



ВИЛЬГЕЛЬМ ФОНЕИН

НОЧНЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ ЛЮФТВАФФЕ

Записки немецкого летчика

Вильгельм Йонен

**Ночные эскадрильи люфтваффе.
Записки немецкого летчика**

«Центрполиграф»

Йонен В.

Ночные эскадрильи люфтваффе. Записки немецкого летчика /
В. Йонен — «Центрполиграф»,

Автор, пилот «мессершмитта», воевавший на Западном фронте, рассказывает об опыте нового подразделения люфтваффе – ночных истребителей. В книге ярко и образно повествуется о преданности пилотов своей нелегкой профессии, о воздушных дуэлях под звездами, описываются особые условия ночных полетов.

Содержание

Глава 1	5
Глава 2	9
Глава 3	12
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Вильгельм Йонен

Ночные эскадрильи люфтваффе.

Записки немецкого летчика

Глава 1

ПЕРВАЯ НОЧНАЯ ПОБЕДА

9 апреля 1940 года в 5.15 утра немецкие войска вторглись в Данию и Норвегию. Гитлер решил опередить британцев и обезопасить северный фланг, и потому эскадрильи люфтваффе, дислоцированные в Дании, получили приказ прикрыть передвижение войск, предназначенных для вторжения в Норвегию. Британцы пытались сорвать эту операцию непрерывными круглосуточными авианалетами.

Майор Фальк командовал крылом¹ знаменитых истребителей «Мессершмитт-110», базировавшихся в Ольборге. Эти высокоскоростные маневренные истребители, оснащенные двумя моторами фирмы «Даймлер-Бенц», господствовали в воздушном пространстве Европы вплоть до английского побережья. В дневных боях истребители «Me-110» успешно сражались над Ла-Маншем со скоростными британскими бомбардировщиками «веллингтон» и «бристол-бленхейм»; однако британцы атаковали важные военные объекты в Дании не только днем, но и ночью. В ночных рейдах над Северным морем они продемонстрировали такое мастерство, что руководители люфтваффе не могли не принимать их всерьез. Что можно было противопоставить этим ночным налетам? Как часто случалось во Второй мировой войне, пилоты сами проявили инициативу. Майор Фальк отобрал лучших летчиков-асов и предложил им светлыми лунными ночами сбивать британские бомбардировщики, пойманные в лучи прожекторов. До тех пор истребители никогда не летали по ночам, но энергичный майор Фальк с жаром принялся за воплощение своей идеи: перевести лучших пилотов на ночные полеты.

Как-то светлой ночью после короткого периода тренировок, когда обер-лейтенант Штрайб и лейтенант Мёлдерс уже были готовы поднять самолеты в воздух, «Флуко»² сообщил о нескольких бомбардировщиках, без сопровождения приближающихся со стороны Северного моря. Летчики всего крыла истребителей с волнением ожидали результатов полета двух «Me-110». Обер-лейтенант Штрайб первым подрулил к стартовому зеленому фонарю, развернулся против ветра и стал прогревать двигатели. Взревели моторы, и головная машина пронеслась по взлетной полосе, оторвалась от земли перед красными огнями, обозначающими границы аэродрома, и исчезла в темноте. Мёлдерс взлетел через несколько секунд. Самолеты набрали высоту и полетели к зоне действия прожекторов.

Казалось, все идет отлично, и выполнение задания не заняло много времени. Британцы развернулись к дому, а майор Фальк отдал приказ включить аэродромные огни, чтобы пилоты легче нашли взлетную полосу. Наконец вдали послышался мирный монотонный гул моторов. Возвращаются! Оба самолета аккуратно вышли из планирования в горизонтальный полет и идеально приземлились около зеленого фонаря.

Штрайб и Мёлдерс кратко отчитались о полете; ночной подвиг не произвел на них особого впечатления. Штрайб, впоследствии признанный «отец» ночных полетов, счел, что из-за плохой видимости слишком мало шансов на ночные победы. Экипажи также казались разочарованными.

¹ Крыло – организационная единица ВВС. (Примеч. пер.)

² «Флуко» – центр оповещения о воздушном нападении, региональный штаб системы оповещения о воздушном нападении.

