

О ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЕ В ЕВРОПЕ РАССКАЗЫВАЕТ СТРЕЛОК В-17 УИЛБУР БАУЭРС (1924-2006)

Уилбур М. «Биб» Бауэрс (Wilbur M. «Bib» Bowers) из города Киттэннинг/Kittanning, штат Пенсильвания, был участником воздушной войны над Европой в рядах 8-й Воздушной Армии ВВС США. В возрасте 19 лет он сделал 30 боевых вылетов в составе 306-й Бомбардировочной Группы 368-й Бомбардировочной Эскадрильи на самолете В-17. Самым тяжелым воспоминанием о войне для него остался огонь немецких зениток...

УБ. Зенитный огонь – это самое худшее на свете. Мы сталкивались с ним в каждом вылете. Если он начался, то все, что ты видишь, - это черные дымы. Само собой, дымы разрастаются. Больше всего тебя страшит красная точка в его середине. Там произошел разрыв... Ты знаешь, что зенитки ведут огонь, и что тебе предстоит лететь сквозь него. И немцы тоже знали, что нам это предстоит. Они знали, что мы не можем поменять скорость и не станем менять высоту. Так что они посылали свои снаряды на нужную высоту и в нужное время. Повернуть назад мы никак не могли. Мы ни разу не предприняли попытку уклониться [от огня]. Когда начинается заход на цель, самолет принадлежит бомбардиру. В истории 8-й Воздушной Армии никто ни разу не повернул назад из-за огня противника. Что касается меня, то огонь зениток был страшнее, чем истребители.

В начале пути

Путь Бауэрса в ВВС начался вскоре после того, как Америка вступила в свой второй год войны. Он отказался от стипендии, которую он получал, играя в футбол за Университет Дюкейна (Duquesne University) в Питтсбурге, прекратил действие своей отсрочки [от службы] после одного семестра и был призван в вооруженные силы весной 1943 года. Он был зачислен в армейские ВВС и добровольно записался в школу стрелков. В стрелки, по словам Бауэрса, не призывали. Это было делом добровольным.

Он принял это решение во время базовой подготовки во Флориде после просмотра пропагандистского фильма, в котором роль бортстрелка самолета, сбитого японским истребителем *Зеро/Zero*, исполнил знаменитый актер Бёрджесс Мередит (Burgess Meredith). Бауэрс со смехом вспоминает *плод воображения Голливуда* - сцену из этого фильма, когда персонаж Мередита садится за пулемет калибра .50, нацеливает его на вражеский самолет и сбивает его...



Кадр из пропагандистского фильма The Rear Gunner/Хвостовой стрелок (1943). За пулеметом – звезда Голливуда тех лет Бёрджесс Мередит
<https://www.youtube.com/watch?v=oKdLbEQ6Dv8>

Чтобы стать членом экипажа бомбардировщика в годы ВМВ, новобранец армейских ВВС должен был пройти три уровня специальной подготовки: школу авиамехаников в городе Галф Порт (Gulf Port, штат Миссисипи), школу стрелковой подготовки в городе Кингмэн (Kingman, штат Аризона) и подготовку к боевым действиям за океаном в городе Ардмор (Ardmore, штат Оклахома). Последний курс включал в себя ночные полеты, дневные полеты, практическое бомбометание, обучение, сколачивавшие каждый экипаж в крепкую боевую команду. Затем экипажи посылали в Канзас, где они получали бомбардировщики и перелетали на них в Англию...

Отправка за океан

УБ. Начав подготовку к службе за океаном в Ардморе, мы оставались единой командой до конца войны. Когда мы прибыли в Канзас, разразился страшный ураган. Он длился несколько дней. Самолеты не могли подниматься в воздух, а тем временем прибывали новые экипажи, и для них уже не было места. Так что нас посадили на поезд и отправили на Восточное побережье.

Вместе с большой группой летчиков экипаж Бауэрса отбыл в Англию 10 мая 1944 года на войсковом транспорте *Andes*. Путешествие через океан продолжалось 7 дней.

УБ. До войны он был океанским лайнером, имел хорошую скорость, поэтому мы прошли весь путь в одиночку. Мы пошли на север и пересекли Северную Атлантику. Нам сказали, что такое быстрое судно оторвется от любой подводной лодки. Так что мы шли без эскорта.

В Англии летчиков распределили по различным базам и включили в состав различных эскадрилий. Бауэрс стал старшим сержантом.

Поступив на службу, мы все очень быстро стали рядовыми 1-го класса. Когда мы окончили стрелковую школу, мы стали сержантами. Когда мы пересекли океан, мы стали старшими сержантами. Все стрелки на В-17 были старшими сержантами за исключением стрелка верхней турели, который был в звании техника-сержанта.

D-DAY

Экипаж Бауэрса получил приказ отправляться на небольшой аэродром близ города Бедфорд (Bedford) непосредственно к северу от Лондона. На пути в Бедфорд американец стал свидетелем одного из ключевых событий войны. Дело происходило 5 июня 1944 года:

УБ. По дороге в Бедфорд, с поезда, мы видели самолеты С-47, пролетающие над нами с планерами на буксире. Все небо было забито ими! Мы подумали: «Черт возьми! Вот это да – что за тренировочный полет!» Когда мы прибыли на базу, нас раскидали по казармам. На следующее утро главный сержант пришел около 5 утра, просвистел в свисток и проорал: «D-Day! D-Day!» Мы сначала понятия не имели, что это значит. Тогда мы в первый раз услышали это выражение. Но затем до нас дошло, о чем идет речь. Мы-то думали, что видели тренировочный полет С-47, тащивших за собой планеры, а на самом деле это было вторжение.



