

РАССКАЗЫВАЕТ НОРМАН ДУАЙТ СМИТ (NORMAN DWIGHT SMITH)



Капитан, 420-я Эскадрилья, 90-я Бомбардировочная Группа, 5-я Воздушная Армия.

Тихоокеанский театр военных действий

*Интервью состоялось 16 мая 2001 года. Интервьюер — Марта Дж. Райан
(Martha Ryan).*

Норман, когда вы родились?

В 1921 году.

А где вы родились?

В Лома-Линде/Loma Linda, штат Калифорния.

Расскажите, как вы узнали о Второй мировой войне. Чем вы занимались, когда слышали о том, что всё началось?

Ну, я был в первом наборе авиационных курсантов, и мы находились примерно на середине курса обучения... В общем, я приехал туда примерно первого ноября.

Значит, вы уже поступили на военную службу?

Да, наверное, это можно было бы так назвать. Существовала особая категория. Формально мы тогда ещё не считались военными, зачисленными на службу в обычном порядке. У нас был особый статус — нас называли авиационными

кадетами. Так что я поступил в авиационные кадеты. До этого существовала другая программа подготовки, которая называлась *Flying Cads* — «летающие кадеты», но её постепенно сворачивали. Ей на смену приходили авиационные курсанты. Я входил в группу, что называлась выпуском 42 F. Это обозначение указывало на последовательность выпусков: 1942 год, месяц F. Если считать месяцы по пальцам до буквы F, станет понятно, о каком периоде идёт речь.

Значит, о нападении на Пёрл-Харбор вы узнали, когда находились в этом учебном заведении?

Да, в Сан-Антонио.

Хорошо. Вы помните день, когда был разбомблен Пёрл-Харбор?

О да.

Чем вы тогда занимались?

Мы отрабатывали ходьбу строем (смеётся).

На плацу?

На плацу. Просто маршировали туда-сюда, туда-сюда. Выполняли команды. Так продолжалось примерно шесть недель. В общем, это было что-то вроде армейского учебного лагеря.

А в какое время суток вы узнали эту новость?

О, не знаю. Я не помню точно, чем именно занимался в тот момент, но я знал, что война приближается. Поэтому для меня стало неожиданностью, что они нанесли удар именно туда и именно таким образом. Однако я понимал, что у нас будут проблемы в Европе. Это было достаточно очевидно.

То есть, когда вы поступали на обучение, вы в целом предполагали, что в конечном счёте окажетесь участником боевых действий...

Я предполагал, что попаду на Европейский театр военных действий. Я действительно не думал, что японцы осмелятся начать войну.

Понятно. А какой была политическая обстановка в вашем родном городе, когда всё началось с нападения на Пёрл-Харбор?

Ну, в то время я находился далеко от родного города и вернулся туда лишь много позже. Но до этого [Германоамериканский Союз](#) создавал немало проблем. В стране было много разговоров в духе *Крепость Америка/Fortress America* — то есть идей изоляционизма и невмешательства во внешние дела, поэтому Рузвельту пришлось приложить немало усилий, чтобы убедить американцев осознать происходящее и понять, что творится в Европе.

Сколько вам тогда было лет?

Ну, вы имеете в виду на тот момент, когда я поступил на службу? Я поступил в 1941 году, а в январе того года мне исполнилось двадцать... То есть мне было двадцать лет.

Значит, вы решили добровольно поступить на военную службу?

Да.

Почему вы решили поступить добровольцем, а не просто сидеть и ждать призыва?

Я знал, что нам предстоит война.

А вы уже тогда знали, что хотите летать на самолётах во время этой войны?

Да, именно на это я и надеялся.

Угу. А до этого у вас был какой-нибудь лётный опыт или вы проходили какую-либо подготовку?

Нет, я раньше никогда даже не летал на самолёте.

Значит, для вас всё это было совершенно новым.

Да, совершенно новым.

Итак, вы сказали, что проходили начальную подготовку в Сан-Антонио. Это была первая стадия вашей подготовки?

Да. Её называли *pre-flight* — предполётной подготовкой. Затем нас отправили в Стэмфорд/Stamaford, штат Техас, который находится примерно в верхней центральной части штата. Потом мы перебрались на авиабазу *Randolph Field* для прохождения базовой подготовки, а затем отправились в Лаббок на продвинутую лётную подготовку. После этого мы поехали в Орландо/Orlando, штат Флорида, чтобы освоить полёты на *B-17*. Господи! Как же там было жарко!