Однако Мёлдерс не был настроен так пессимистично. «Я подтверждаю донесение Штрайба о плохой видимости, – сказал он. – Я испытал то же самое, но потом мне пришло в голову забраться повыше: до 7500–9000, потом до 11 000 футов.³ Выше 10 000 футов темная пелена рассеялась. Только звездное небо и фантастическая видимость. Я без труда ориентировался, так как горизонт был абсолютно свободен». Лицо майора Фалька просветлело. Он похлопал офицеров по спине и повел в свой кабинет составлять отчет о первом ночном полете.

Экипажи крыла Фалька начали интенсивные тренировки слепого полета – полета по приборам. Вначале особого энтузиазма не наблюдалось. Летчикам не нравилось, что их снимают с дневных полетов; они просили освободить их от тренировок, так как считали, что не соответствуют требованиям, предъявляемым к ночному пилотированию. Как раз в тот момент поступило распоряжение Высшего командования, сыгравшее решающую роль: «Принимая во внимание перспективу ночных полетов, крыло майора Фалька направляется в Гютерсло для подготовки». Жребий был брошен. Через несколько недель пилоты «мессершмиттов» овладевали техникой слепого полета на машинах, оборудованных специально для этой цели. Поскольку радаров у нас еще не было, обнаружение вражеских самолетов оставалось делом случая: повезет – не повезет.

Вскоре это новое подразделение люфтваффе получило мощный стимул. 20 июля над Руром появилась эскадрилья британских бомбардировщиков. Прежде зенитной артиллерии удавалось сбивать отдельные вражеские бомбардировщики, сейчас впервые к выполнению боевой задачи по защите родной земли присоединились ночные истребители. Лунный свет струился сквозь рыхлые облака, повисшие на высоте в 6000 футов, и обер-лейтенант Штрайб, подняв самолет выше облачной гряды, направился к сектору зенитного огня. В пересечении прожекторных лучей, метавшихся в поисках врага, он заметил свою добычу – бомбардировщик «армстронг-уитли», стремительно пронесшийся по ночному небу. Штрайб на полной скорости бросился на врага и, выполнив вираж, нацелился на хвост. Темная тень в прицеле увеличилась, и Штрайб дал длинную очередь по бензобаку. Раздался взрыв, бомбардировщик вспыхнул и вошел в штопор. Этот первый во Второй мировой войне самолет, сбитый ночным истребителем 20 июля 1940 года в 2 часа 15 минут, положил начало жестоким ночным воздушным сражениям между Англией и Германией.

Два дня спустя, 22 июля, Штрайб сбил второй вражеский самолет – «Уитли-V». 30 августа он записал на свой счет третью победу, а на следующую ночь и четвертую; оба сбитых самолета были «виккерсами-веллингтонами». Имя обер-лейтенанта Штрайба появилось в официальных сводках вермахта, в это время экипажи эскадрильи гауптмана Радуш – обер-лейтенантов Эле-Гризе, Вандама-Фенцке и фельдфебеля Гилднера-Коллака одержали свои первые ночные победы.

30 сентября 1940 года было принято решение придать ночным полетам широкий размах. В ту ночь Штрайб за сорок минут сбил три «веллингтона», за что был награжден Рыцарским крестом. Майору Фальку поручили создать группу ночных истребителей и назначили его ее первым командиром. На этот раз он решил провести кампанию по вербовке в ночные пилоты-истребители и с этой целью приехал в училище летчиков-истребителей в Мюнхене-Шлейсгейме. Майор Фальк владел даром убеждения. Я, свежее испеченный лейтенант, поверил ему и, подумав, решил стать ночным летчиком-истребителем.

10 мая 1941 года мы, кандидаты в ночные летчики-истребители, прибыли в Штутгарт-Эхтердинген. Изумительная майская ночь раскинулась над Швабией. Летное поле было ярко освещено; все преграды отмечены красными фонарями, взлетные и посадочные полосы окаймлены ограничительными огнями. Красные, зеленые и белые навигационные огни учебных самолетов светлячками мигали в ночном небе. В казармах царил тишина, видимо, все

³ 1 фут = 0,3 м. (Здесь и далее примеч. ред., кроме особо оговоренных случаев.)

