СУДЬБА ДВУХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ *B-24* С ОДИНАКОВЫМ ПРОЗВИЩЕМ

В декабре 1942 года на Тихоокеанском ТВД потерпел крушение бомбардировщик ВВС США Либерейтор B-24, носивший прозвище Little Eva. Из 10 членов экипажа выжили всего трое. Полтора года спустя, в июле 1944 года, над Германией был сбит Либерейтор с таким же названием. Все члены экипажа спаслись, пережили плен и вернулись домой…

Крушение бомбардировщика *Little Eva* на Тихоокеанском ТВД

По удивительному стечению обстоятельств в ВВС США задолго до появления в составе 8-й Воздушной Армии уже числился *B-24*, прозванный *Little Eva*. Он находился в составе 321-й Эскадрильи 90-й Бомбардировочной Группы 5-й Воздушной Армии и базировался в Австралии. 1 декабря 1942 года он принял участие в высотной бомбардировке японского морского конвоя, шедшего к берегам Новой Гвинеи в 45 милях к северу от Буны. В рейде участвовали 5 *Либерейторов*. Самолет пилотировал лейтенант Норман Кроссон (Norman Crosson, на фото слева). После рейда *Little Eva* оторвалась от остальных на пути к аэродрому *Iron Range*.

Часть членов экипажа бомбардировщика Little Eva рядом со своей боевой машиной

Самолет попал в зону сильного урагана и сбился с курса. Его рация вышла из строя, и запасы горючего в его баках постепенно иссякли.

Рассказывает бортстрелок Грэйди Гэстон: «Было около 9 вечера 1 декабря, когда мы возвращались на нашу австралийскую базу и попали полосу сильной непогоды. Наши приборы вышли из строя, и нам пришлось лететь вслепую. Заключив, что мы достигли побережья Австралии, мы решили полетать какое-то время по кругу на высоте 20 000 футов и подождать, пока не стихнет ураган. Мы делали все возможное, чтобы привести приборы в рабочее состояние, но все было напрасно. Затем мы стали высматривать наш аэродром, сбрасывая осветительные ракеты, все впустую – мы безнадежно потеряли ориентировку, и с учетом того, что запас горючего в баках быстро подходил к концу, лейтенант Кроссон отдал приказ покинуть самолет.»

Шестеро авиаторов благополучно приземлились, но остальные четверо, оставшиеся на борту, погибли, когда бомбардировщик упал на землю около 02.45 в долине ручья Мунлайт/Moonlight к северо-западу от города Бёрктаун/Burketown, близ побережья залива Карпентария. Со временем обломки самолета были найдены у колодца *Burriejella*. Погибли лейтенанты Чарлз Уоркмэн (Charles Workman, на фото справа, его парашют зацепился за хвостовое оперение самолета), Джеймс Хилтон (James Hilton, на фото слева), Эдвард Маккеун (Edward McKeon) и капрал Джон Гайдэс (John Geydas).

14 декабря 1942 года двое уцелевших – лейтенант Кроссон и сержант Лу Уилсон (Lou Wilson, 1919-1991, на фото слева) – были найдены менеджером местной фермы *Escott Station* в 10 милях (15 км) к западу от Бёрктауна. Они выжили после 13 дней в буше, располагая очень небольшим запасом пищи и воды. С этого момента начался поиск остальных членов экипажа, который продолжался почти 5 месяцев.

Обломки бомбардировщика Little Eva, сохранившиеся до наших дней

Кроссон еще в самолете приказал своим людям собраться на месте крушения бомбардировщика, но сам встретил там только Лу Уилсона. Четверо остальных после приземления решили, что им будет слишком трудно добраться до места крушения, и приняли решение идти к побережью, которое находилось в 15 милях. Это были штаб-сержант Грэйди Гэстон (Grady Gaston, 1920-1998) и Артур Спелтц (Arthur Speltz), Дэйл Граймс (Dale Grimes) и Джон Дайер (John Dyer) (все трое последних имели звание 2-го лейтенанта). У этой четверки при себе были 4 плитки шоколада, нож для джунглей,

рыболовный крючок, леска и немного спичек в водонепроницаемом контейнере. Обе группы выживших считали, что находятся на восточном берегу полуострова Кэйп Йорк/Cape York, к югу от авиабазы *Iron Range* и ближе к Кэрнсу/Cairns. Кроссон и Уилсон приняли решение идти на восток в направлении, как они считали, побережья полуострова. Это оказалось удачным решением, так как привело их прямо на ферму *Escott Station*. Они прибыли туда с множеством мозолей на ногах, обессилевшие от голода и нехватки сна.