А вы находились там летом?

Да. В июле и августе.

Полагаю, в те времена там было не так уж много помещений с кондиционерами, верно?

О нет. Мы располагались на территории общественного парка, и там не было ни малейшего ветерка. Клянусь, позже, на Новой Гвинее, было даже лучше.

Неужели?

Потому что там было ветрено! Влажность была высокой, жара — сильной, но во Флориде вообще не было движения воздуха.

А когда вы начали проходить авиационную подготовку, это стало для вас серьёзным испытанием, или вы довольно легко влились в новую обстановку? Может быть, вы помните какие-нибудь случаи, связанные с этим...?

Нет, каких-либо особых проблем у меня не возникало.

Сколько времени прошло с того момента, как вы фактически начали обучение, до вашего зачисления в подразделение — именно в лётное подразделение?

Ну, вообще-то я окончил обучение в июне, выпустившись из класса *42 F*, а начал его 1 ноября. Я не вполне уверен насчёт точных дат, но получается, что с ноября до следующего июня.

Хорошо. Значит, после этого вас направили в летную часть?

Нет. Затем я на пару месяцев отправился во Флориду на переучивание — чтобы научиться летать на *B-17*.

Понятно. И сколько продолжалось это переучивание?

Около полутора-двух месяцев, что-то в этом роде. Затем меня отправили на авиабазу Geiger Field, которая находилась по другую сторону Соединённых Штатов — на северо-востоке штата Вашингтон. Потом стало известно, что на этой авиабазе собираются перейти на *B-24*, а я хотел остаться на *B-17*, потому что они мне нравились гораздо больше. Так что поступил специальный приказ, и примерно три экипажа из нас сели на поезд и отправились в... возможно, это был Бойсе/Boise... В общем, там находились три самолёта, которые они хотели перегнать в Топику/Тореса, — три *B-17*.

Мы пришли к офицеру по оперативным вопросам и сказали ему, что прибыли забрать несколько самолётов. Он ответил, что ничего об этом не знает. Но у него там действительно было три *B-17*, которые, вероятно, предназначались нам. Однако он сказал, что если мы хотим их забрать, то должны подписать документы на парашюты, поскольку парашюты находились у него. В прошлый раз у него не было оформленных на них документов. Поэтому мы расписались за парашюты и вылетели в Топику, которая была базой *B-24*. (Смеётся.)

А существовало ли какое-нибудь дружеское соперничество между теми, кто летал на *B-17*, и теми, кто летал на *B-24*?

Нет, потому что мы базировались вместе. Понимаете, обычно в авиагруппу входили четыре эскадрильи, и все они были оснащены одним и тем же типом самолётов. Я служил в том, что называлось 90-й Бомбардировочной Группой, на Новой Гвинее. *B-17* входили в другое подразделение, но я не помню, какой у него был номер. К тому же *B-17* у нас было не так уж много.

И всё-таки именно *B-17* вы предпочитали?

Безусловно.

А почему?

Есть один момент... Он всплывает у меня в памяти чуть позже, когда я об этом думаю... На *B-17* можно было совершить вынужденную посадку на воду. Этот самолёт довольно легко садился на воду, потому что у него было низко расположенное крыло. А *B-24* совершенно не подходил для посадки на воду: у него была мягкая нижняя часть фюзеляжа и высоко расположенное крыло. В нашем случае, когда мы ударились о воду, произошло, вероятно, следующее: створки бомболюка, которые представляли собой просто гибкие алюминиевые панели,

соединённые между собой, — так вот, мы, должно быть, врезались в волну, проломили эти панели, и вода хлынула в заднюю часть бомбоотсека, где находились люди, принявшие положение для аварийной посадки. В результате вода просто разрушила хвостовую часть самолёта. Поэтому *B-24* был не очень пригоден для посадки на воду. На *B-17* шансов было гораздо больше. Что касается лётных характеристик, *B-24* был превосходным самолётом.

Что вы чувствовали, когда осознали, что ваша подготовка в конечном счёте означает: вам придётся убить кого-то? Что вы тогда чувствовали?

Ну, я даже не смотрел на это с такой стороны. Я считал, что мы должны выполнять определённую работу. Именно это всё и означало: мы просто выполняли свой долг.