Сентябрь 1944 года. Массированный рейд на Магдебург – бомбардировщики B-17 почти одновременно сбрасывают бомбы. Над Магдебургом им приходилось преодолевать плотный зенитный огонь и атаки истребителей, так как город был хорошо защищен от воздушных рейдов силами ПВО.

Вскоре экипаж был приписан к бомбардировщику, получившему прозвище *Begin, the Veguine* от прежнего экипажа.

УБ. *Begin, the Veguine* было названием одной песни. В то время эта песня была очень популярна. Она звучала постоянно, это была довольно танцевальная мелодия. Почему прежний экипаж так назвал самолет, я не могу сказать. Что случилось с тем экипажем? Должно быть, они закончили свою миссию, поскольку самолет не был сбит. Они сделали свои 25 вылетов.

Серия из 25 вылетов, которой было достаточно для того, чтобы считать миссию летчика выполненной, была изменена в 1944 году. Тяжелейшие потери в самолетах и людях заставили командование издать новый приказ, в котором цифра 25 была увеличена до 30. Позднее она была увеличена до 35. Летчики были разочарованы, особенно те, которые уже были близки к достижению заветной цифры, и происшедшее не поднимало боевой дух, если не сказать больше.



Этот В-17 по прозвищу Мицпа (Mizpah), получил прямое попадание зенитным снарядом во время рейда в июле 1944 года. Вражеский снаряд разбил носовую часть машины и убил двух членов экипажа. Пилот сумел удержать машину в горизонтальном полете на какое-то время, дав возможность оставшимся в живых выпрыгнуть с парашютом. Самолет разбился на территории Венгрии, все выжившие летчики попали в плен...*

УБ. *Когда требуемая цифра увеличилась до 30, мы все подумали: «Черт... Когда они поменяли ее, мы уже хорошо продвинулись на пути к 25 вылетам. К тому же стала просматриваться странная закономерность: самолеты сбивали в первом вылете или в последнем [для экипажа]. Так что это было огорчительно...*

Учитывая тот факт, что летчики заранее не знали, в какие дни им предстоит совершать вылет, уровень нервозности среди них заметно вырос. Перерыв между полетами мог продолжаться три дня, неделю, даже месяц. Когда нелетная погода пригвоздила к аэродромам авиацию союзников во время последнего немецкого наступления в Арденнах в декабре 1944 года, самолеты 368-й Бомбардировочной Эскадрильи не летали больше двух месяцев – с 13 ноября 1944 года до 20 января 1945 года.

УБ. *Никогда не знаешь, когда ты полетишь, пока тебя кто-то не разбудит и не назовут твое имя... Каждую ночь мы ложились спать и думали о том, что, может, полетим на следующий день. Странное дело - необязательно, что тебе не хочется лететь потому, что тебя могут убить. Напротив, если будет вылет, твой счет вырастет и день отъезда домой станет ближе...*

Иногда, когда не было полетов, нас посылали на занятия по распознаванию самолетов. А еще я играл за футбольную команду авиабазы. Мы играли по расписанию. Если в какой-то день я не летал, у нас могла быть игра. В других случаях нам могли дать увольнительную дня на три, и тогда мы знали, что можем съездить в Лондон или в Бедфорд. Много раз было так, что мы не ездили в город. На авиабазе были сборно-металлические павильоны (Quonset huts), стоявшие в форме буквы Т. Один павильон был баром, отапливаемым тремя печками, сделанными из 55-галонных (200-литровых) бочек. В другом были библиотека и зона отдыха для младших офицеров. Все, что нам было нужно, находилось там. Но, так или иначе, когда мы спали, приходил сержант и свистел в свисток. Если он не называл твое имя, ты спал дальше.



Quonset hut на одной из авиабаз в Англии периода ВМВ
<http://www.gallagherstory.com/ww2/chapter12.html>

В перерывах между вылетами

Когда летчики добирались до Бедфорда, они обычно собирались в пабах. Хотя многие из них не имели привычки пить теплое пиво, которое в них подавали, Бауэрс вспоминал с улыбкой, что это пиво делало свое дело...

С другой стороны, Лондон, несмотря на всю свою привлекательность, был более опасным местом для посещения, чем маленький Бедфорд, из-за страстного желания Гитлера сравнить столицу с землей. Бауэрс вспоминал, что в Лондоне он почувствовал, какой страх наводят летающие бомбы V-1 и ракеты V-2.



8 апреля 1945 над городом Штендаль года этот В-17 по прозвищу Wee-Willie потерял крыло в результате взрыва зенитного снаряда. Из 10 членов экипажа выжили только двое...

Бауэрсу довелось увидеть V-1 и V-2 над Лондоном:

***УБ.** Я был здании Красного Креста (видимо, в нем американские летчики ночевали – ВК). Дело было утром, я брился. У меня в комнате было окно, выходившее на улицу, я выглянул в него и увидел ее. Она издавала такой странный звук «патт-патт-патт». Затем она исчезла из поля зрения. Если такая штука исчезает, значит она падает прямо, или планирует. Эта штука планировала. По счастью, она пролетела мимо нас и взорвалась где-то в другом месте.*

Я был в Лондоне в другой раз, когда прилетела V-2. Ты ничего не слышишь и не видишь. Я направлялся к зданию Красного Креста, довольно большому зданию, и едва взялся за ручку двери, когда взорвалась V-2. Поскольку это была большая ракета, все здание трянуло. И его действительно трянуло! Не знаю, насколько далеко от меня она упала, это могло быть и на довольно большом расстоянии. Так что Лондон не был наилучшим местом для увольнительных.