экипажи были в воздухе. Мы наслаждались теплой весенней ночью и думали о нашей новой профессии, когда вдруг пронзительный свист рассек воздух. На землю с высоты 6000 футов упало что-то вроде кометы. Я затаил дыхание. Жуткий грохот и яркая вспышка, взорвались снаряды, вспыхнули тысячи галлонов горючего, стало светло как днем. Хорошее начало, подумал я. Если так будет продолжаться, то, когда придет наша очередь, надо будет скрестить пальцы на удачу. В несколько подавленном состоянии мы, неоперившиеся юнцы, отправились спать.

Наконец настало время моего первого самостоятельного ночного полета. Техсостав уже подготовил мой «Me-110, C9-IU». Радист ефрейтор Ризоп сидел в кабине и спокойно проверял радиоаппаратуру. Меня поразила его фантастическая уверенность во мне. Если бы я был на его месте, то мое сердце колотилось бы как сумасшедшее. Подумать только! Отправиться в ночной полет с новичком! Однако Ризопа, казалось, ничто не волновало. Отличный парень этот студент из Берлина! Я вскарабкался на переднее сиденье и надел парашют, затем закрыл глаза и нащупал приборы, тумблеры, рукоятки. Мы тренировались по сто раз в день: шестьдесят последовательных движений руками необходимо было сделать в определенном порядке и очень точно. Требовалось постоянно следить за двадцатью приборами; десятком зеленых и красных лампочек, подающих необходимые сигналы. Я включил электрический стартер и завел моторы; пока они прогревались, натянул шлем с наушниками и проверил связь с Ризопом, сидевшим прямо за мной у своей радиоаппаратуры. Быстрое тестирование двигателей, вспышка зеленой лампочки, и порулил к старту. Слева и справа от меня замелькали ограничительные огни взлетно-посадочной полосы. Когда я дал полный газ, самолет задрожал. Скорость увеличилась от сорока до пятидесяти, затем до шестидесяти и, наконец, до семидесяти миль⁴ в час. Рули высоты вверх, полный газ, и самолет оторвался от земли. Теперь приходилось надеяться только на машину и собственное летное мастерство.

Тьма была хоть глаз выколи; единственным ориентиром оставалось ярко освещенное летное поле. А что, если огни вдруг выключат и останется лишь фосфоресцирующее сияние на приборной панели? К счастью, я был так занят, что эти мысли скоро вылетели из головы. Сделав широкий круг над полем, я плавно повернул налево, готовясь зайти на посадку. Набор нужных движений, жадное изучение приборов, надвигающаяся с безумной скоростью земля, последнее выравнивание машины и касание... Посадка была очень жесткой, самолет затрясло, но мне удалось удачно завершить свой первый ночной полет. Я понимал, что прежде, чем преодолеть боязнь ночных полетов и обрету чувство безопасности, еще многому придется научиться. Буду летать каждую ночь, а днем изучать тактику ночного пилотирования.

Наконец тренировочный период завершился. Ребяческие фобии остались в прошлом, и я, как и мои товарищи, обрел уверенность в себе. Нас направили на запад в боевые эскадрильи. Лейтенанты Редлих, фон Кампе и я получили назначение в 1-е крыло ночных истребителей, дислоцированное в Венло. Началась новая жизнь. Ночные полеты переживали тогда период младенчества.

В Венло нас, новичков, радушно приняли ветераны 1-го крыла 1-й авиагруппы ночных истребителей. Помню свое первое впечатление: в креслах в офицерской столовой расположились офицеры, которые за последние несколько месяцев стали крестными отцами сил ночного пилотирования. Самым выдающимся был их командир, только что награжденный Рыцарским крестом за свою седьмую победу. Немногим уступали ему лидеры эскадрильи: обер-лейтенанты Тимминг, Вандам и Гризе, лейтенанты Франк, Лос и Кнаке. Затаив дыхание и жадно внимая каждому слову, мы слушали их рассказы о победных боях.

⁴ 1 миля = 1,6 км.