Ландшафты юго-западного побережья залива Карпентария

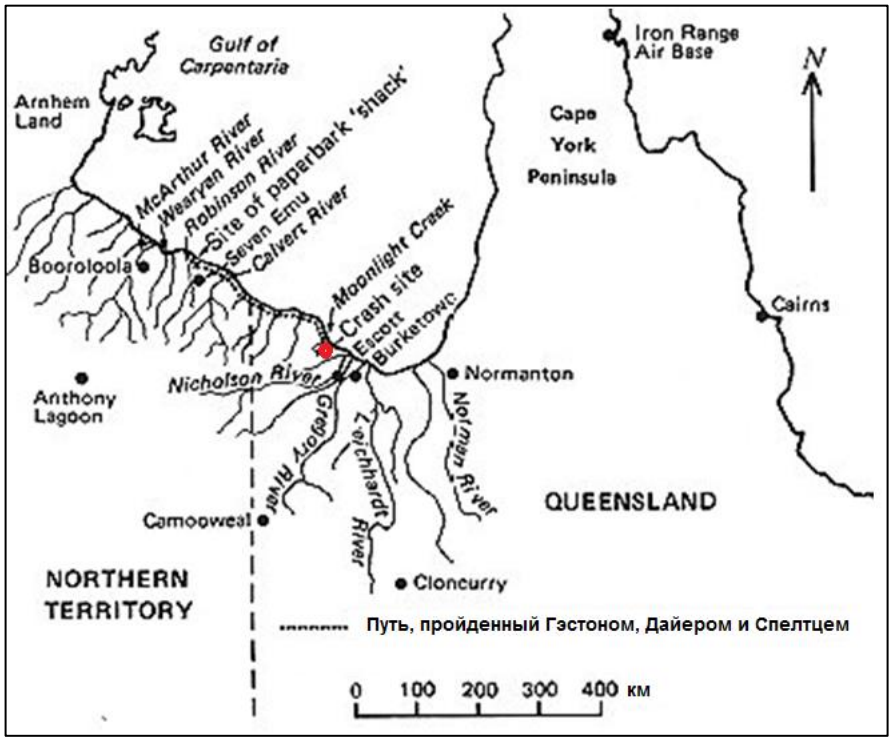
Гэстон и трое его товарищей пошли на запад и добрались до побережья залива Карпентария. Они продолжили свой путь вдоль берега. Американцы жевали листья растений и зеленую кору деревьев, чтобы утолить жажду. На четвертый день они убили теленка из одного своих двух пистолетов калибра .45 и пожарили куски мяса над костром на концах палок. Они съели столько, сколько смогли, и продолжили свой путь. Люди не стали брать с собой мяса, потому что не хотели нести лишний груз. Через день им пришлось выбросить свои пистолеты, потому что они заржавели настолько сильно. что стали совершенно бесполезными. На пути, пролегающем на северо-северо-запад, вдоль пляжа, им встретилось множество рек. Они пытались найти броды через них, но каждый раз им приходилось переплывать их. Реки в той части Австралии кишат крокодилами, но американцам посчастливилось не встретить ни одного. Часто им приходилось брести по пояс в [болотной] жиже, в других случаях – пробиваться через густые тропические джунгли.

Вспоминает Грэйди Гэстон: «Мы ловили рыбу каждую ночь, пока одна крупная рыбина не оборвала наш последний крючок. Мы стали терять силы. Потом мы набрели на рыбу-меч, лежавшую на пляже, и я убил ее своим ножом. Мы съели ее сырой, так как у нас осталось всего две спички. На тот момент любая еда казалась нам вкусной.»

15 декабря 192 года семеро военнослужащих Роты *С Северо-Австралийских Наблюдателей/Northern Australian Observer Unit (NAOU)*, 15 членов *Добровольного Корпуса Обороны/Volunteer Defence Corps (VDC)*, местный полицейский и двое следопытов-аборигенов выехали верхом с фермы *Escott Station*, чтобы найти место крушения бомбардировщика. Оно было найдено почти в 40 милях от нее. Лейтенант Стэн Чэпмэн (Stan Chapman) из Роты *С* отвез Кроссона и Уилсона в Бёрктаунскую больницу. Через неделю за ними прилетел американский самолет с базы *Iron Range*. Чэпмэн разместил свой штаб в Бёрктауне. После 5 дней безрезультатных поисков он обратился к пилоту самолета *Летающего Доктора/Flying Doctor* помочь ему в поисках места крушения. Тот приземлился на главной улице Бёрктауна, чтобы подобрать Чэпмэна. Оттуда австралийцы полетели к месту, где была расчищена временная ВПП для поискового отряда. Уже вскоре они обнаружили место крушения всего в 5 милях оттуда. Последовавшая за ними наземная поисковая группа нашла шесть парашютов, два обгоревших трупа и много следов выживших авиаторов. Похоронив погибших, лейтенант Роты *С* Фрэнк Коумэнс (Frank Comans) возглавил небольшую группу, отправившуюся по следам четверых уцелевших. Он проехали около 80 миль, часто теряя следы на заболоченной местности и часто там, где они упирались в речные русла. Со временем они

полностью потеряли следы у ручья Сеттлмент/Settlement, немного не доходя до границы Квинсленда и Северной Территории. Они не смоли найти следы на противоположном берегу ручья и предположили, что авиаторы стали жертвой крокодилов, когда перебирались через ручей. Коумэнс и его группа вернулись в Бёрктаун.

На самом деле, Гэстон и трое его товарищей перебрались через ручей Сеттлмент и продолжили свой путь по Северной Территории. Тем временем американские самолеты продолжали поисковые полеты над берегами залива Карпентария. 18 декабря 1942 года Гэстон видел три *B-24*, пролетевших прямо у него над головой на высоте 1 000 футов. Люди пытались подать им сигнал, но не добились успеха.



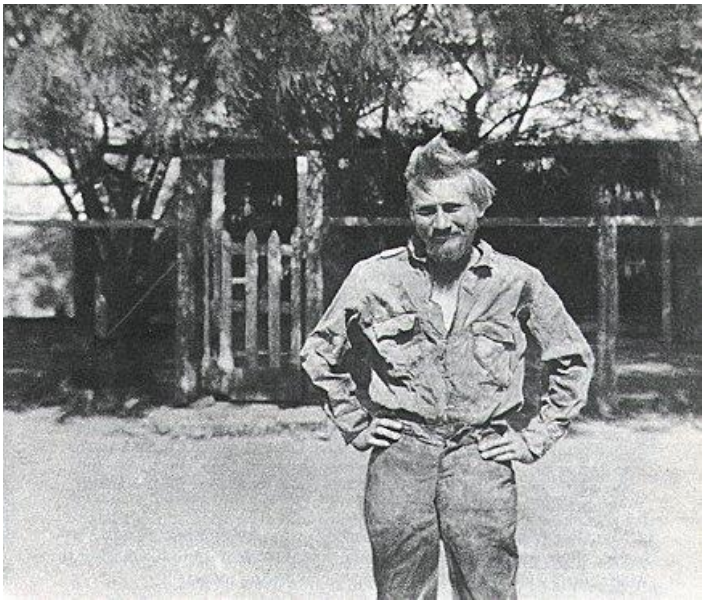
Схематическая карта местности, где произошло крушение бомбардировщика Litlle Eva

24 декабря настроение у четверки уцелевших поднялось, когда они нашли небольшую хижину, но та оказалась пустой. Однако в ней они нашли арбузное вино и несколько небольших арбузов *(вероятно, диких арбузов – ВК)* и немного расслабились в тот же вечер. Они отдавали себе отчет в том, что наступает Рождество и решили спеть несколько соответствующих гимнов и помолиться. После той ночи несколько дней шел дождь. К этому времени Спелтц, который сильно стер ноги, уже просто не мог идти. Остальные трое оставили его в хижине и тронулись на север, чтобы найти чье-нибудь постоянное жилище. Они вышли к реке Робинсон/Robinson, вода в которой сильно поднялась после недавних дождей. Люди изготовили плот, связав небольшие бревна полосами материи, которые нарвали из своих рубашек, и сумели переправиться на нем через реку.

