте четкое указание, где именно находится предполагаемый самолет по отношению ко мне, говоря медленно и ясно и сообщая ваш позывной сигнал. Если будет стычка, держитесь вместе, и если все будет очень плохо, держитесь, как минимум, парами, это важно. Вторые не должны никогда забывать, что они отвечают за прикрытие своих первых. Всегда прорывайтесь к врагу. И помните о кислороде.

Если дела пойдут плохо, прямой курс домой – 317°. Если заблудитесь где-то над Францией и горючее будет на исходе, свяжитесь с зоной на частоте В. Если окажетесь более чем на полпути назад через Канал и будет трудно, но все же возможно вернуться на базу, предупредите Трамлайн на частоте А. Если не сможете вернуться к побережью, выбрасывайтесь с парашютом после сигнала «Мой день» на частоте D, если возможно, с сообщением о засечке. Как всегда, будет сделано все возможное, чтобы вас быстро вытащить.

Как только взлетите, не забудьте включить ОДВ (опознание друга или врага) и проверьте прицелы. Как следует очистите карманы.

Сверим часы; сейчас точно 12 часов 51 минута 30 секунд... один... два... три... 12 часов 52 минуты 0 секунд. Смотрите в оба и удачи!

Пока Дир говорил, летчики быстро записывали важную информацию прямо на коже на тыльной стороне своих рук: время, курсы возвращения домой, частоты радио и т. д. Затем устремились к двери и фургонам.

Погода была отличная, в течение трех дней солнце светило необычно ярко для этого времени года. После брифинга каждый кратчайшим путем устремился к своему шкафчику. Я тщательно опустошил свои карманы – ничего не обнаружил, но ключи нужно оставить, никакого адреса, который может раскрыть немцам мой аэродром.

Я снял свой воротник и галстук и повязал шелковый шарф. На жилет из овечьей шерсти надел толстый белый пуловер. На носки натянул толстые шерстяные чулки до бедер. Затем надел теплые ботинки, заправив в них брюки. В левый ботинок всунул охотничий нож, а в правый – карты. Зарядил свой револьвер марки «Смит-и-Вессон» и надел на шею ремень бинокля. В карманах захлестнутого стропами парашюта были «спасательный набор» и мой аварийный паек.

Мой механик пришел за парашютом и яликом, чтобы положить их в кресло самолета вместе со шлемом, наушники и маску которого электротехник подсоединит с радио и кислородными баллонами.

13.15. Меня уже подключили, крепко закрепили ремнями подвязной системы безопасности. Я проверил радио, прицельное приспособление и фотопулемет. Осторожно подключил кислородную маску и проверил давление в баллонах. Взял малокалиберную автоматическую пушку и пулемет и закрепил в хвостовой части самолета для наведения прицела. Томми ходил вокруг самолета с отверткой, плотно закрепляя съемные витражи. Мой желудок казался странно пустым, и я начинал сожалеть о моем скудном ленче. Все люди на поле были чем-то заняты. Вдалеке, под диспетчерской вышкой, остановилась машина Дира, как раз у его самолета. Он был в белом летном костюме и быстро запрыгнул в свою открытую кабину. Пожарная команда заняла свою позицию на подножке пожарной машины, а санитары – в машине «Скорой помощи». Приближался час начала операции.

13.19. Глубокая тишина на всем аэродроме. Нигде ни движения. Летчики неотрывно следили за Мушотом, который сверял свои часы. У каждого самолета неподвижно стоял механик, держа пальцы на переключателе запасного стартового аккумулятора. С другой стороны, возле

огнетушителей, лежащих на траве на изготовку, стоял охранник. Пряжка на моем парашюте была плохо закреплена и причиняла мне боль, но было уже слишком поздно заниматься этим.

13.20. Мушот окинул внимательным взглядом 12 «спитфайров», затем начал манипулировать насосами. Вслед за скребущим дребезжанием стартера начал вращаться его пропеллер. Я лихорадочно включил мотор.

– Все ясно? Поехали!

Находясь в продольном наклоне, двигатель «роллс-ройс» вначале начал фыркать. Вокруг забегали механики, убирая «башмаки», оттаскивая батареи, висящие на концах крыльев, чтобы помочь самолету выполнять повороты. «NL–L» Мушота уже выруливал к северному концу поля.

13.22. По обе стороны от самолета Дира в облаке пыли начали выстраиваться в один ряд 12 «спитфайров» 611-й. Мы выстроились за ними в линию боевого построения. Я занял свою позицию, конец моего крыла почти коснулся конца крыла самолета Мартеля. Я покрылся потом.

13.24. Все 26 самолетов были готовы, двигатели работали вхолостую, крылья сверкали на солнце. Летчики надели защитные очки и затянули привязные ремни.

13.25. Из диспетчерской вышки выпустили белую сигнальную ракету. Дир поднял руку – и 13 самолетов 611-й эскадрильи двинулись вперед. В свою очередь, Мушот поднял руку в перчатке и медленно открыл дроссельный клапан. Мои глаза неотрывно следили за концом крыла самолета Мартеля, даже руки стали влажными, я последовал за ним. Хвосты поднялись, «спитфайры» начали неуклюже подпрыгивать на своих узких шасси, колеса оторвались от земли – мы были в воздухе.