– «Англия срывает зло на Руре, мстя за так называемые „варварские“ налеты люфтваффе,⁵ – говорили ветераны. – Королевские ВВС крепнут день ото дня и увеличивают количество ночных бомбардировщиков. Пока нам известны четыре типа английских двухмоторных бомбардировщиков: „уйтли“, „бристол-бленхейм“, „виккерс-веллингтон“ и „хэндлипейдж хэмпден“. Каждую светлую ночь от восьмидесяти до ста машин вылетают на бомбежку немецких городов. Благодаря постам радиоперехвата мы приблизительно знаем время вылета бомбардировщиков, но враг постоянно меняет курс приближения к цели и проводит ложные атаки на разные города, чтобы сбить нас с толку. Во время последних атак мы заметили, что томми⁶ настраиваются на наши частоты и на безупречном немецком передают ложную информацию эскадрильям ночных истребителей. Приходится непрерывно быть начеку и время от времени менять частоты. Но самое сложное в ночных боях – обнаружение врага.

Начнем с того, что у нас нет радаров, а информация о местонахождении противника очень расплывчатая.

Единственный выход – поймать врага в лучи прожекторов. Для этой цели на подходах к Руру созданы секторы заграждения, прикрываемые двумя волнами ночных истребителей. Каждый из этих секторов снабжен прожекторными батареями, способными обнаруживать вражеские бомбардировщики при ясной погоде. Раньше нам приходилось кружить на боевой высоте над маяком, выслеживая бомбардировщики, летящие на той же высоте. Как только враг попал в перекрестие лучей, мы его атаковали. Главное – не промахнуться. Бомбардировщики летят со скоростью 220 миль в час, а мы пикируем на них со скоростью от 280 до 310 миль в час. Надо сказать, британцы мужественные люди и дорого продают свои шкуры. Завидев ночной истребитель, они начинают палить из всех бортовых орудий.

Застать их врасплох – это уже половина победы. Но помните, что летом сильный северный свет, поэтому если не хотите, чтобы вас сбили, заходите с темной стороны. И ни на минуту не забывайте, что каждый бомбардировщик несет смерть и разрушение нашим городам. Защищайте свою страну, своих женщин и детей от смерти с небес. Делайте для этого все, что от вас зависит».

Эти слова посвящения несколько отличались от того, что мы слышали в летной школе. Адьютант расстелил большую карту, на которой были отмечены секторы заграждения, и дал нам исчерпывающие объяснения.

В тот же день нас распределили по эскадрильям. Лейтенанты Редлих и фон Кампе остались в Венло, а меня послали в 3-ю эскадрилью в Шлезвиг. Редлих и фон Кампе проводили меня до самолета. Помню их прощальные слова: «Ну, Йонен, время покажет, кто первым собьет томми: твои приятели в Шлезвиге или мы в Венло. Смотри не напивайся, а то плохо кончишь. Желаем хорошей охоты и до скорой встречи». Их обоих сбили в первых же боях над Голландией. Томми оказались проворнее и опытнее.

⁵ Имеются в виду разрушительные бомбардировки английского городка Ковентри.

⁶ *Томми* – так часто называли английских солдат. (*Примеч. пер.*)

Глава 2

ШЛЕЗВИГСКИЙ ПЕРИОД

25 июня 1941 года около девяти утра я приземлился в Шлезвиге и, открыв фонарь кабины, сразу почувствовал в воздухе солоноватый аромат моря. С северной стороны летного поля виднелись приземистые казармы, окруженные высокими защитными стенами. Затемнение было полным, из окон не пробивалось ни лучика света. Сразу после моего приземления выключили большинство посадочных огней, и меня окружила дружелюбная темнота летней ночи. Техники были предупреждены. Быстро поздоровавшись, они откатали мой самолет на укрытую стоянку и принялись готовить его к боевым операциям. Мой радист подхватил наши вещи, а я направился в штаб. В группе летчиков я нашел своего будущего командира оберлейтенанта Фенцке и представился:

– Лейтенант Йонен прибыл в распоряжение 3-й эскадрильи.

– Здравствуйте, молодой человек, – сказал Фенцке, протягивая мне руку. – Это ваши товарищи по оружию: лейтенант Шмиц и лейтенант Бендер. В 22.00 смените дежурного офицера. Завтра полетаете немного и попрактикуетесь в ночных приземлениях.