Подготовка к 10-часовому вылету

Разумеется, гораздо больше смертельных опасностей поджидало летчиков в воздухе во время 10-часовых вылетов.

Поднявшись после свистка сержанта стрелок направлялся в столовую завтракать. Обычный завтрак состоял, как вспоминает Бауэрс, из блинов, яичницы, сосисок, тостов и кофе. После завтрака шел инструктаж, причем для каждой группы авиаторов свой, отдельный: для пилотов, для штурманов, для бомбардиров, для радистов и для стрелков.

***УБ.** Собираемся в офисе. Карта на стене закрыта шторками, которые раздвигает офицер. На карте – красная лента, соединяющая аэродром и сегодняшнюю цель. Чем длиннее лента, тем продолжительнее вылет. Он [офицер] говорит о том, какой тип зениток следует ожидать, какие могут быть истребители [противника], какая нас ждет погода, что будем бомбить и почему, время взлета и расчетное время прибытия к цели (ETA – Estimated Time of Arrival).*

Снаряжение

После инструктажа стрелок готовит свое снаряжение к вылету. Поскольку в самолетах не поддерживалось привычное для людей давление и полеты проходили на больших высотах, летчики одевали специальные костюмы с электроподогревом.

***УБ.** У каждого был свой мешок, в котором он держал шерстяные носки, нижнее белье и костюм с электроподогревом. Башмаки смыкались с одеждой. Все части этого костюма смыкались друг с другом, даже перчатки, и мы подключали все это к розетке [электросети] самолета. Когда мы летели на большой высоте, ты уже не мог снять перчатки и дотронуться до пулемета, поскольку в этом случае руки примерзли бы к нему. Мы всегда брали с собой рационы К или рационы С, но есть мы не могли до того момента, пока самолет не снизится в достаточной мере для того, чтобы они [рационы] оттаяли.*

В личном мешке летчика также был парашют, парашютная подвеска, каска, спасательный жилет, очки, ларингофон, кислородная маска и полуавтоматический пистолет калибра .45. Кроме того, в мешке был специальный набор со снаряжением для побега или пребывания в тылу противника, в который входил шелковый шарф с картой района цели, деньги страны, над которой проходил полет и паспортная фотография, которая могла бы пригодиться дружественно настроенным иностранцам, которые изготавливали поддельные документы для летчиков со сбитых самолетов...

УБ. Фотография [escape picture] была похожа на те, которые делают в специальных будках, того же размера. Нам давали для них рубашку, галстук и фотографировали. Французские подпольщики могли изготавливать самые разные поддельные документы, но у них не было возможности сделать фотографию. Так что у нас были эти фото на случай, если нас собьют.



1942 год. Американцы меняют британский флаг на американский после того, как авиабаза в Бедфорде была передана ВВС США.

Хотя каска была ценным предметом в защитном снаряжении летчика, ей часто находили другое применение.

УБ. Я блевал в нее не один раз. Само собой, на высоте это замерзло. Это было то, что нужно, но, когда самолет снижался и приземлялся, эта дрянь оттаивала. Тогда дело было плохо. Когда ты сидишь в хвосте, все ходит ходуном вверх-вниз. Это не самое спокойное место, поскольку ты находишься в самом конце этого долбаного самолета, и каждый раз, когда осуществляется какой-нибудь маневр или накатывает турбулентность, ты очень быстро начинаешь это чувствовать...

Максимизация огневой мощи

Собрав свое снаряжение, стрелок направлялся к оружейной палатке. По словам Бауэрсса, рабочие части пулемета никогда не оставляли на борту самолета после возвращения на аэродром, поскольку их было необходимо вычистить и провести техобслуживание. На

каждого летчика приходилось семь человек наземных служб. Техобслуживание бомбардировщиков было непростой задачей.

УБ. Турели оставались на самолете, но некоторые части [пулеметов] снимали относили в оружейную палатку. Нам не нужно было чистить их или делать еще что-то: оружейник заботился об этом. Мы забирали их, устанавливали, регулировали зеркальный зазор и ставили на место заднюю стенку ствольной коробки.