Хорошо. Есть ли у вас какие-нибудь конкретные воспоминания о базовой подготовке, которые особенно сильно запомнились? Я имею в виду тот период, когда вы находились... Ну, не на базовой подготовке, а в авиационном училище?

О, ну, во время базовой подготовки у меня был один случай. Нам полагалось налетать некоторое дополнительное время, и в итоге я решил выполнить бочку. В результате всё лобовое стекло оказалось забрызгано маслом.

Вы были один?

Да, один. Но в конце концов масло стекло, и видимость стала довольно хорошей.

То есть лобовое стекло забрызгало маслом, и вы ничего не видели?

Да. Когда самолёт переворачивается вверх колёсами, масло просто вытекает, а затем перемещается назад и снова попадает внутрь самолёта.

Но всё закончилось благополучно? Вы нормально приземлились?

О да, никаких проблем. Просто я был удивлён, когда лобовое стекло вдруг стало чёрным.

Вас за это не дразнили?

Ну, я решил, что лучше поскорее приземлиться, потому что масла в двигателе оставалось меньше, чем должно было быть.

А-а, тогда понятно. Хорошо, Норман, расскажите мне о других ваших происшествиях...

Расскажу о случае, когда я посадил самолёт с убранными колёсами, и о том, откуда у меня появилось прозвище... Ну...

Это произошло, когда вы всё ещё учились в авиационном училище, верно?

Да. Это было во время базовой подготовки в Лаббоке/Lubbock, когда я летал на *T-6*.

А что это за самолёт?

Замечательный маленький низкоплан. В то время это был один из лучших самолётов. Я могу описать его только так: он был цельнометаллическим...

И как он назывался?

АТ-6.

А что означает обозначение АТ?

Advanced Trainer — учебно-тренировочный самолёт для продвинутой летной подготовки.

Хорошо.

Итак, перед полетом инструктор проверил, как я выполняю посадку. Самолёт был двухместным, с двумя кабинами, расположенными одна за другой, и я уже прошёл проверку по посадкам. Затем я должен был совершить самостоятельный вылет. Мы отправились на взлётно-посадочную полосу в стороне от основного аэродрома, и я зашёл на посадку по стандартной схеме. Сначала вы выходите на первоначальный курс захода, а затем поворачиваете на то, что называется *base leg* — предпосадочную прямую. После этого выполняется ещё один поворот, и вы заходите на посадку параллельно полосе. Иными словами, вы летите параллельно полосе, удаляясь от направления, в котором собираетесь приземлиться, а затем выполняете поворот на девяносто градусов в обратную сторону. На участке *base leg* выпускают шасси. Так вот, я летел, и вдруг радио начало издавать какой-то ужасный шум! Я снял наушники — шум был оглушительным. Но затем продолжил полёт и выполнил поворот на прямую перед посадкой. И тут я увидел внизу своего лётчика-инструктора, который размахивал руками. Я подумал: «Господи, наверное, он мной доволен». И вот я зашёл на посадку и просто проскользил по земле с убранными шасси. Ну, девяносто девять с половиной процентов людей, которые садятся с убранными шасси, после этого очень быстро выбируются из самолёта. Ну и мне пришлось вылезти и явиться к командиру авиабазы.

Вы думали, что шасси выпущено?

Да!

Вы были уверены, что оно выпущено?

Да! Я ведь уже много раз выполнял посадку с выпущенными шасси.

Но инструктор пытался сказать вам...

Да, и я подумал: «Ну и зачем беспокоиться?» А этот звук в радио... Это же был сигнал тревоги! Но я понятия не имел, что такое сигнал тревоги. Для меня это был просто какой-то громкий шум в наушниках. Ну, в общем, я пошёл и поговорил с одним из начальников в штабе. Мы довольно долго беседовали. Он снова и снова спрашивал меня, что произошло, как всё случилось. Наконец он сказал: «Вон там, через дорогу, видишь здания?» Там была большая площадка, покрытая травой. Он продолжил: «Иди к тем зданиям, а потом маршируй туда-сюда в течение...» Я уже забыл, сколько именно — часа или какого-то другого времени. Так что я пошёл туда и начал маршировать. Должно быть, я прошагал положенное время, после чего вернулся в казарму. И меня отстранили от полётов.