В общем, меня встретили очень радушно и предоставили время поближе познакомиться с новым домом. Однако едва я успел подкрепиться в столовой, как взвыли сирены. У меня мурашки пробежали по позвоночнику. С летного поля донесся шум запущенных механиками двигателей. Я бросился на командный пункт. Летчики уже сидели там, адаптируя глаза к темноте. Затем оберлейтенант Фенцке показал на карте местонахождение британцев. Двадцать бомбардировщиков летели над Северным морем к побережью Шлезвига. Вероятная цель – Киль. Новость взволновала меня. Неужели настоящее дело? Но меня на задание не послали, и я позавидовал Шмицу и Бендеру, уже нацепившим полное снаряжение, включая кислородные маски, резиновые лодки, спасательные жилеты и парашюты.

– Надеюсь на хорошую драку, – обратился Шмиц к оберфельдфебелю Вегенеру, спокойному расчетливому летчику, который в тот момент, наверное, думал о своей жене и двоих детях.

– Да, мой лейтенант. Если только найдем их. Парни в Венло точно справятся – у них есть прожекторы, а у нас ничего, кроме ночных биноклей. Думаете, можно найти томми с помощью такой штуковины? Моя жена хохотала до упаду, когда я рассказал ей о нашей игре в прятки в ночном небе. «В любом случае тебе наверху ничего не угрожает», – сказала она.

Парни натянуто рассмеялись, но вдруг умолкли, поскольку оберлейтенант Фенцке приступил к уточнению задания:

– Первая волна: лейтенант Шмиц летит в сектор «С» над Вестерландом. Лейтенант Бендер – в сектор «2» над островом Фёр. Фельдфебель Э. – в сектор над островом Пельворм. Оберлейтенант Фенцке – над островом Гельголанд, и оберфельдфебель Вегенер – в сектор Хузум-Шлезвиг. Преследуйте врага до цели и на обратном пути. Лейтенант Йонен заступит на дежурство.

Гордый полученным ответственным заданием, я немедленно приступил к выполнению своих обязанностей. Доложили, что самолеты готовы к взлету. Быстро проверили посадочные и аварийные огни. Все в порядке. Я держался рядом с офицером разведки и прислушивался к донесениям из Гамбурга о местонахождении противника. Первые суда береговой охраны доложили о приближении бомбардировщиков. Диспетчер отдал приказ на взлет. Экипажи бросились к самолетам – черным «Мессершмиттам-110», маячившим призраками в темноте на краю поля. Патрубки двигателей были оборудованы специальными подавителями, чтобы враг не заметил ни одной светящейся газовой струи. Радисты проверили свои приборы, истреби-

тели один за другим оторвались от земли, сделали круг над полем, легли каждый на свой курс и исчезли во тьме. Я остался на телефонной связи с разными секторами, и посты радиоперехвата вскоре доложили о подлете направленных к ним истребителей. Офицеры разведки каждого сектора знали свои экипажи и чувствовали себя ответственными за их судьбу. Лейтенант Краузе из сектора Хузум пожелал мне удачи в будущих боях и доложил: «Истребитель на высоте 15 000 футов над маяком». На командном пункте воцарилась напряженная тишина; если бы пролетела муха, мы бы услышали. Все разговоры велись шепотом, чтобы ясно слышать каждое донесение. Сектор Гельголанд доложил об отдаленном гуле моторов. «Старик» снова не промахнулся, точно вышел в намеченный пункт. Только на прошлой неделе Фенцке сбил в этом районе британский бомбардировщик. Гельголанд снова вышел в эфир с детальным отчетом о противнике: британцы летели к побережью на высоте 9000 футов. Они явно снижались, чтобы при заходе на бомбометание увеличить скорость.

Затем и Краузе доложил о первых контактах с противником. Обер-фельдфебель Вегенер уже готовился к бою. Строй бомбардировщиков, похоже, направлялся к Шлезвигу. Если только... Вегенер доложил о воздушном потоке от винта чужого самолета, и Краузе стал непрерывно передавать ему координаты. Я быстро выскочил на свежий воздух, прислушался. Вдали раздавался тихий гул, с каждой секундой становившийся громче. Значит, действительно Шлезвиг, подумал я, возвращаясь на свой пост.