Я поднял шасси и закрыл их, дросселировал назад и настроил угол пропеллера. Над дорогой за аэродромом я промчался как вихрь. Автобус остановился, и его пассажиры столпились у окон. Я переключил запасные баки и захлопнул зажимы основного бака. Неуклюже и судорожно держа органы управления, я сохранял боевой порядок. «Спитфайры» промчались по направлению к югу на уровне деревьев и крыш, издавая оглушительный рев, который останавливал идущих по улицам людей. Мы миновали деревянный холм, затем неожиданно оказались над морем с грязными волнами, окаймленными пеной, слева от Бичи-Хед. Голубая неясная линия на горизонте была, вероятно, Францией. Я промчался в воздухе со свистом, в нескольких футах над водой.

Некоторые бессвязные эпизоды ярко запечатлелись в моей памяти: судно британской береговой охраны с его командой плыло к нам; моторная лодка авиационно-морских спасательных сил, окруженная стаей чаек, плавно качалась на зыби.

Уголкем глаза я следил за давлением и температурой – они были в норме. Я включил рефлектор. Один из самолетов 611-й эскадрильи покачал крыльями, повернул и полетел назад в направлении Англии, набирая высоту. Вероятно, проблема с двигателем.

13.49. По радио, на дальнем расстоянии, мы слышали крики и сигналы, идущие от близких прикрывающих эскадрилий, – и вдруг, очень отчетливо, услышал торжествующее восклицание: «Я сбил его!» Я понял, что там они уже сражались, и мое сердце сжалось.

13.50. Как один, поднялись в небо 24 «спитфайра» и устремились со скоростью 3300 футов в минуту, держа свои винты.

Франция! Из мглы возник ряд белых утесов, и по мере набора высоты горизонт постепенно удалялся – устье реки Соммы, узкая полоска песка у подножия окаймленного деревьями утеса, первые луга и первая деревня, спрятанная в лесу в долине реки.

15 000 футов. Мой двигатель неожиданно заглох, и нос резко упал. Мое сердце было готово выскочить наружу, и, будучи не в состоянии вздохнуть, я инстинктивно дотянулся и сразу же переключился на мои основные баки с горючим. Дополнительные были пусты. Чувствуя слабость в коленях, я понял, что из-за отсутствия опыта я использовал слишком много

сил, чтобы сохранить свою позицию, и что мой двигатель соответственно использовал больше горючего. Я плавно скользнул вниз, и двигатель снова заработал. С полностью открытым дросселем я замыкал свою секцию.

– Брютус, бросай своих детей! – зазвучал в наушниках отчетливый голос Дира.

Все еще находясь в сильной тряске, я потянул ручку, надеясь на помощь Бога и на то, что у меня все получится... Рывок, свистящий звук, и все наши 24 бака, дрожа, упали.

– Алло, Брютус, зона вызывает, лети по каналу Ч – Чарли.

– Алло, зона, Брютус отвечает. Канал Ч. Прошел!

– Алло, Брютус, зона прекратила связь!

Трескучий звук, затем голос ведущего эскадрилью Холмса, известного контролера, имеющего позывной знак Грасс Сид:

– Алло, Брютус, ведущий вызывает Грасс Сид. Над целью много всего происходит. Следуйте курсом 096° – 0–9–6. Еще 40 плюс 15 миль, над тобой 35 «ангелов»!

– Алло, Грасс Сид. Брютус отвечает. Следую курсом 096°. Понял вас.

Мушот выстроил нас в боевой порядок:

– Алло, Тюрбан, начинай боевой порядок, давай!

Разделились на три секции, состоящие из четырех «спитфайров». Подо мной справа Гимлеты повторили то же самое.

– Брютус, будь внимателен!

Мы летели на высоте 27 000 футов. Прошло пять минут. Безоблачное небо было таким огромным и ясным, что невозможно было не испытать потрясения. Мы знали, что Франция была там, под прозрачным слоем сухой мглы, более туманной над городами. Холод причинял боль, и было трудно дышать. Я ощущал солнце, но не мог понять, обжигали его лучи или обмораживали. Чтобы приободрить себя, я включил кислород на полную мощь. Пронзительный рев двигателя усилил странное ощущение изоляции, которое испытывает каждый, находясь в одноместном истребителе. Оно постепенно превращается в шумный, но нейтральный фон, который заканчивается погружением в странно тяжелую, давящую тишину.

Все еще ничего нового. Я испытывал смешанное чувство разочарования и облегчения. Время, казалось, шло очень медленно. Я чувствовал, что дремал с открытыми глазами, убаюканный плавными ритмическими покачиваниями вверх и вниз «спитфайров», летящих звеньями, медленным вращением винтов сквозь разряженный воздух, вызывающий онемение. Все казалось таким нереальным и отдаленным. Это была война?

– Осторожно, Брютус ведущий, Грасс Сид вызывает. К вам движутся три стаи в количестве 20, да еще по сходящимися над вами направлениям!