Вы разбили самолёт?

О господи! От него почти ничего не осталось! (Смеётся.)

Его можно было отремонтировать?

Я сказал им, что заплачу за ремонт. Требовался новый двигатель. Видите ли, винт был весь погнут, а нижняя часть фюзеляжа была всего лишь поцарапана.

Вы сильно удивились, когда ударились о землю и обнаружили, что не на колесах?

Я просто не мог в это поверить! Совершенно не мог! Потому что, когда мы начали скользить по земле, я понял... (смеётся) Какой же я был глупый парень! Ну, в общем, меня на некоторое время отстранили от полётов, а потом мне сообщили, что я снова должен лететь. Так что я не знаю, что произошло после этого.

Вы не помните, как долго вас не допускали к полётам?

Должно быть, им очень не хватало пилотов.

Вы действительно не помните, сколько времени продолжалось отстранение?

День или два. Думаю, пилоты им действительно были очень нужны, потому что обычная практика была такой: «Их отправляют дальше» — то есть людей не слишком долго держали на земле после подобных происшествий.

Итак, после...

Моя жена иногда напоминала мне об этом случае.

Во время войны вы ведь были холостяком, верно?

О да. Мы должны были подписать обязательство, что не будем вступать в брак в течение двенадцати месяцев после получения офицерского звания, потому что командование не хотело, чтобы после гибели лётчиков оставалось так много вдов или детей погибших военнослужащих.

Вы уже знали свою будущую жену, когда служили?

Нет.

Нет? Значит, вы ещё не были с ней знакомы.

Я познакомился с ней только после возвращения из южной части Тихого океана.

Понятно. Хорошо. А теперь расскажите, что произошло после того, как вы закончили лётную подготовку. Давайте последовательно пройдем весь этот путь с того момента... Я просто хочу, чтобы вы сами всё рассказали — точно в той последовательности, куда вас направляли и как в конечном счёте вы оказались на Тихоокеанском театре военных действий. Хорошо? Итак, продолжите с того момента, когда закончили обучение.

Мы закончили подготовку в Лаббоке, штат Техас, после чего нас отправили во Флориду, в Орlando, чтобы пройти переучивание на B-17. Оттуда меня направили

на авиабазу *Geiger Field* в штате Вашингтон, но пробыл я там совсем недолго. Затем я на *B-17* перелетел обратно на юг, в Топику, штат Канзас. В Топике формировали боевые экипажи, и меня назначили в одну из групп вторым пилотом. Остальные необстрелянные специалисты — люди, прошедшие подготовку в качестве стрелков, штурманов или бомбардиров — все собирались вместе, а затем их совершенно случайным образом распределяли в общий резерв, из которого и формировали экипажи.

То есть именно там, по сути, и формировали экипажи?

Да.

Для конкретного самолёта?

Да. Один экипаж, лётный экипаж, в него входили девять человек.

А теперь расскажите, из кого состоял такой лётный экипаж.

Ну, были пилот, второй пилот, бомбардир и штурман. Это были четыре офицера. Затем — бортинженер, стрелок-радист, хвостовой стрелок и два бортовых стрелка, размещавшихся по бортам фюзеляжа.

А кто такой бортовой стрелок?

На борту *B-24*, примерно посередине между задней кромкой крыла и передней кромкой хвостового оперения, находились два больших окна. Они были, наверное, не меньше трёх футов — около девяноста сантиметров — в квадрате. В центре каждого окна, с каждой стороны фюзеляжа, имелась установка... одиночная установка с одним пулемётом калибра .50, то есть 12.7 мм, который мог свободно перемещаться. Для этих стрелков требовался наибольший опыт, потому что стрельба была похожа на стрельбу по птицам. Нужно было брать упреждение. Следовало знать, где окажется противник к тому моменту, когда до него долетит пуля, поэтому самых опытных стрелков назначали именно на бортовые позиции.

Хорошо. Значит, у вас было два бортовых стрелка...