У следующего небольшого ручья американцы заметили на другом берегу какие-то фруктовые деревья. Граймс решил попытаться добраться до них, но Дайер заставил ему вернуться. Все кончилось тем, что 27 декабря Граймс (на фото слева) утонул: течением реки его вынесло в море, и он был слишком слаб, чтобы выплыть… Его тело было позднее найдено. Гэстон и Дайер прошли в тот день еще 30 миль вдоль берега залива Карпентария в направлении устья реки Веарьян/Wearyan, расположенного близ дельты реки

Макартур/McArthur. Дайер умер 10 февраля, Спелтц (на фото справа) – в ночь с 24 на 25 февраля…

Как ни удивительно, но пять месяцев спустя Грэйди Гэстон доплелся до фермы *Seven Emu Station* в сопровождении нескольких аборигенов, которые обнаружили его 23 апреля 1943 года. Он умудрился выжить, питаясь дикими ягодами, песчаными крабами, змеями, дохлой рыбой и мертвыми животными, которые попадались ему на пути. Вот что он рассказал об одном из эпизодов: «Мне пришлось охотиться за едой… Я поймал несколько песчаных крабов, но они сильно покусали мне руки. Как-то раз на другом берегу реки я увидел двух динго. Они подошли ко мне, но я отогнал палкой. На следующий день по дороге к пляжу я наткнулся сразу на шестерых – они обгладывали бычка. Я отогнал их и начал есть то, что осталось…» Когда его нашли аборигены, он весил всего 68 фунтов (31 кг). Гэстон и рассказал о том, как и когда смерть нашла его товарищей. Вообще, его история во многом уникальна: он выжил там, где это сумел бы сделать далеко не каждый из родившихся в этих краях и проживший там годы.



Грэйди Гэстон после своего счастливого спасения

Гибель бомбардировщика *Little Eva* в небе Германии

Подробности этой, вероятно, заурядной истории, сохранились благодаря рассказам командира экипажа Артура Бертанзетти и штурмана Элберта Боума.

Путь в авиацию и боевая подготовка

Элберт (Эл) Боум (Albert Wayne Boam, 1924-?) родился и вырос на Манхэттене. 10 ноября 1942 года он был призван в вооруженные силы и записался в армейские ВВС США, надеясь стать летчиком-истребителем. В начале марта 1943 года он был отправлен в город Нэшвилл, штат Теннесси, для прохождения базовой военной подготовки. Находясь в лагере, новички прошли тестирование, нацеленное на оценку способности каждого из них исполнять обязанности авиатора на различных позициях в экипаже самолета: пилота, бомбардира или штурмана. Элберт прошел тестирование на все эти роли, после чего его мечта о том, чтобы стать летчиком-истребителем, осталась в прошлом: он был послан на авиабазу *Selman* (район города Манро/Munro, штат Луизиана) учиться на штурмана. Летную практику он проходил на двухмоторном самолете, обучаясь использованию измерителя скорости и угла сноса самолета.

Из Нэшвилла Элберт был отправлен на шесть недель во Флориду, в стрелковую школу, где сначала обучался использованию пистолета калибра .45, а в дальнейшем – пулемета калибра .45, который он должен был уметь разбирать и собирать с завязанными глазами. Кроме того, в курс подготовки входила ружейная стрельба с автобуса по мишеням-тарелкам, выпускаемым в воздух под разными углами и на разную высоту. После этого Элберт приступил к продвинутому курсу обучения, летая на самолете *AT-6 Texan* на месте заднего стрелка и осваивая навыки ведения огня с самолета по летящим целям. Частью

этого предмета было наведение пулемета на цель и сохранение его в этом положении при неожиданных маневрах самолета. В ходе одного из соревнований он занял третье место среди всех бортстрелков, обучавшихся на авиабазе.

В декабре 1943 года он получил свои *крылышки* (то есть, первое звание офицера ВВС - ВК). Новоиспеченные штурманы получили 10-дневный рождественский отпуск и приказ прибыть на армейскую авиабазу *Casper* в штате Вайоминг. Элберт получил назначение в 489-ю (Тяжелую) Бомбардировочную Группу, которой командовал бригадный генерал Нэпиер (Ezekiel W. Napier), для прохождения дальнейшей подготовки. Молодой штурман попал в экипаж *Либерейтора/Liberator B-24*. Одним из его пилотов был Сэл Мориэлло (Sal Mauriello), кузен боксера-тяжеловеса Тэми (Tami) Мориэлло (1923-1999), который в 1945 году проиграет бой за титул чемпиона Джо Луису (Joe Louis). Через несколько недель все штурманы получили новые назначения и были распределены по разным экипажам на армейской авиабазе *Wendover* в штате Юта, располагавшей крупнейшим в стране полигоном для стрельб и бомбардировок. Летая на *B-24*, молодые штурманы продолжили упражнения в навигации. Они должны были уметь определить местонахождение самолета с помощью триангуляции во время полетов на большие расстояния вплоть до штата Монтана на севере и Лас-Вегаса на юге.

2-й лейтенант Боум на авиабазе Casper, январь 1944 года

Единственным светлым пятном в нахождении в столь изолированном месте было то, что авиабаза располагалась на границе штатов Юта (*где сохранился сухой закон – ВК*) и Невада. Элберт и несколько других парней проживали в уникальном по своему географическому положению отеле *State Line*, одна половина которой была в Юте, другая

– в Неваде. В Неваде ограничений на продажу спиртного не было, и молодые люди проводили большую часть свободного времени на *территории* последней.