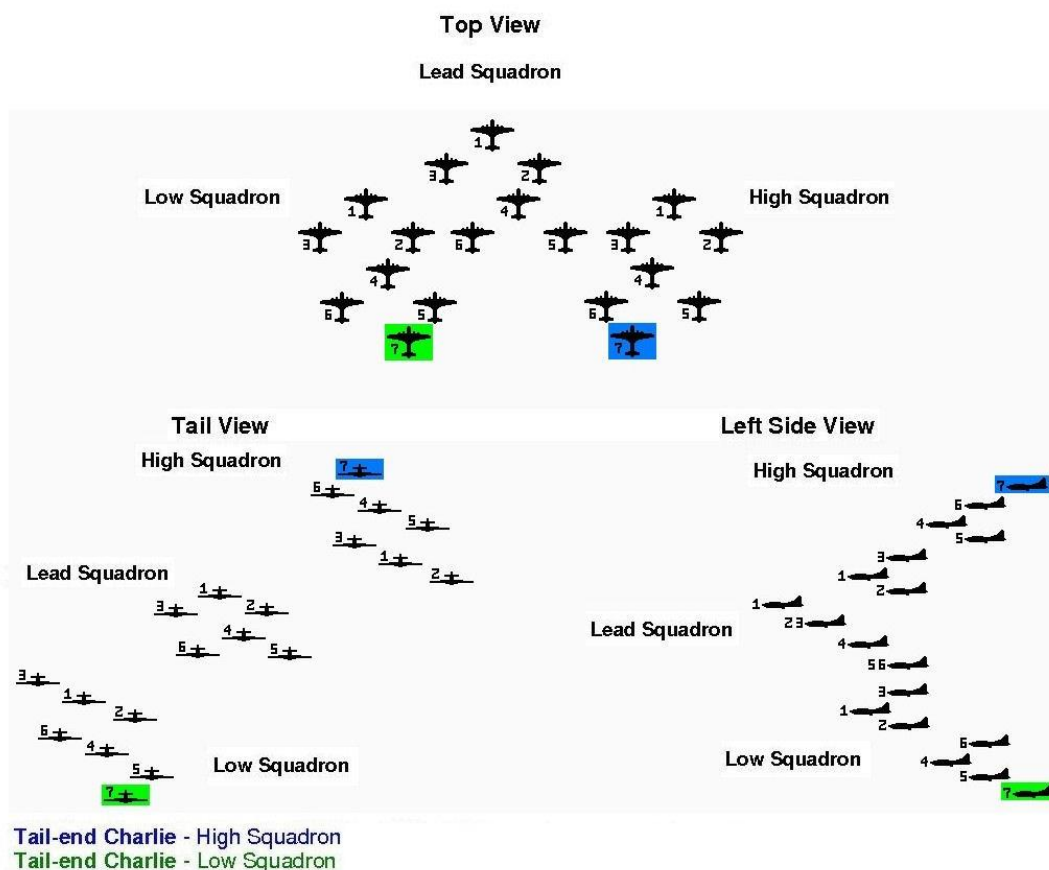
Боеприпасы для сдвоенной пулеметной установки калибра .50 хранились в двух фанерных ящиках, стоявших по обе стороны стрелка на полу. В целях безопасности пулеметы оставались незаряженными до подъема самолета в воздух.

УБ. Когда мы поднимались в воздух, летчик говорил: «ОК, проверьте свои пулеметы», и мы выпускали по пять-шесть патронов.

Расположение пулеметов B-17 и построение самолетов были рассчитаны на максимальное использование огневой мощи. В экипаже самолета было десять человек: пилот, 2-й пилот, штурман, бомбардир, стрелок верхней турели, радист, стрелок шарообразной турели, два бортстрелка и хвостовой стрелок. На B-17 было 13 пулеметов (три были расположены в носовой части самолета, где сидели штурман и бомбардир).

Строй В-17 – боевая коробка

По словам Бауэrsa, обычно четверо B-17 выстраивались в полете в боевую коробку. Впереди была ведущая машина. Позади нее и ниже шел другой бомбардировщик. Это называлось *лететь в дыре/flying in the hole*. Еще один бомбардировщик располагался справа и выше (the right wing man) и еще один слева и ниже (the left wing man). Этот строй повторялся еще восемью машинами.



Боевой строй В-17. Вверху – вид в плане, слева – вид с хвоста, справа – вид слева
<https://boardgamegeek.com/thread/1625458/forum-campaign-7-mission-161-augsburg/page/2>

Таким образом, в группе было три четверки машин. В каждой четверке была верхняя, ведущая и расположенная ниже машина. Вы обычном налете участвовал строй из множества таких групп. Ближе к концу войны не было ничего необычного в наличии в таком строю до 1000 бомбардировщиков.

УБ. Во время некоторых налетов бомбардировщики были повсюду, куда бы я ни посмотрел, а мог я увидеть многое, находясь в хвосте ведущей машины. Когда мы летели в боевой коробке, мы были спаяны так крепко, что это действительно отваживало от нас истребители. Они и вправду держались от нас на расстоянии. Чем плотнее была коробка, тем лучше мы были защищены от истребителей, и чем плотнее был строй, тем более концентрированной была наша боевая мощь. Мы летали в очень плотном строю. Можно было даже разглядеть людей в других самолетах. Вот как близко мы были друг к другу. В дополнение к нашей колоссальной огневой мощи некоторые В-17 были оснащены бомбовым прицелом Norden – секретнейшим изобретением, которое давало возможность, как говорили некоторые, «попасть бомбой в бочку с соленьями.» У нашего *Begin, the Veguine* был такой прицел.

УБ. Мы были ведущей машиной, и каждая ведущая машина всегда имела Norden. Прицел Norden был и на машине справа, другие самолеты могли не иметь никакого прицела вовсе. На все самолеты прицелов не хватало. Когда на ведущем бомбардировщике открывались бомбовые люки, остальные 11 самолетов в коробке делали то же самое. Когда ведущая машина сбрасывала бомбы, сбрасывали бомбы и остальные. А если ведущую машину сбивали, машина справа перемещалась вперед и вела остальные за собой. Вот почему у нас было по два самолета с бомбовыми прицелами.