А ещё один стрелок находился в хвостовой части. У него были два пулемёта калибра .50, то есть спаренная установка. За лётной палубой, или в задней части лётной палубы, находился стрелок-радист. Его рабочее место имело выход на верхнюю турель. В его распоряжении имелись два пулемёта калибра .50, установленные в турели, которая могла поворачиваться на 180 градусов. В носовой части находились бомбардир и штурман. У них было, по сути, два неподвижных пулемёта. Это была не слишком удачная огневая позиция. На более поздних моделях... Я летал на *B-24D*. Так вот, позднее в нижней части самолёта установили шаровую турель, а в носовой части появилась ещё одна турель. Но в Тихом океане мы таких самолётов не видели — по крайней мере, я не видел.

Они появились позднее?

Такие самолёты направляли в Европу.

А-а, понятно.

Да. У людей в носовой части было всего по два пулемёта для защиты. Но если бы там установили ещё одну турель, у них было бы уже четыре пулемёта для отражения лобовой атаки.

Хорошо. Итак, в Топике вы формировали экипажи...

Верно. Мы тренировались, а затем нас всех посадили на поезд одной группой — всех этих людей, которых теперь называли экипажем. На этот поезд посадили несколько экипажей, и он направился, кажется, в Сан-Франциско — точнее, на полуостров, расположенный к северу от Сан-Франциско, за мостом Золотые Ворота. Там нас снабдили тяжёлым обмундированием для холодной погоды. Мы пробыли там около недели. Нам выдали очень тяжёлую кожаную экипировку.

Это создало у вас ощущение, что вас направляют в Европу?

Да. Мы должны были отправиться в холодную страну. Это была не обычная лётная экипировка. Я имею в виду, что это были вещи именно для холодной погоды.

А в какое время года это происходило?

Это было... Господи, даже не знаю...

Может быть, осенью?

Возможно, в октябре... Наверное, в сентябре или октябре 1942 года. Но затем вдруг всё изменилось, и нам сказали: «Бросайте всё своё снаряжение. Просто идите как есть и садитесь в эти грузовики». Нас отвезли вниз, к аэродрому *Treasure island* в заливе Сан-Франциско, посадили на летающую лодку и переправили на Гавайи. После этого меня вместе с экипажем отправили на небольшой аэродром в северной части острова Оаху. Мы в течение шести недель выполняли противолодочное патрулирование. А потом выяснилось, что произошла какая-то путаница. Наш самолёт перенаправили в другое место. Транспортному командованию — *ATC* — было приказано забрать эти самолёты, а затем приказ изменили. Оказалось, что самолёт, который был закреплён за нами, отправили куда-то по всему Тихому океану. В результате потребовалось шесть недель, чтобы найти предназначенный нам самолёт и доставить его туда, где мы находились.

Наконец мы вылетели, полностью загрузившись, на остров Рождества (также известный как Киритимати). Оттуда направились на Фиджи, а с Фиджи полетели в Брисбен, в Австралию. В Брисбене мы застряли, потому что возникли проблемы с разрушением носовой стойки шасси. На некоторых самолётах обнаружили дефект поковки. Поэтому все носовые стойки подвергали магнитопорошковой дефектоскопии — их проверяли специальным методом на наличие трещин и других дефектов. Это был довольно медленный процесс: стойки требовалось снять, затем пропустить через специальное оборудование. В общем, процедура занимала немало времени. Так что на авиабазе *Amberly Field* мы провели примерно две или три недели.

Затем нам вернули самолёт, и мы перелетели на самый север Квинсленда. Австралийцы уже перебросили туда свои силы. Они опасались, что потеряют Новую Гвинею и Соломоновы острова. Они боялись, что это действительно может произойти, поскольку сражение на Соломоновых островах ещё не завершилось, а японцы продолжали наступать. Они находились к северу от [тропы Кокода](#) и

продвигались через верхнюю часть острова, а австралийцы остановили их на этой тропе. Но, так или иначе, австралийцы были встревожены. Для нас они построили грунтовую взлётно-посадочную полосу в местечке под названием Айрон-Рейндж/Iron Range. Оно находилось, насколько я помню, примерно в ста милях — около 160 километров — от восточного побережья, южнее самой северной оконечности Квинсленда. Мы совершили оттуда несколько боевых вылетов. Обычно мы летели оттуда в Порт-Морсби/Port Morsbey, заправлялись, а затем отправлялись на боевое задание — какое именно, уже не помню.



Аэродром Iron Range

Подходящих аэродромов для нас не хватало. В то время как раз велось строительство новых полос. А когда наконец взлётно-посадочную полосу *7 Mile* заасфальтировали, вся группа перебазировалась в район вокруг... (В исходной записи название места неразборчиво или не указано.) Оттуда мы и выполняли боевые вылеты.