Эл Боум (слева) его приятель (справа), между ними знаменитый киноактер-комик Рэгз Рэглэнд (Rags Ragland, 1905-1946). Фотография сделана в Голливуде, который Боум посетил, находясь в отпуске перед отправкой за океан.

Артур Бертанзетти (Arthur P. Bertanzetti, 1918-2012, его отец был иммигрантом из Италии, мать – из Чехословакии) родился в городке Фредериктаун/Fredericktown штат Пенсильвания. Его семье пришлось трудно в период *Великой Депрессии*, но, располагая участком земли 4-5 акров, люди пережили ее, выращивая овощи фрукты. Он поступил на военную службу в феврале 1941 года, еще до начала ВМВ, и два года служил в пехоте, после чего был переведен в ВВС. Он получил *крылышки* в конце 1943 года.

На пути в Европу

Когда 489-я Группа завершила комплектование и обучение личного состава, она 3 апреля 1944 года получила приказ покинуть авиабазу *Wendover*. Элберт вместе с его эскадрильей должен был передислоцироваться в Канзас-Сити и далее на авиабазу *Morrison*, в прошлом гражданский аэропорт курорта *West Palm Beach* в штате Флорида. Здесь авиаторы много говорили о том, куда их пошлют в будущем, полагали, что это будет Бирма или Индия, но получили назначение в 8-ю Воздушную Армию, базирующуюся в Великобритании. Большинство экипажей летело в Англию северным путем, через Ньюфаундленд. Элберт и его эскадрилья отправились по южному маршруту. Первой остановкой было Пуэрто-Рико, где авиаторы были чрезвычайно рады тому, что коктейль *frozen daiquiri* стоил всего 10 центов. Предприимчивые американцы набили пустые бомбовые отсеки ящиками с дешевым ромом, после чего взяли курс на Тринидад и затем на Джорджтаун (Гайана). Следующим пунктом был город Форталеза/Fortaleza в Бразилии. В Бразилии авиаторы столкнулись с изобилием нейлоновых чулок, которые по причине рационирования изделий из шелка не были доступны в Штатах. Элберт купил несколько пар и отправил их своим сестрам, которые были в восторге от подарка.

Следующей остановкой был Натал/Natal – самый восточный город в Бразилии, стартовый пункт для перелета через Атлантику в Африку. Эскадрилья перелетала в Дакар, недавно перешедший из-под контроля *вишистов* в руки *Свободной Франции*. «Это был единственный случай, когда я использовал ориентирование по звездам, чему меня учили на курсах продвинутой подготовки,» - вспоминал Боум. Далее путь в Англию пролегал через Марракеш, где ему довелось прокатиться на извозчике, использовавшем в качестве

тягловой силы осла. Из Марокко американцы совершили прямой перелет в Великобританию. Американцы должны были приземлиться на авиабазе *Halesworth*, расположенной между Норвичем/Norwich и Ипсвичем/Ipswich на востоке Англии, но в этом регионе было столько аэродромов, что они потеряли ориентировку. В итоге они приземлились в Уэльсе, в сотнях миль к юго-западу.

Боевые вылеты

Вспоминает Элберт Боум: «Местные жители проявляли максимум гостеприимства и дружелюбия.» Каждый из офицеров получил в свое распоряжение денщика. Единственное, что успел тот сделать для американца, это почистить ему башмаки, прежде чем они перебрались на авиабазу *Halesworth*, где расположилась 489-я Бомбардировочная Группа. В нее входили четыре эскадрильи: 844-я, 845-я, 846-я и 847-я; Элберт получил назначение в 846-ю. Здесь эскадрилья совершила несколько тренировочных вылетов над Северным морем. Незадолго до первого боевого вылета два *Либерейтора*, пытавшиеся избежать столкновения с находившимися в воздухе *Летающими Крепостями B-17*, столкнулись друг с другом и разбились, в результате чего погибло много людей. Это стало сильнейшим шоком для молодых авиаторов из других экипажей…

Начались боевые вылеты. В перерывах между ними члены экипажей прогуливались по окрестным полям, писали письма домой, играли в карты, проводили время в пабах и на танцах в соседних городках, иногда ездили в Лондон, но, чаще всего, отдыхали и отсыпались. Один из штурманов другой бомбардировочной группы (455-й) так описал повседневную жизнь в 8-й Воздушной Армии: «Мы со страхом ждали следующего вылета, но знали, что должны делать это, чтобы [со временем] отправиться домой. Все мы летали и боялись. Мы много молились. Некоторые много пили. Некоторые много курили. Чтобы забыть о войне, мы при любом удобном случае уходили бродить по сельским просторам Англии или кататься по ним на велосипедах. Экипаж был нашей семьей. Мы почти все делали вместе и заботились всегда и во всем друг о друге. Мы старались держать поближе к себе английских девушек, которых встречали. Они были ангелами в нашем мире, где ты вот-вот мог встретить смерть, сгорев заживо. Некоторые из нас едва сохраняли рассудок. Врачи давали нам нужные препараты, чтобы мы продолжали функционировать, действуя так же, как наши механики, благодаря которым летали наши бомбардировщики. Один из нашего экипажа [психологически] сломался от постоянного напряжения, и мы не могли избавиться от чувства зависти по отношению к нему, когда его сняли с боевых вылетов…Много лет спустя мы узнали, что по статистике не было на фронтах ВМВ более опасного места, чем служба на бомбардировщиках, летавших на Германию. Медали, которые мы получили, были не за героизм. Их нам дали за то, что мы выжили, хотя нам постоянно грозила опасность столкнуться с другими самолетами, получить ранение от осколков зенитных снарядов, взлететь на воздух от прямого попадания, разбиться из-за неисправностей в нашей машине, попасть под атаку немецких истребителей или упасть в море, от травмы или гибели, которые могли настигнуть нас тысячами способов.»