Пока воздушная война над Европой шла своим чередом и совершенствовались тактические приемы, вышел приказ об уменьшении численности экипажей В-17 с 10 до 9 человек. Это произошло благодаря построению в боевые коробки. Близкое расположение одного бомбардировщика к другому и вероятность того, что бортстрелок, находившийся на внутренней стороне коробки (его называли *waist gunner mechanic*), может при стрельбе попасть в другой бомбардировщик, стало рассматриваться как опасность. Чтобы устранить опасность, этих бортстрелков стали снимать с экипажей и отчислять в специальный резерв, из которого их забирали в новые экипажи, формировавшиеся вместо потерянных в бою.

УБ. Я изначально оказался таким бортстрелком в нашем экипаже, и меня из него отчислили. Так что несколько рейдов я пропустил, а затем наш хвостовой стрелок покинул экипаж. Он больше не мог летать. Решил, что с него достаточно и что он больше не полетит. Если ты так хотел, ты мог пойти в медпункт, поговорить с врачами и сказать им, что ты больше не можешь это выносить. На этом ставили точку – такого человека убирали, чаще подальше от авиабазы. Ну, я не хотел летать с разными новыми для меня экипажами - я хотел вернуться в свой, потому что я знал всех парней и пилота. Мы были экипажем ведущей машины, а такой экипаж должен быть выше среднего. Мы все отлично притерлись друг к другу, хотя после вылетов вместе не особенно тусовались. После приземления офицеры шли в одну сторону, а мы в другую. Больше мы их в перерывах не видели, но перед вылетом снова собирались вместе, и контакт между нами был превосходным. Никто ни разу не сказал другому дурного слова. Мы просто не кучковались вместе, как некоторые другие экипажи. Те ребята вместе ездили в Лондон, вообще, были сплоченными командами. Но мы этого не

делали. Было так не потому, что мы не ладили друг с другом – мы отлично ладили, когда были в полете...

Так что я не хотел остаться вне этого экипажа, потому что он был классным. Пошел к капитану и сказал: «Буду летать в хвосте.» Он говорит: «Так сзади и полетишь?» Отвечаю: «Если это означает, что я возвращаюсь к ним, то да.» Ну он пошел в штаб и поговорил с ними. Вернулся и говорит: «Смотри, если хочешь летать в хвосте, он твой. Ты снова в этом экипаже.»

Катастрофа в Сен-Ло

Находясь на борту ведущего бомбардировщика в каждом вылете, Бауэрс впервые поднялся в воздух 11 июня 1944 года, через пять дней после высадки союзников в Нормандии. Бортовой журнал показывает, что первые вылеты самолета *Begin, the Beguine* были нацелены на объекты, расположенные непосредственно за проливом Па де Кале.

УБ. Многие из наших ранних рейдов были нацелены на бункеры для подводных лодок, расположенные на побережье Франции. Мы называли эти рейды «поездками за молоком.» Нам они нравились. Мы долетали до Франции и возвращались обратно за несколько часов.

Бомбардировки нанесли бункерам для подводных лодок незначительный ущерб, хотя максимальная бомбовая нагрузка B-17 в этих коротких налетах была довольно мощной и составляла 12 800 фунтов (для дальних рейдов на территорию Германии она обычно составляла 4 000 фунтов). Против бетонных крыш бункеров толщиной в 12 футов и больше авиабомбы были малоэффективны. Один из ранних рейдов, в которых принял участие Бауэрс, приобрел печальную известность. Это была бомбардировка на город Сен-Ло/St. Lo в Нормандии. За три дня до прорыва союзников вглубь суши в июле 1944 года 8-я Воздушная Армия получила приказ осуществить ковровую бомбардировку, и 24 июля три волны американских самолетов поднялись в воздух, чтобы выполнить этот приказ.

Видимость была плохой, рейд был остановлен, но было уже поздно поворачивать самолеты назад. Первая волна из 500 тяжелых бомбардировщиков так и не сбросила свой груз из-за плохой погоды. Из состава второй волны 35 самолетов сбросили свои бомбы только после трех заходов. 300 самолетов третьей волны сбросили 135 тонн осколочных и 550 тонн фугасных бомб. Немецкий гарнизон Сен-Ло понес тяжелые потери, но, кроме того, погибли 25 американцев и 131 был ранен. По итогам этого рейда генерал Дуайт Эйзенхауэр (Dwight D. Eisenhower) приказал прекратить использование тяжелых бомбардировщиков для тактической поддержки наземных войск...

УБ. Мы вылетели на поддержку наземных войск, чего раньше никогда не делали. Саперы поместили наш передний край кусками [цветной] материи. Когда мы подлетели на небольшой высоте, мы разглядели эти маркеры и уже знали, куда сбрасывать бомбы. За ночь до этого немцы [местами] подвинули эти маркеры поближе к передовой американцев, поэтому некоторые бомбы упали на наших. Это было одной из причин, почему так случилось. Но было и другое – некоторые из парней сбросили бомбы, не долетев до цели.