Аэродром 7 Mile

А сколько самолётов входило в одну авиагруппу?

Думаю, по штатному расписанию в каждой эскадрилье должно было быть восемнадцать самолётов... а эскадрилий было четыре. Но одна из наших эскадрилий базировалась в Дарвине, чтобы следить за обстановкой там, поэтому в составе 320-й Группы у нас фактически было только три эскадрильи.

Сколько человек или самолётов входило в эскадрилью? Сколько самолётов было в одной эскадрилье?

В каждой эскадрилье было по восемнадцать самолётов, а в каждой авиагруппе — по четыре эскадрильи. Вот такой была организационная структура.

Хорошо. А на каком острове вы находились?

Это было на Новой Гвинее. Новая Гвинея — это остров длиной примерно полторы тысячи миль, то есть около 2400 километров. Когда мы впервые получили приказ отправиться на Новую Гвинею, я подумал, что речь идёт о Южной Америке, потому что единственное, что приходило мне в голову, — это Гайана. Но позднее я выяснил, где на самом деле находится Новая Гвинея. Так вот, Папуа... Страна была разделена... Сам остров был разделён на Голландскую Новую Гвинею и Папуа. До Первой мировой войны Папуа находилась под властью Германии. Это была германская подмандатная территория. После Первой мировой войны её отняли у Германии и передали Австралии в качестве австралийской подмандатной территории. Таким образом, именно австралийцы, как правило, отвечали в Папуа за административное управление, установление правил и распоряжений, а также за соблюдение законов. В деревнях у них существовала определённая система организации. Во главе стоял вождь, которого называли *лулуай*. Ниже него по старшинству находились полис-бои — полицейские помощники. Их могло быть несколько. Они проходили вооружённую подготовку, умели обращаться с оружием,

носили винтовки и выполняли обычные полицейские функции. Вот, собственно, и всё.

Мы выполняли боевые вылеты из Порт-Морсби. С аэродрома, который называли *7 Mile*, — он находился примерно в семи милях от гавани, к северу и западу от гавани. Но, чтобы попасть на другую сторону, нам приходилось перелетать через... (Название или фрагмент записи в исходном тексте неразборчивы.) Там шли бои за [Буну](#) и Гону. Австралийцы остановили японцев на вершине хребта и оттеснили их вниз, в два небольших населённых пункта — Буну и Гону. В общем, японцам там пришлось несладко... Они потерпели серьёзное поражение. Их пути снабжения были перерезаны, и они остались практически без припасов. В тех боях погибло много американцев.

Забавный случай произошёл позднее, когда я находился в госпитале в Австралии. Я разговаривал с одним человеком, и у него в бумажнике лежал какой-то документ — вроде лётной карточки или удостоверения личности. И этот документ был подписан [Орвиллом Райтом](#) (Orville Wright) (Смеётся.)

Тем самым Орвиллом Райтом?

Одним из самых первых авиаторов... В общем, у него был номер семь... Насколько я помню, это была примерно седьмая выданная лицензия. Так вот, тот человек летал на *DC-3* или *C-47*. Однажды ему поручили доставить груз материалов для строительства аэродрома — стальные настилы — через горы, чтобы выгрузить их в районе Буны и Гоны, где можно было бы построить взлётно-посадочные полосы. Но из-за плохой погоды — или по какой-то другой причине — этот вылет отменили. На следующий день его задачей стало перевезти австралийских военнослужащих. Он загрузил самолёт солдатами. Когда он поднялся на борт, все военнослужащие уже находились внутри. Он просто прошёл вперёд, занял своё место, взлетел и отправился в путь. Самолёт шёл не очень хорошо. Ему пришлось несколько раз заходить на круг. Обычно, насколько я помню, можно было выполнить один очень плавный поворот и пройти через перевал на высоте около десяти тысяч футов. Так или иначе, он перелетел через горы и вышел из самолёта, чтобы заняться там какими-то делами. Австралийцы — или, возможно, американцы — разгрузили доставленный им груз, после чего он снова поднялся в воздух и полетел обратно за очередной партией. На обратном пути он привёз раненых или кого-то ещё.