489-я Бомбардировочная Группа осуществила свой первый боевой вылет 30 мая 1944 года, за неделю до начала вторжения в Нормандию. На тот момент авиатор должен был осуществить минимум 25 таких вылетов, чтобы быть отправленным домой. Члены экипажей были разбужены в 4 утра, после завтрака они прошли инструктаж. Их целью были авиационные склады и мастерские и истребительная часть, базировавшаяся в Ольденбурге/Oldenburg. Эскадрилья пролетела над побережьем Голландии и была встречена огнем немецких зениток, но люди погибали не только потому, что их самолеты сбивали немцы. В ходе этого вылета один из экипажей, осуществлявших свой первый боевой вылет, поднялся в воздух на недозаправленной машине, в результате чего горючего в ее баках не хватило для возвращения на аэродром. Пилот был вынужден посадить самолет на воду в Северном море, выжившие при этом американцы были выловлены из воды немцами и взяты в плен. По воспоминаниям Артура Бертанзетти, ничего особенного для него в первом вылете не произошло: был огонь с земли, но за 6 часов в воздухе истребителей противника они не встретили.

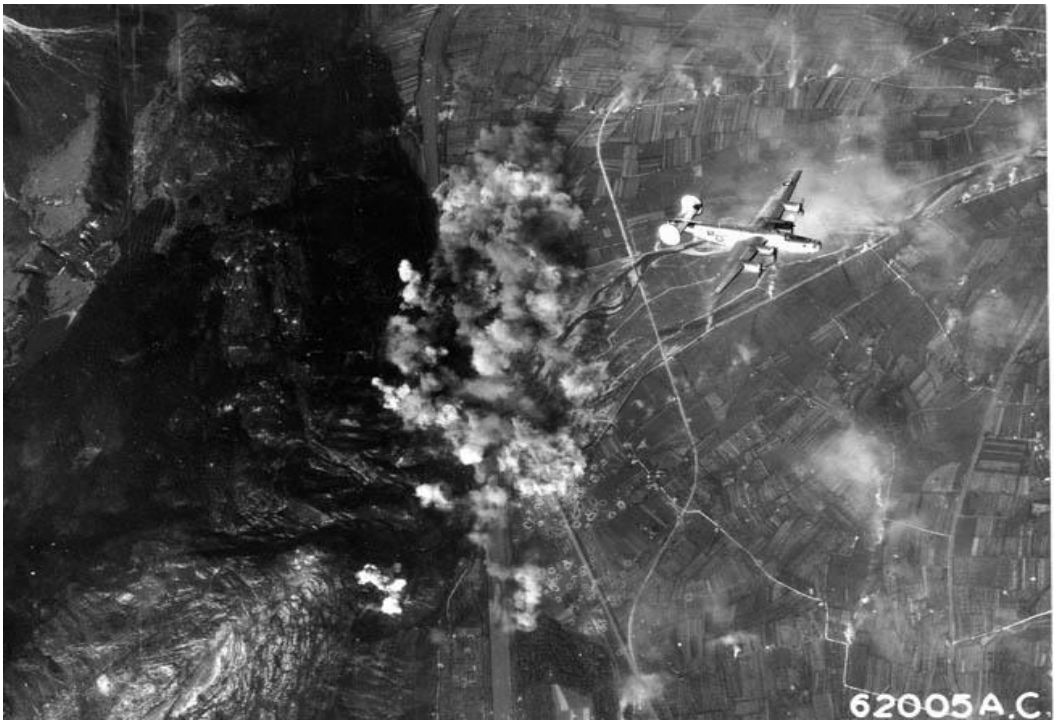
Экипаж бомбардировщика Little Eva и, возможно, наземный персонал

Элберт Боум рассказал о том, что в его эскадрилье служил Джек Гарбер (Jack Garber), чемпион США по [американскому] гандболу в 1938 и 1942 годах. 27 июля 1944 года, во время боевого вылета, Гарбер снял шлем, чтобы поправить в нем что-то, и в этот момент был убит осколком зенитного снаряда, попавшего ему в голову. Самолет, на котором летал Элберт как это полагалось, имел прозвище - *Little Eva*. Целью его второго боевого вылета была бомбардировка стартовых площадок для запуска ракет *V-2*. *Либерейторы* подлетели к целям на высоте 7 000 – 8 000 футов, первый заход был осуществлен под неудобным углом, и большая часть самолетов не сумела сбросить бомбы. Командир звена не был этим удовлетворен и приказал сделать еще один заход. Немцы уже были лучше готовы к авианалету и знали, на какой высоте находятся бомбардировщики. Их огонь с земли был точным, и *Little Eva* вернулась на свой аэродром с 186 пробоинами. Гидравлическая система была сильно повреждена, тормоза не работали. «Одна из дыр находилась прямо под тем местом, где сидел я, - вспоминал Элберт. – Я до сих удивляюсь тому, что меня не зацепило.» Один из бортстрелков был ранен в руку, получил сильное увечье и больше не принимал участия в боевых вылетах. Пара самолетов была сбита, большая их часть была повреждена. «В тот день я начал курить,» - вспоминал Боум. Положение усугубилось еще и тем, что на пути назад, находясь на высоте ниже 10 000 футов над эстуарием Темзы, *Little Eva* была обстреляна британскими зенитчиками. Согласно правилам, американцы не должны были спускать ниже 10 000 футов близ Лондона, чтобы их самолеты не приняли за немецкие. В данном случае неясно, то ли пилот забыл об этом, то ли его машина была слишком сильно повреждена, чтобы удержаться на нужной высоте… Но и на этом неприятности не закончились. Посадочные огни на авиабазе *Halesworth* погасли именно тогда, когда к ней приблизились *Little Eva* и другие самолеты, и летчикам пришлось сделать несколько кругов, прежде чем их направили на аэродром *Metfield*, расположенный примерно в 18 милях южнее Норвича. Садясь с неработающими тормозами, пилот бомбардировщика *Little Eva* был вынужден уже на земле сделать петлю, чтобы остановить свою машину.