Налет на Дрезден

Еще одним печально известным налетом, в котором принял участие Бауэрс, был налет на Дрезден. Расположенный в 100 милях к югу от Берлина, этот город был в нижней части списка целей союзной авиации, поскольку не имел военной значимости. Однако к тому времени он оставался крупнейшим немецким городом, избежавшим полномасштабной

бомбежки, и перед предстоящей встречей *Большой Тройки* в Ялте Рузвельт и Черчилль хотели показать Сталину, но нет такой цели, которую нельзя было бы разбомбить... Дрезден был известен как культурный и исторический центр, в нем были здания, известные с 13 века. Особого сопротивления ВВС союзники не боялись, потому что оборонявшие город зенитные батареи были отправлены на Восточный фронт за несколько недель до налета, а нехватка горючего пригвоздила немецкие истребители к земле...

Видимость была превосходной, и 13-14 февраля 1945 года две волны британских бомбардировщиков и одна волна американских разрушили и сожгли город вместе с 35 тысячами жителей... По иронии судьбы это была *Пепельная Среда* (лат. *Dies Cinerum* — день начала *Великого поста* в латинском обряде). Город горел неделю. Для кого-то это был акт воздушного террора, для кого-то – кара за преступления, для Бауэrsa это был всего лишь еще один вылет из числа, необходимого для возвращения домой.

УБ. *В тот день мы сбрасывали зажигательные бомбы. Все мы это знали. Все, что тебе оставалось делать, это взглянуть на бомбовой отсек. Они лежали в нем огромными штабелями. Бомбы были большими и округлыми. Вываливаясь из отсеков, они открывались, и из них высыпались эти маленькие штуки...*



На этой фотографии Бауэрс находится на своей позиции хвостового стрелка. На снимке виден прицел.

Рейд на Дрезден стал последним для Бауэrsa в составе экипажа *Begin, the Beguine*. Все остальные члены экипажа уже сделали 30 вылетов, ему недоставало до этого четырех. Хотя к тому времени необходимое для отправки домой число вылетов было увеличено до 35, по словам Бауэrsa, 30 вылетов хватало в том случае, если они были сделаны на ведущей машине.

УБ. Если ты летал на ведущей машине, тебе нужно было сделать 30 вылетов. То есть, когда мой экипаж закончил, они сделали свои 30, но мне не хватало еще четырех. Что ж, в штабе к этому отнеслись с пониманием. У меня все вылеты были на ведущей машине, и еще четыре я сделал с другими экипажами тоже на ведущих машинах. Со стороны штабистов это было проявлением хорошего отношения ко мне...

Единственная воздушная победа стрелка

Единственный сбитый вражеский самолет был записан на счет Бауэрса после одного из этих последних вылетов.

УБ. Я увидел истребители. Само собой, я сразу же вышел на связь и предупредил об этом команду: «Неопознанные самолеты на 7 часов снизу, приближаются.» И так, сижу в хвосте, смотрю, как они подходят, тут пилот и говорит: «Держи их в поле зрения.» Сначала я подумывал о том, что это могут быть наши P-47, поскольку Фокке-Вульф 190/Focke-Wulf 190 и P-47 были чертовски похожи. У обоих был радиальный мотор. Но довольно скоро я увидел красные точки, отрывающиеся от их крыльев. Я заорал: «Бандиты!», чтобы подать сигнал тревоги экипажу. Один из истребителей летел немного на отшибе от остальных, и, когда он оказался в пределах досягаемости, я открыл огонь. Я слышал через наушники, как парни из моего экипажа кричат «Стреляй! Стреляй! Ты попадаешь в него! Продолжай стрелять!» Ну, тут этот самый самолет загорелся. Это был Фокке-Вульф 190, и он горел словно факел. Он был полностью объят пламенем и вот-вот должен был взорваться. Он пролетел прямо над нами, и я мог просто заглянуть в фонарь его кабины – так близко он был...

По словам Бауэрса, он почти полностью опустошил свои два ящика с патронами в этом бою.

УБ. Я был так захвачен этим в тот момент, что даже не думал о страхе. Все делалось автоматически. Он стреляет в меня, а я стреляю в него. Ты сконцентрировался и так занят своим делом, что даже и не думаешь о том, испуган ты или нет. Когда мы приземлились, вместо того, чтобы идти на разбор полетов, я, по какой-то причине, сразу же пошел в столовую. Тут кто-то похлопал меня по плечу и сказал: «Нужно идти на опрос.» Ну, пошел, меня спросили, что произошло, я обо всем им рассказал, а они говорят: «Мы собираемся записать на твой счет пол-победы, потому что когда тот самолет пролетел мимо тебя, P-51 зацепил его и разнес в клочья.» Так я получил на свой счет половину Фокке-Вульфа 190...

Смерть друга

Незадолго до этого воздушного боя Бауэрс получил известие о том, что его хороший друг Джимми Бёрнс из города Йетсборо/Yatesboro, штат Пенсильвания, пропал в небе Европы. Они вместе проходили обучение в стрелковой школе. Хотя Бауэрс и слышал о том, что самолет его друга был сбит, о его гибели он узнал только после окончания войны. Летчики со сбитых самолетов считались пропавшими без вести по меньшей мере в течение одного года, и только в 1946 году Военный Департамент отнес этого человека к категории погибших FOD (*Finding of Death*).

УБ. Это был один из его последних вылетов. Его самолет был сбит над Нидерландами. Погиб весь экипаж. Как-то раз он отправил моей жене письмо, в котором писал, что побьет меня в гонке домой, потому что у него на счету больше вылетов, чем у меня. Мы писали друг другу, и я, в общем, знал, сколько он налетал, а он знал то же обо мне. Он был впереди меня, потому что я летал на ведущих машинах, так что он летал чаще.