Но через несколько дней к нему подошёл офицер оперативного отдела и сказал, что они провели расчёты. Оказалось, что самолёт был настолько перегружен потому, что с него так и не сняли балласт, использовавшийся при испытаниях или транспортировке самолёта. Таким образом, он взлетел с двойной нагрузкой.

Так вот почему самолёт плохо управлялся.

Именно поэтому он и летел неважно. Но самолёт был крепкий, выносливый.

А что это был за самолёт?

То, что мы называем *DC-3*.

Они до сих пор летают?

Мы летали на одном таком всего несколько лет назад, на южной оконечности Нижней Калифорнии.

Хорошо. Насколько я понимаю, в тот период вашей службы там произошло серьёзное происшествие, верно? Я правильно понимаю?

Да.

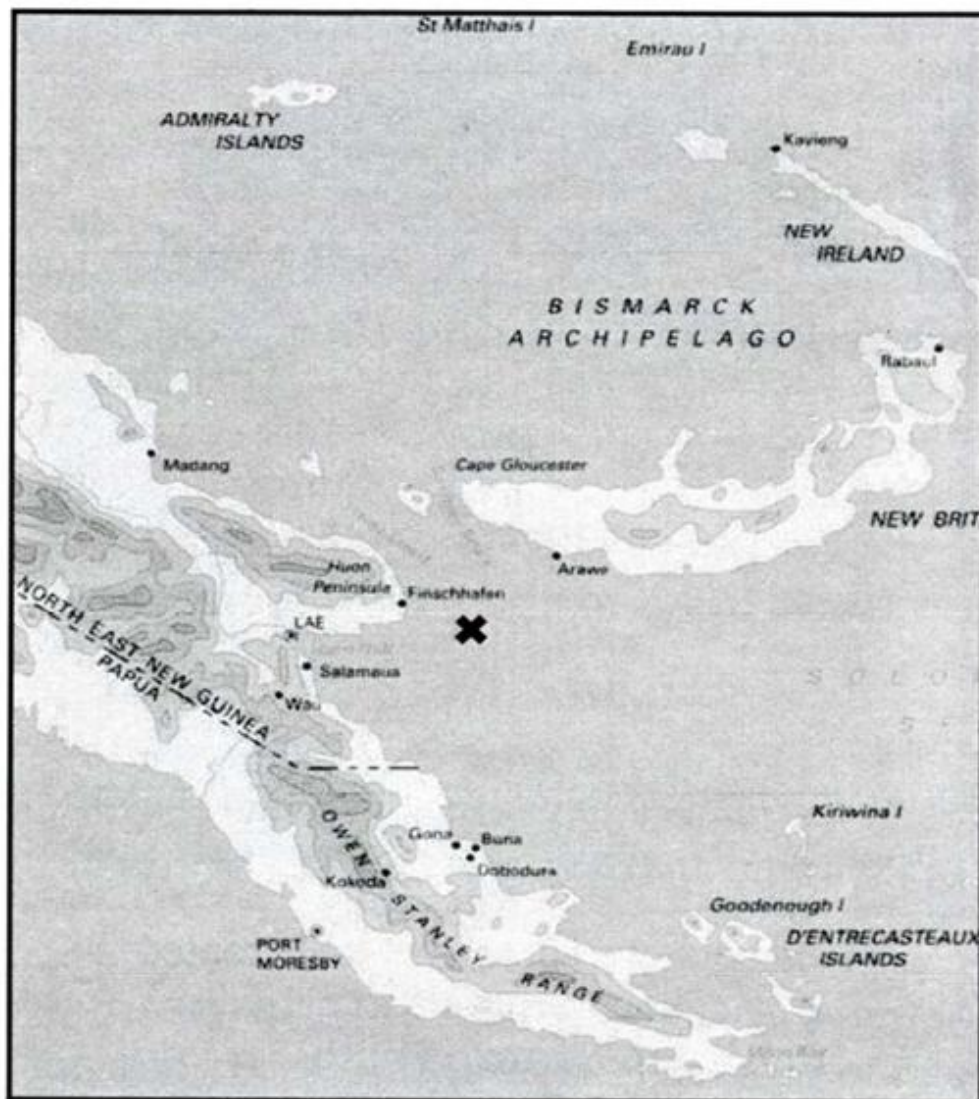
Тогда я хотела бы, чтобы вы подробно рассказали, что именно произошло.