489-я Группа совершила еще несколько вылетов перед высадкой в Нормандии и после нее. В *День-Д* *Little Eva* поднялась в воздух, чтобы отбомбиться по городу Сен-Ло/St. Lô. Находясь в полете ниже облаков, Элберт, по его воспоминаниям, был потрясен количеством кораблей и судов, заполнивших пролив между Англией и Францией. «Это выглядело так, словно ты мог перейти через пролив пешком.» В этом вылете

бомбардировщик-*следопыт* не сумел идентифицировать цель. Экипажи, которые должны были бомбить Сен-Ло, столкнулись с ограниченной облачностью видимостью и прервали полет. После 6 июня вылеты участились: Элберту уже казалось, что его *Little Eva* поднимается в воздух каждый второй день. В частности, она участвовала в знаменитых налетах *тысячи бомбардировщиков* на Мюнхен 11 и 12 июля.

Некоторые рейды были нацелены на железнодорожные депо, где были сконцентрированы составы и поезда. По меньшей мере один вылет был нацелен на авиабазу противника *Villacoublay*, расположенную в 8 милях к юго-западу от Парижа. Группа участвовала в массированной бомбардировке оборонительных позиций противника перед началом операции *Cobra* 25 июля.



Либерейтор над целью, по которой только что отбомбился

31 июля 1944 года - последний боевой вылет

Миссия 31 июля была нацелена на химические заводы компании *I.G. Farben* в городе Людвигсхафен-на-Рейне/Ludwigshafen-am-Rhein. К этому моменту *Little Eva* осуществила уже 30 боевых вылетов, и этот должен был стать для ее экипажа последним. По словам Артура Бертанзетти за весь это период времени *Little Eva* ни разу не была атакована вражескими самолетами, и бортстрелкам ни разу не пришлось открыть огонь. Их всегда сопровождали истребители прикрытия, что внушало экипажу уверенность в том, что они застрахованы от воздушных атак противника.

По словам Бертанзетти, они вообще не должны были участвовать в этой миссии, потому что после 30-го вылета им полагалась неделя отдыха. Однако по какой-то причине один из экипажей, который должен был лететь, сослался на наличие больных в его составе, и вместо на него в воздух поднялась *Little Eva*.

Бомбардировщик шел вторым в группе, следуя за *следопытом*. По пути Элберт Боум стал замечать, что их строй отклоняется от намеченного курса. Он сообщил по радио соответствующую информацию своему пилоту, но она не была передана пилоту головной машины. Строй шел в направлении пригородов города Саарбрюккен/Saarbrücken, где должен был оказаться в поле досягаемости огня обороняющих его зенитных батарей.

Вскоре в воздухе начали рваться снаряды, один из которых повредил управляющие поверхности правого крыла бомбардировщика *Little Eva*. По словам Артура Бертанзетти, огонь с земли был интенсивным, и были повреждены двигатели 3 и 4, последний полностью заглох. Самолет вывалился из строя вправо, стал терять скорость и высоту, и его полет приобрел хаотичный характер. Пилот понял, что надежды на возвращение на авиабазу нет. Он отчаянно пытался удержать контроль над машиной, надеясь, что ему удастся добраться до нейтральной Швейцарии, но самолетом становилось все труднее управлять, и его скорость упала почти до нуля.

Бертанзетти отдал приказ покинуть самолет, который находился на высоте около 8 000 футов. Члены экипажа выпрыгнули из него один за другим, командир покинул самолет последним. Элберт Боум выбрался через открытый отсек шасси. «Я раскрыл свой парашют сразу же,» - вспоминал он. На протяжении более 70 лет после этого он считал, что сделал это слишком быстро. Тем временем *Little Eva* рухнула на землю и разбилась. Элберт Боум и Уильям Бантон (William Bunton), второй пилот, приземлились примерно в одном месте и какое-то время совещались, решая, что делать дальше. Они оказались неподалеку от полицейского участка эльзасского городка Хагенау/Hagenau *(ныне Агно, Франция – ВК)* и были задержаны главой местной полиции и его подчиненными. Главный полицейский обрушил на летчиков проклятья, назвал американскими *террористами-гангстерами* и даже несколько раз ударил второго пилота. После этого Элберт Боум и его товарищ провели две ночи в местной тюрьме.

Бертанзетти и его бомбардир приземлились в 50 футах друг от друга. Они шли на запад три дня, надеясь выйти к линии фронта. Во время прыжка с парашютом с них сорвало летные башмаки, и им пришлось обмотать ноги кусками парашютного шелка. Через три дня им уже приходилось идти босиком. В поисках еды они решили зайти в одну из городков. Когда они подходили к нему, им навстречу попался ехавший на велосипеде полицейский, который остановился и спросил их и сказал: «Ah, Americanie.» Американцы были слишком измотаны – они ответили утвердительно, и полицейский отвел их в город, запер в местном участке, а затем передал *Люфтваффе*.

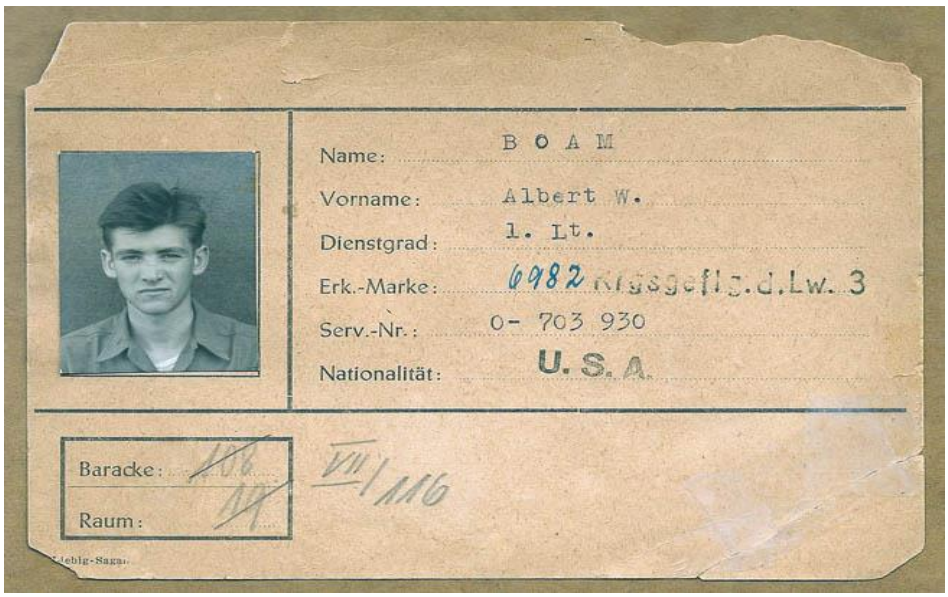
В плену

На третий день приехал грузовик с опознавательными знаками *Люфтваффе*, чтобы забрать Боума и его товарища. Их отвезли в лагерь для военнопленных-авиаторов *Dulag Luft* в Оберурзеле/Oberursel близ Франкфурта. Он был открыт в 1939 году и был крупнейшим в Германии транзитным лагерем для пленных летчиков союзных ВВС. В нем пленных сортировали, допрашивали и распределяли по другим лагерям. Здесь был собран весь экипаж *Little Eva* – все его члены приземлились на парашютах и были схвачены немцами.