Разрушение Франкфурта

Судьба американского летчика, такого как Бёрнс, была обычным делом для тех, кто принимал участие в 10-часовых глубоких рейдах на территорию Германии. В одном из таких вылетов 15 августа 1944 года, 12-м по счету боевом вылете для Бауэрса, американец видел такой опустошительный эффект от бомбардировки Франкфурта, что и теперь его подташнивает, когда пытается описать это.

УБ. В том полете мы шли действительно на большой высоте, а ниже нас шла другая группа бомбардировщиков, возвращавшихся на базу. Я глянул вниз и увидел группу Me-109, было их шесть или семь. Они приближались на 6 часов, выстроившись в прямую линию, словно это была линия футбольной команды. Они прошли точно через этот строй, и B-17 стали загораться и падать. Итак, эти истребители прошли сквозь строй – раньше я ни разу не видел, чтобы они делали это – и снова выстроились в линию. Они обогнали бомбардировщики, снова встали в линию и еще раз прошли через строй наших. Теперь они пришли с 12 часов. Я не помню, сколько падающих самолетов я тогда увидел, что-то вроде десяти, что, вероятно, означало, [что в них было] 90 человек, или, если в них были экипажи по 10 человек, там могло быть все 100 парней... Это было самым худшим, что я видел во время одного из полетов. И случилось все это очень быстро...

Скорость в воздушном бою имеет существенное значение. Максимальная скорость Фокке-Вульфа 190 была 408 миль в час, а максимальная скорость B-17 – 303 миль в час и на большой высоте. Но эти скорости – ничто по сравнению со скоростью Me-262 – первого боевого реактивного самолета, максимальная скорость которого равнялась 540 миль в час. Летчикам B-17, летевшим на крейсерской скорости и увидевшим проскочивший мимо них такой истребитель, показалось, что они просто стоят на месте...

УБ. Я видел одну из первых таких машин. Мы были в воздухе, и наш летчик сказал: «Вот он, идет.» Помню, как я кинул взор влево. Только посмотрел... и его уже не было. Но по нам он не стрелял. Я думаю, он давал зенитчикам возможность оценить нашу скорость и высоту. Чтобы они могли получше нацелить свои пушки. Он не стрелял по нам, но пролетел через наш строй, словно призрак. Это был первый и последний раз, когда я видел его. Слава богу, у них таких было немного...

Бауэрс ни разу не был ранен во время войны, хотя самолет *Begin, the Beguine* в нескольких вылетах получал повреждения от зенитного огня, но, по его словам, наземные службы всегда вовремя заканчивали ремонт и подготовку машину к боевому вылету.

3 августа 1944 года, во время рейда на французский город Мерквиллер/Merckwiller, огнем с земли был не только пробит корпус самолета, но и тяжело ранен один из членов экипажа.

УБ. Наш радист Эрдолф (Urdolph) был ранен. Ему снесло предплечье. Снаряд прошил корпус самолета, пролетел через радиоотсек и швырнул его на противоположную сторону помещения. Один из бортстрелков позаботился о нем: уложил на пол радиоотсека и сделал ему укол морфия. Потом он вызвал меня по радио и сказал: «Биб, как насчет того, чтобы перебраться сюда и занять мое место. Мне становится плохо.» Ну, я перебрался туда и стал присматривать за Эрдолфом, в то время как бортстрелок занял мое место в хвосте. Я сидел с парнем, держал у его лица кислородную маску и заботился о том, чтобы он не истек кровью. Тем временем мы только-только делали заход на цель. Когда мы вернулись на базу, подъехали санитары и забрали его. Нам обоим сказали, что мы спасли парню жизнь. Один из них сказал: «Если бы не вы двое, он бы умер...»

Опросы после вылетов

Когда бомбардировщики возвращались с рейдов, членов экипажей опрашивали для того, чтобы офицеры разведки могли собрать какую-либо нужную информацию, такую как тип истребителей, с которыми мы пересекались, были ли сбиты вражеские самолеты.

УБ. Этому нужно было подтверждение. Кто-то другой должен был увидеть то, что ты это сделал.

Офицеры разведки также интересовались тем, что летчики видели из случившегося с самолетами союзных ВВС.

УБ. Они хотели знать, были ли получены ими повреждения, сколько там было истребителей, сколько мы видели спускавшихся парашютов. Иногда, когда самолет уходил в пикирование, ты видел парашюты, иногда – нет. Когда самолет начинает пикировать, люди внутри него уже не могут двигаться. Срабатывает центробежная сила. Тебя прижимает там, где ты был, и ты уже не можешь сдвинуться с места. Если ты хочешь выпрыгнуть с парашютом, ты должен сделать это очень и очень быстро...

Для нас всегда делали что-то приятное, когда заканчивался опрос. Мы шли в столовую, она была только для боевых летчиков – никто другой не мог войти туда. Даже те, кто подавал еду, были боевыми летчиками. Когда мы заканчивали есть, мы говорили вслух свое имя, и нам наливали двойную порцию виски. Ты выпивал ее, они помечали твое имя в списке, после чего мы шли в казармы.

Возвращение в США

Бауэрс набрал 30 вылетов в феврале 1945 года. 2 апреля он покинул Англию на госпитальном судне, входившем в конвой.



Экипаж В-17 по прозвищу Begin the Beguine. Бауэрс – в первом ряду второй справа.