Краузе, словно безумец, завопил:

– Вегенер докладывает о контакте с противником, летящим к Шлезвигу!

Я был так взволнован, что мне казалось, будто сердце вот-вот остановится. Это моя первая ночь на командном пункте ночных истребителей, а события разворачиваются так стремительно!

– «Барабаны», «барабаны», – передал Вегенер кодовое слово, означавшее атаку, и все высыпали на летное поле.

Мы отчетливо слышали рокот британских моторов, работавших на высоких оборотах, перемежающийся с тихим гулом «Me-110». Затем началась стрельба. На высоте 6000 футов Вегенер стрелял по одному из бомбардировщиков из всех пулеметов. Я не видел самолеты, но мог следить за боем по следам трассирующих пуль и снарядов. Несколько разрывов и длинный огненный след. Черт побери! Я не мог ошибиться. Британец вспыхнул факелом, но в тот же момент Вегенера подстрелили с другой стороны. Бомбардировщики еще не рассыпали строй и защищали друг друга. Горящий самолет Вегенера длиннохвостой кометой промчался по ночному небу.

– Прыгай, Вегенер, прыгай! – закричал я, будто он мог меня услышать.

В следующий момент британский самолет взорвался, ударившись о землю милях в пяти от аэродрома. Оглушительный грохот, и в небо взвилась гигантская колонна пламени. Все закончилось. Оба самолета сбиты. Оставалось надеяться, что Вегенер и его радист успели выпрыгнуть. Два огромных костра освещали ночь. Мы почувствовали, что британцы занервничали. Ровный гул моторов сменился тревожным надрывным рокотом, и строй рассыпался. Результативность рейда неминуемо уменьшилась. Хотя несколько бомб упали на Киль, зенитчикам удалось отгеснить самолеты от города, и они сбросили свой смертоносный груз на пустые поля. Строй британцев рассыпался, и они потянулись в обратный путь.

Я приказал пожарной команде и машине «Скорой помощи» мчаться к тому месту, где разбился Вегенер. В радиоэфире вдруг прорезался не потерявший бдительности обер-лейтенант Фенцке. При заходе на цель ему не повезло, но сейчас он доложил, что в его секторе намечаются боевые действия. Я настроился на частоту Фенцке и сообщил ему, что остальные истребители уже возвращаются. Сначала на частоте Гельголанда слышались только громкие помехи, затем офицер разведки доложил, что отдельные бомбардировщики летят обратно на высоте 3000 футов. Фенцке снизился до 3000 футов и занял позицию с темной южной стороны,

оставив бомбардировщики на фоне яркого северного неба. В воздухе повисла мертвая тишина. Британцы наверняка уже летели над Гельголандом, и наземный пост наведения предупредил об этом Фенчке. О том, что происходило дальше, пусть расскажет сам обер-лейтенант Фенчке:

«Я уже два часа летал над водой и думал про себя: хорошо, что лето, внизу должно быть несколько патрульных судов. Зимой ночной бой превратится в кошмар. Я услышал по радио, как британцы докладывают свои координаты: „Летим над островом на высоте 3000 футов“. Я снизился и повернул на юг. Далеко на севере переливалось северное сияние. С тревогой всматриваясь в горизонт, я летел на высоте между 2700 и 3300 футами, чтобы было легче заметить томми. Над нами висело звездное небо, под нами темнело море. Время от времени мы смотрели на ясное небо на севере, но ничего не видели. Наземный пост наведения снова сообщил о самолетах противника над островом. Мы так таращились в темноту, что глаза чуть не вылезли из орбит. Иногда я смотрел в бинокль ночного видения, но видел еще меньше, а нос моего самолета так сильно задрался, что радист слегка струсил и вдруг сказал: „На горизонте что-то движется. Курс 320 градусов“. Я взглянул, ничего не увидел, но автоматически лег на указанный курс.