Голос Холмса заставил меня вздрогнуть. Здесь вмешался в разговор Мартель:

– Осторожно, Брютус, Еллоу-1 вызывает, в 3 часа увидим дым от линейного отставания бомбы!

Я огляделся вокруг и вдруг заметил злосчастный инверсионный след фрицев, начавших двигаться на нас с юга и востока. Боже, как быстро они приближались! Я снял оружие с предохранителя.

– Брютус вызывает. Следите внимательно, парни. Поднимайтесь как дьяволы!

Я открыл дроссель и приготовился к решительному броску, инстинктивно приблизившись к «спитфайру» Мартеля. Я чувствовал себя очень одиноким в неожиданно враждебном небе.

– Брютус вызывает. Смотри в оба и приготовься прорваться на левый борт. Ублюдки прямо над тобой!

В 3000 футов над нашими головами начинал вырисовываться образец филигранной работы, и уже можно было различить слабый проблеск небольших крестообразных силуэтов немецких истребителей.

«Они идут!» – сказал я самому себе, загипнотизированный этим зрелищем. Мое горло сжалось, пальцы ног загнулись в ботинках. Я испытывал ощущение, как если бы мою грудь душил узкий жилет, туго сжатый всеми ремнями, замками и пряжками.

– Тюрбан, бей по правому борту! – вопил Будье.

Во время вспышки я увидел стекла «спитфайра» Мартеля, качавшегося передо мной. Я накренил самолет, приложив всю свою силу, увеличил скорость и оказался в его воздушном потоке! Был ли там немец? Я не смел оглянуться назад, отчаянно повернул и под действием центробежной силы прилип к креслу, неотрывно следя глазами за Мартелем, вертевшимся впереди меня в тысяче ярдов.

– Гимлет, атакуй левый борт!

Я чувствовал себя потерянным во всей этой каше.

– Тюрбан Еллоу-2, бомби!

Еллоу-2? Это был я! Я ушел, разъяренно ударив ногой по рулю управления, из-за истинного страха у меня разгорелся чрезмерный аппетит. За козырьком моей кабины мигали красные следы, и неожиданно я увидел своего первого немца! Я узнал его сразу – это был «Фокке-Вульф-190». Я не считал нужным часто и подробно изучать фотографии и схемы этого самолета.

После того как он выпустил на меня шквал трассирующих снарядов, он устремился к Мартелю. Да, это, конечно, был он – короткие крылья, радиальный двигатель, длинный прозрачный капот, квадратный хвостовой стабилизатор, все в одном месте! Но чего не было на фотографиях, так это яркой окраски – бледно-желтое брюхо, серовато-зеленый верх, большие черные кресты с белым контуром. На фотографиях даже не было намека на дрожащие крылья, удлиненный контур, который становился еще более тонким из-за скорости, необычная круто пикирующая позиция при полете.

Небо, недавно кишашее проносящимися с шумом «спитфайрами», оказалось неожиданно пустым – мой первый номер исчез. Не беспокойтесь, я не собирался терять свой «фокке-вульф». Я уже не боялся.

Бессвязные картинки всплыли в моей памяти: три «фокке-вульфа», покачивающие своими крыльями; перекрестные трассирующие снаряды; парашют, плывущий в голубом небе, словно клубы табачного дыма.

Я сжался, обеими руками крепко прижав к животу ручку управления, устремившись в бесконечное восхождение по спирали с полностью открытым дросселем.

– Осторожно!.. Внимание!.. Тормози! – смешение криков в наушниках. Мне бы хотелось распознать где-нибудь отчетливый приказ или какие-то советы.

Еще один «фокке-вульф», крылья осветились ослепляющими вспышками пламени его орудий – грязно-серые следы от выхлопных газов двигателя – белые следы от квадратных концов крыльев. Я не мог понять, кто или что было его мишенью. Он мигал, показывая то желтое брюхо, то черные кресты, пикировал и вел себя словно пуля. Спустившись довольно низко, он слился с расплывчатым ландшафтом.

Еще один на одном уровне со мной. Он повернулся ко мне. Сейчас осторожно! Я должен видеть его!

Быстрая полубочка – и, не вполне понимая как, я очутился на спине, палец на кнопке пуска, рев изрыгающих огонь орудий тряс меня до мозга костей. Все мои способности, все мое существо сосредоточились на одной-единственной мысли: я должен держать его в поле моего зрения.

Как насчет угла горизонтальной наводки? Недостаточный. Я должен усилить свой поворот! Еще, еще немного, еще немного! Не пойдет. Он ушел, но мой палец все еще конвульсивно нажимал на кнопку. Я стрелял в пустоту.

Где он? Я начал паниковать. Берегись, немец, которого ты не видишь, это тот, кто может поразить тебя! Я чувствовал беспорядочные удары моего сердца прямо в желудке, в холодных и влажных висках, в коленях.

Он снова появился, но далеко, затем пикировал. Я снова начал стрелять – промахнулся! Он вне досягаемости. Находясь в ярости, я настойчиво продолжал, последняя очередь огня... мой «спитфайр» трясся, но «фокке-вульф» был быстрее и, неповрежденный, исчез в тумане.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.