УБ. Будучи старшим сержантом, я стал кем-то вроде охранника. На судне были военнопленные, и мне пришлось охранять их. Через два дня после выхода из английского порта нас атаковали немецкие подводные лодки. Наше судно осталось невредимым, но некоторые суда конвоя пострадали. Не могу сказать, сколько таких было, потому что в тот момент меня настолько измучила морская болезнь, что я вообще ничего не видел. Конвой прибыл в Нью-Йорк 12 апреля, в день, когда умер президент Рузвельт.

УБ. Его смерть стала для нас событием. Он был нашим лидером, он вел нас через [Великую] Депрессию, он вел нас через войну. Это был довольно драматический момент, по правде говоря. Война еще не закончилась. Мы еще сражаемся, и тут теряем нашего лидера...

Ступив на американскую землю, Бауэрс получил отпуск и приказ отправляться в Майами.

УБ. Мы проходили отбор. Я не мог сказать, придется мне проходить переподготовку и отправляться на Тихий океан или нет. Кроме того, война в Европе еще продолжалась, поэтому я записался в школу специалистов-прибористов. Я решил, что хочу пойти по этому пути. Ну, мы оказались на пляже Майами, и тут война с Германией закончилась. У меня было достаточно баллов**, чтобы покинуть вооруженные силы, и я было подумал: «Прекрасно! Я ухожу!» Пошел обсудить, с кем полагалось, а они говорят: «О, нет. Ты не можешь уйти, потому что ты уже подписался на занятия в этой школе, и ты должен окончить курс в этой школе.

Бауэрс окончил школу специалистов-прибористов в университете Иллинойса в городе Эрбана. К этому времени Япония капитулировала, и война закончилась. Он был уволен из армии 16 сентября 1945 года в военном лагере Форт Шеридан (Fort Sheridan, штат Иллинойс).

Заключительное слово

Оглядываясь назад, Бауэрс не жалел о том, что служил в ВВС и был хвостовым стрелком. На склоне лет он признавал, что теперь у него есть сомнения в том, что стоило влезать в самолеты, и объясняет свое возвращение домой силе молитвы.

УБ. Я бы в любом случае поставил авиацию выше пехоты. Самое долгий полет длился 10 часов, потом мы возвращались домой, и у нас были душ и горячая еда. Условия, в которых мы жили, были лучше [чем у пехотинцев]. Если бы мне пришлось начинать сначала, я бы опять пошел в авиацию. Вопрос даже не стоит по-другому...

Хвостовой стрелок сидит на деревянном велосипедном седле, и ты все время стоишь на коленях. Может быть, поэтому у меня столько проблем с коленями сегодня. Тебя это начинает донимать, особенно когда-ты сидишь в этом хвосте сам по себе так же, как и стрелок в нижней шаровой турели. Там, внизу, он тоже сам по себе. Никого не видишь и поговорить там не с кем. По крайней мере, бортстрелок может потрепаться с радистом, но хвостовой стрелок и стрелок шаровой турели никого не видят и говорить им не с кем. Все что я видел – это то, над чем мы пролетали. И все было не как в кино, где все друг с другом болтают через ларингофоны. Мы говорили друг с другом только тогда, когда это было абсолютно необходимо.



1943 год. В-17 над Германией. Слева внизу хорошо видна спаренная пулеметная установка в хвосте самолета.

УБ. Я поднимался в воздух после окончания службы только дважды. Оба раза я летал во Флориду, чтобы повидаться со своей сестрой. Я немного нервничал, но сказать ничего не мог, потому что рядом сидел мой внук. Так что мне приходилось притворяться, что все хорошо, хотя, на самом деле, я немного нервничал...

Когда мы делали наши вылеты, мы, само собой, не знали, что творят бомбы. Но сегодня, когда я вижу фотографии и особенно те фильмы, которые показывают по телевидению, я представляю себе, насколько опустошительным все это было. Я думаю, все это связано с тем, как мы живем сегодня, с той свободой, которая у нас есть. Я часто думаю о том, как много людей отдали свои жизни за то, чтобы мы делали то, что нам хочется, и имели то, что имеем...

Когда я вспоминаю о том, что 55 000 американских летчиков были убиты, ранены или попали в плен, я просто поражаюсь тому, что я вернулся домой целым и невредимым. Я отношу это на счет моей жены и ее молитв, на те часы, которые она провела в церкви, молясь за меня... Клянусь, благодаря этому я выжил на войне...

Примечания

* Mizpah – Заимствование из Библии. Это слово на иврите означает «сторожевая башня» [https://en.wikipedia.org/wiki/Mizpah_\(emotional_bond\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Mizpah_(emotional_bond))

** Речь идет о системе набора баллов для получения права на демобилизацию. Система носила название *Advanced Service Rating Score* и имела целью уравнивание военнослужащих в правах на демобилизацию. Солдаты получали один балл за каждый месяц службы + одно дополнительный балл за каждый месяц службы за океаном. Каждый нагрудный знак за участие в сражении или боевая награда давали 5 баллов. 85 набранных баллов давали право на демобилизацию при первой возможности. https://en.wikipedia.org/wiki/Demobilization_of_United_States_armed_forces_after_World_War_II

Richard A. Beranty

<https://warfarehistorynetwork.com/daily/wwii/flak-was-our-worst-enemy-wilbur-bowers-air-war-over-europe/>

Сокращенный перевод и литературная обработка – Владимир Крупник