B-24 с горящим левым двигателем устремляется к земле. Справа виден Фокке-Вульф-190/Focke-Wulf-190

По прибытии в лагерь Элберт Боум и второй пилот были заперты в одиночных камерах, им давали очень мало еды и воды, спали они на деревянных нарах, слегка присыпанных соломой. Через три дня конвоир отвел их в офис, где англоговорящий офицер *Люфтваффе* допросил их. Американец вспоминал: «Казалось, он много знает обо мне: где я проходил подготовку, знает номер моей эскадрильи.» Он задал американцу несколько вопросов, на которые, в чем Боум был уверен, уже знал ответ. Однако тот сообщил ему только свое имя, звание и личный номер. Бертанзетти также остался под впечатлением, что допрашивающий знал про него чуть ли не все, где вырос, в какой школе учился, когда поступил на военную службу и т.д. О таких ситуациях рассказывали многие американские летчики, попавшие в плен, и у него, как и ряда других, появились подозрения в том, что эти сведения получены через шпионскую сеть…

После пяти дней в этом лагере Элберта Боума и его товарища отправили по железной дороге в Загань (во время войны Sagan, ныне Żagań, Польша), в лагерь для военнопленных офицеров-летчиков *Stalag Luft III*. Члены экипажа, не имевшие офицерских званий, были отправлены в другой лагерь, где условия содержания были хуже. Лагерь в Загани был знаменит тем, что в конце марта 1944 года из него бежала большая группа военнопленных офицеров Королевских ВВС, почти все из которых были схвачены, а 50 человек расстреляны. Это событие осталось в истории под названием *Большой Побег*/*The Great Escape*. В этом лагере Боум встретился с пилотом своего бомбардировщика, 1-м лейтенантом Артуром Бертанзетти и бомбардиром Томом Дэем (Tom Day), которые были схвачены немцами через несколько дней после приземления на территории Рейха.



Учетная карточка военнопленного Элберта Боума

Элберт узнал, что из-за огромных потерь, которые ВВС США несли в то время, в западном отделении лагеря, выделенном американцам, уже просто не было места для прибывающих пленных. По этой причине его разместили в северном отделении лагеря, где проживали авиаторы Королевских ВВС, в том числе, канадцы и поляки. Некоторые из них находились за колючей проволокой с 1939-1940 годов.

«На меня большое впечатление произвело то, как у них все было организовано, - вспоминал Элберт. – У них была библиотека с большим выбором книг, коллекция пластинок и фонограф и для их проигрывания. Они слушали лекции, ставили пьесы, в которых женщин играли мужчины, издавали свою собственную лагерную газету, и у них было хорошо спрятанное коротковолновое радио, через которое они узнавали новости, устно распространяемые среди заключенных. Я же вечерами развлекался тем, что играл в карты.» Бертанзетти также рассказывал, что игра в карты была основным времяпровождением военнопленных.

Для занятий спортом в лагере был стадион, где британцы занимались физическими упражнениями, играли в регби и в софтбол *(возможно, это был крикет – ВК).* Порции еды, получаемой заключенными, постоянно уменьшались в размерах, часто это был просто капустный суп с множеством разных насекомых. «Нам приходилось избавляться от них, прежде чем есть его,» - вспоминал Боум. Время от времени заключенные получали печеную картошку, иногда – кусок твердого ржаного хлеба. Большую часть их пищевого рациона составляли продукты из посылок *Красного Креста* «Я помню, что в них была консервированная говяжья тушенка, сухое молоко в баночке, плитка шоколада, маргарин и пачка сигарет,»- рассказывал Боум. По словам Бертанзетти, посылки приходили раз в три месяца.

С ростом числа военнопленных в лагере размер рационов каждого человека в отдельности постоянно уменьшался. Люди перешли на половину рациона, и каждые две недели 15 посылок делили на 30 человек. Люди недоедали, были и смертные случаи, и, как рассказывал Бертанзетти, его сильно выручило то что он попал в лагерь в хорошей физической форме. Однако за время пребывания в плену он потерял 50-60 фунтов из 160.

Вид на лагерь Stalag Luft III. Видна группа заключенных, совершающих прогулку по периметру территории, огражденной колючей проволокой. По воспоминаниям Бертанзетти, ходьба пешком была основным физическим упражнением военнопленных…

Письма домой полагалось писать на специальных бланках. Их содержание подвергалось строгой цензуре, многие слова и целые фразы замазывались черными чернилами или тушью, приходили письма адресатам с двухнедельным опозданием.

Ранее заключенные разработали собственную монетарную систему, основывающуюся на обмене продуктами, мылом, сигаретами и другими жизненно важными вещами. Те, кто не курил, могли обменять свои сигареты на что-то другое, полученное из посылок. Цены зависели от того, был товар в дефиците или наоборот. «Эта система работала как неофициальная биржа,» - вспоминал Боум. Хотя сам он был курильщиком, он всегда был рад обменять свои сигареты на что-то другое.

По словам Берназетти, с пленными обращались довольно хорошо, проблемой было то, что не было медицинского обслуживания и не хватало еды.