Вдруг над горизонтом на фоне яркого северного сияния я заметил темное пятно. Оно росло, и вскоре я различил очертания самолета. Толстый фюзеляж (корпус летательного аппарата), высокое хвостовое оперение „веллингтон“. У меня душа ушла в пятки. Только бы он меня не заметил. Защищенный темнотой южной части неба, я осторожно подкрался к британцу и был уже на расстоянии 200 ярдов,⁷ но он спокойно летел, ничего не заподозрив. Я сократил дистанцию до 100 ярдов и приготовился стрелять. Теперь я хорошо видел на фоне темного неба его подсвеченные красным огнем патрубки и поймал в прицел его левое крыло. В этот момент британец, вероятно заметив меня, резко накренился влево и стал отличной целью. Я дал очередь. „Веллингтон“ взорвался, рассыпавшись на множество горящих осколков. Я содрогнулся, подумав об экипаже. Кроваво-красный огненный шар быстро погрузился в море, и снова воцарилась тьма. Я сделал круг над местом катастрофы, сообщил свои координаты и попросил наземный пост наведения уведомить службу спасения, хотя не сомневался, что экипажу уже ничем нельзя помочь. Однако все надо доводить до конца».

Итак, две победы нашего крыла за один вылет. Нас охватила гордость, но и тревога не отпускала: что случилось с Вегенером? Поздно ночью вернулась спасательная команда. Вегенер погиб. Я так сильно перенервничал, что в ту ночь не смог заснуть.

⁷ 1 ярд = 0,9 м.

Глава 3

БОЕВОЙ ВЫЛЕТ

За первые две недели пребывания в боевой эскадрилье я подружился с товарищами по оружию и изучил тактику боевых действий эскадрильи ночных истребителей. Сумерки мы всегда встречали в полной боевой готовности. Весь летный и технический персонал мог собраться в течение пяти минут. После ужина офицеры собирались вместе со своими экипажами на командном пункте. Короткая переключка, затем метеосводки, которые многочисленные метеостанции Германии и оккупированных стран присылали по телетайпу. Метеосводки дополнялись рапортами пилотов-разведчиков, летавших до самого английского побережья.

Затем офицер разведки эскадрильи сообщал секретные частоты для радиосвязи и опознавательные сигналы для ночных истребителей и аэродромов. Эти сигналы изменялись каждую ночь, чтобы их не мог использовать противник. Экипажи ночных истребителей ориентировались по маякам, установленным на каждом аэродроме, что было особенно важно в случае выхода из строя радиопередатчика. Сигнальные осветительные ракеты, используемые ночными истребителями, предназначались главным образом для зенитных батарей. Когда в наш самолет начинали стрелять наши зенитки, что случалось над большим городом или защищенной ПВО зоной, радист должен был стрелять одной из сигнальных ракет: зеленых, белых, красных, синих или желтых. Британцы это заметили и припасли целые ящики тщательно рассортированных ракет. Как только первый вражеский экипаж видел опознавательный сигнал, он немедленно докладывал самолету наведения отряда бомбардировщиков – «церемониймейстеру», а тот сразу передавал информацию всем британским экипажам на заранее установленной частоте. Иногда приходилось менять коды несколько раз за ночь. Британский «церемониймейстер» был сердцем авиаотряда. Он не нес авиабомбы, только специальное радарное оборудование, навигационные приборы, осветительные ракеты (так называемые «рождественские елки») и осветительные бомбы. Если наш ночной истребитель сбивал самолет наведения, его место во главе строя занимал резервный «церемониймейстер».

Командир эскадрильи проводил инструктаж, опираясь на метеосводки и разведданные, а затем распускал экипажи. Пилоты, офицеры и фельдфебели, обычно обменивались опытом в затемненных комнатах ожидания. На потолок с помощью яркого фонаря проецировались модели вражеских самолетов, чтобы познакомить экипажи с их типами. Мгновенное узнавание противника являлось решительным фактором для первой атаки, поскольку каждый тип самолета имеет свои сильные и слабые стороны, а важнее всего была разница в защитном вооружении. Наибольшую опасность представлял стрелок с четырьмя тяжелыми пулеметами, сидевший за хвостовым оперением в отсеке из «перспекса» – высокопрочного органического стекла концерна «ИКИ». Этих «хвостовых Чарли» отбирали обычно из самых смелых, ибо здесь требовалась огромная выдержка. Человек сидел по шесть – восемь часов в полном одиночестве в узкой небронированной клетке. Ему нельзя было ни на секунду расслабиться, поскольку в любой момент из темноты мог выскочить немецкий ночной истребитель, чтобы уничтожить его первой же очередью. Смерть хвостового стрелка обычно оказывалась роковой для самолета.