Офицеры экипажа *Little Eva* пробыли в этом лагере до января 1945 года. После перехода Советской Армии в наступление линия фронта стала приближаться к Загани. К 27 января она была уже в 16 милях от лагеря, и немцы приступили к эвакуации военнопленных на запад. Вспоминает Элберт Боум: «Охранники объявили, что у заключенных есть 2-3 часа на сбор своих вещей и всех посылок от *Красного Креста*, которые мы можем унести с собой.» 11 000 военнопленных прошли под конвоем около 45 миль за четыре или пять дней. «В одну из ночей мне удалось поспать в каком-то сарае, где мы с другими парнями улеглись вплотную друг к другу, чтобы согреться, - рассказывал Боум. – Нашей конечной целью был город Шпремберг/Spremberg в Саксонии. Но и там мы оставались недолго.» Пленных разделили на несколько групп и отправили в разные пункты. 2 февраля все те, кто ранее проживал в северном отделении лагеря *Stalag Luft III*, включая Элберта, были погружены в железнодорожные вагоны и переправлены в *Stalag XIII-D*, находившийся в Нюрнберге. По воспоминаниям Элберта Боума, этот город был на 90% разрушен. Ранее в лагере находились итальянские военнопленные, и он буквально кишел вшами.

Условия содержания заключенных ухудшились. Из-за хаоса в Германии и разрушений транспортных коммуникаций, имевших место, по большей части, из-за непрерывных налетов союзной авиации, военнопленные не получали посылки от *Красного Креста* в течение нескольких недель. Есть было нечего, и они начали сильно терять в весе. По словам Элберта, он быстро похудел примерно на 25 фунтов. Люди в бараках говорили между собой преимущественно о еде, и даже женщины отошли на второй план. Когда посылки наконец прибыли, они были встречены с исключительным энтузиазмом. «Это был словно *День Победы* – мы все были невероятно счастливы снова добраться до еды,» - рассказывал Элберт.

Однако вскоре к лагерю стал приближаться Западный фронт: союзники форсировали Рейн и быстро продвигались на восток. Пленных снова решили эвакуировать, на этот раз, в Баварию. «Была ранняя весна, и, по меньшей мере, погода была приятной,» - вспоминал Элберт. Немцам не хватало людей, и охраняли пленных спустя рукава немолодые солдаты. «Можно было попробовать бежать, - рассказывал американец, - но мы все знали, что война почти окончилась, и никто не хотел рисковать быть застреленным незадолго до освобождения.» Как-то раз они проходили мимо фермы. Элберт подошел к фермеру, который стоял и смотрел на проходивших мимо пленных, и попытался договориться с ним об обмене сигарет на яйца. К тому времени американец немного говорил по-немецки, и фермер понял его. Во время процедуры обмена фермер сказал американцу, что умер президент Рузвельт. Эта новость быстро распространилась среди пленных и стала шоком для них.

По воспоминаниям Бертанзетти, «лучшим, из того, что мы ели по дороге, было вот что: мы проходили мимо какой-то фермы, где фермер кормил своих свиней вареной картошкой. Ну, мы подошли, стали есть вместе со свиньями и набили ею животы…»

Последней остановкой военнопленных стал лагерь близ города Мосбург/Moosburg. Когда они расселялись по баракам, у них над головами пролетел истребитель *Мустанг/P-51 Mustang*, который пленные приветствовали радостными криками. Вспоминает Боум: «В тот же день мы услышали стрельбу со стороны Мосбурга и потом, ко всеобщей радости, увидели американский флаг, поднятый над шпилем местной церкви.» Охранники покинули лагерь, и пленные оказались на свободе.

Освобождение и путь домой

Вскоре после этого сам генерал Джордж Паттон/George S. Patton въехал на территорию лагеря, сидя на спинке заднего сиденья своего джипа. Машина остановилась, и генерал встал в полный рост, чтобы произнести свою фирменную речь. По словам Элберта, Паттон «поблагодарил нас за службу и назвал немцев сукиными сынами. Через несколько дней мы были эвакуированы на самолете *C-47* в Реймс, на восток Франции. Когда мы прибыли туда, торжества по случаю *Дня Победы* в Европе шли уже полным ходом.» В дальнейшем бывшие военнопленные были перевезены в Гавр, откуда отправились домой. По прибытии в США Элберт Боум получил приказ прибыть в лагерь *Fort Dix* в штате Нью-Джерси, где он получил содержание за время, проведенное в плену – около 3 000 долларов, немалые деньги по тем временам. Он также получил 60-дневный отпуск. На всех этапах возвращения домой Эл Боум принимал активное участие в застольях, которых в то время было очень много: люди праздновали освобождение из плена, победу в Европе, возвращение домой, победу на Тихом океане, просто радовались тому, что уцелели на войне.

После войны в течение 10 лет Элберт Боум оставался в резерве армейских ВВС. За это время он окончил Колумбийский университет и нашел работу в рекламном бизнесе. На протяжении многих лет его сопровождала любовь к выпивке, но в 2016 году он был еще жив. Артур Бертанзетти (на фото слева он на склоне

лет) принял решение остаться на службе в ВВС США, но ему пришлось начинать со звания мастер-сержанта. Он вышел в отставку в 1967 году и тоже прожил долгую жизнь.

Эпилог

Судьбы экипажей обоих *Либерейторов*, носивших название *Little Eva*, в чем-то похожи. Тем, кто был сбит на Германией, повезло больше, хотя пребывание в плену тоже было испытанием. Судьба экипажа, летавшего над Тихим океаном, является примером того, как война убивает людей и как стойкость и мужество помогают хотя бы некоторым из них выжить.

Источники

https://warfarehistorynetwork.com/article/bombs-booze-and-broads/

https://www.youtube.com/watch?v=gOh9h7Jukvc

https://www.ozatwar.com/ozcrashes/qld206.htm

https://en.wikipedia.org/wiki/Little_Eva_(aircraft)

https://texashistory.unt.edu/ark:/67531/metapth1605735/m2/1/high_res_d/OH02820trs_Bertanzetti_Arthur.pdf

https://trove.nla.gov.au/newspaper/article/38334586

Перевод, компиляция, комментарии – Владимир Крупник

Возврат к главной странице www.warsstory.org