Британцы не каждую ночь совершали авианалеты на немецкие города. Их экипажи нуждались в отдыхе, поэтому иногда целые ночи проходили в наблюдениях и бесконечном ожидании. Наши летчики читали, играли в шахматы, карты или настольный теннис. С полуночи до рассвета многие отдыхали в полном летном снаряжении на койках в комнате отдыха, но это было далеко от реального отдыха в собственных постелях. Как только солнце приближалось к зениту, начиналась ежедневная рутина. После завтрака – тренировки на опознавание целей, стрельбы, полеты в строю и учебные бои. Ближе к вечеру вся эскадрилья от командира

до последнего новобранца занималась спортом, компенсируя время, проведенное в сидячем положении в самолете или на земле. Дни проносились незаметно, а когда огненный солнечный шар скатывался в море, наступал час ночных истребителей.

11 июля 1941 года – день, когда я отправился в свой первый боевой полет, ничем не отличался от остальных. К тому времени я полностью доверял своему самолету. Я мог выполнять все необходимые движения с уверенностью лунатика. Я инстинктивно чувствовал малейшее движение самолета в воздухе. Наш эксперт предсказал плохую погоду. Небо затянулось черными облаками, и с моря подул сильный ветер. Авианалеты не предвиделись, командир эскадрильи проинструктировал экипажи новичков первой волны. Покой царил в комнатах ожидания, и летчики уже улеглись на свои койки. Мой радист и я еще играли в шахматы. Время от времени мы выходили на свежий воздух и, задржав головы, изучали небо. Ни одной звезды не было видно, только яркие вспышки молний на западе. Ветер усилился, и слышался шум морских волн, хотя это была игра воображения: мы находились слишком далеко от побережья. Похоже, что через несколько часов налетит жуткая гроза.

– Будем надеяться, что не придется совершать первый боевой вылет в такую дьявольскую погоду, – сказал мой радист, налегая на дверь, чтобы справиться с ветром.

Мы растянулись на койках, размышляя, какова может быть скорость ветра на высоте от 12 000 до 15 000 футов. Скоро нам предстояло узнать это.

– *Внимание! Внимание!* Немедленная готовность для экипажей Йонена и Шаллека. Над Северным морем обнаружены одиночные бомбардировщики.

Я вскочил с койки и опрометью бросился через летное поле к своему самолету.

– Не спеши, Йонен, – крикнул командир эскадрильи, – а то забудешь радиста или спасательный жилет! Действуй быстро, но не теряй головы.

Я был очень возбужден и с трудом заставил себя успокоиться. В западной части неба все еще сверкали молнии, из темноты выступали очертания истребителей. Сновали черные фигурки: техники снимали струбцины с рулей управления, укладывали в кабины парашюты. Ризоп забрался на свое место и надел наушники.

– Курс на сектор Вестерланд. Самолет противника примерно в 120 милях от берега, – заговорил передатчик.

Мы отправляемся на увеселительную прогулку, подумал я, вырубивая на взлетную полосу. Самолет увеличил скорость, приближаясь к последнему красному огню на краю летного поля. Я мягко потянул на себя ручку управления, и меня поглотила тьма. Исчезло все, что связывало меня с землей; я, совершенно уверенный в старине «Me-110» и радисте, взял курс на сектор Вестерланд. Лишь на долю секунды посмел я оторвать глаза от приборов и выглянуть из кабины. Ключья облаков обтекали крылья самолета; насколько хватало взгляда, всюду клубились облака. Вариометр показывал, что самолет упорно набирает высоту со скоростью девять метров в секунду, стрелка спидометра мирно колебалась между 200 и 215 милями в час. Фосфоресцирующие шкалы приборов слепили меня, и я уменьшил свет лампочек до минимума. Сильные порывы ветра швыряли самолет, затрудняя полет. Дождь хлестал по бронированной обшивке и стекал по фонарю кабины тяжелыми каплями. Время от времени, когда вспышка молнии прорезала тьму, я различал гигантскую облачную гряду, доходившую до высоты 12 000 футов. Позывные наземного поста наведения Вестерланда были едва слышны:

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.