Ну, пилот побывал на инструктаже, где нам сообщили, что предстоит боевое задание. Мы спустились к самолёту, в нем уже были бомбы... Чтобы попасть в бомбоотсек, приходилось пользоваться фонариком — утром всё ещё было темно. Когда заходишь туда, видишь, что на бомбах, загруженных в самолёт, уже выступила роса. У нас было четыре бомбы, и они блестели от влаги. Вот это я хорошо запомнил. Эскадрилья и авиагруппа Смита входили в состав 5-й воздушной армии, о чём свидетельствует эта нашивка. Но, так или иначе, мы поднялись в воздух обычным образом, сделали стандартный взлёт, набрали высоту, выполнили круг и перелетели через горы. Я не знал, в чём заключалось задание. Олтимэн (командир экипажа Dayton Altman, 1919-1943) почти ничего об этом не говорил, и мы решили, что выполняем обычный разведывательный вылет, поскольку несли всего четыре бомбы. Значит, это не было каким-то специально назначенным бомбардировочным заданием.

Обычно на разведывательный вылет нам выдавали четыре пятисотфунтовые бомбы — примерно по 225 килограммов каждая — для поражения случайно обнаруженных целей. И вот мы заметили справа от себя конвой. Он был довольно крупным. Самым большим кораблём в этой группе... военным кораблём... был крейсер. Поэтому Олтимэн решил, что мы можем атаковать его, и мы начали подготавливать самолёт к нормальному заходу на цель. Из-за облачности приходилось постоянно менять курс и маневрировать, чтобы обеспечить себе видимость.

А сколько у вас было самолётов? Только ваш?

Только один самолёт. Мы начали заход на цель, но ещё не успели выровнять крылья и завершить поворот... Когда самолёт выходит на боевой курс, управление автопилотом передаётся бомбардиру и его прицелу. Именно бомбовый прицел начинает вести самолёт к цели. Пилот может в любой момент перехватить управление, если сочтёт это необходимым, но мы как раз только что передали управление бомбардиру. И тут кто-то крикнул: «Самолёты! На двенадцать часов, выше!» Я поднял голову. Я был вторым пилотом... посмотрел вперёд, на двенадцать часов... Примерно на 12.30 и немного выше находились восемь японских самолётов! Вероятно, это были *Zero/Zero*. Так или иначе, японцы начали атаковать нас парами. Они успели сделать всего около трёх заходов, и примерно пять или шесть самолётов уже открыли по нам огонь, когда очередь прошла через лобовое стекло. В тот же момент нас окружил сплошной грохот — один только шум, ужасный грохот! Я оглянулся и увидел, что пилот ранен в голову, чуть выше уха. Бортинженер одновременно являлся стрелком верхней турели, и его как раз вытаскивали из турели. Я видел много крови и был занят тем, что пытался управлять самолётом. Я посмотрел направо, на двигатель № 3. Если считать двигатели слева направо...



Место падения бомбардировщика Нормана Уайта в море

Сколько у вас было двигателей? Четыре?

Четыре двигателя. Двигатели № 1 и № 2 находились с левой стороны, а № 3 и № 4 — с правой. Так вот, двигатель № 3 — внутренний двигатель с правой стороны — загорелся! Пламя было очень сильным. Фактически весь капот двигателя исчез, и стали видны лонжероны крыла, элементы конструкции, массивные поперечные алюминиевые детали... Всё это удерживало самолёт вместе. В конце концов огонь, по-видимому, почти прогорел сам собой. Но двигатель создавал огромное сопротивление. Штурман Хойт что-то кричал мне прямо в ухо, но я не мог его понять. Тогда он просто поднял два пальца и указал на двигатель № 2. Я решил, что, должно быть, и он загорелся. У второго пилота имелся доступ к системе управления углекислотным пожаротушением, поэтому я потянул за рычаг, управлявший подачей CO₂ к двигателю № 2.

Значит, в этот момент вы уже командовали самолётом?

Да. Как только очередь прошла через кабину, и я увидел кровь, я взял управление на себя. Я резко накренил самолёт, опустил крыло и направил его вниз, на малую высоту. Мы находились примерно на высоте десяти тысяч футов — около 3000 метров, — а затем снизились до двух, трёх или четырёх тысяч футов. Внизу лежал плотный слой облаков. Облака были повсюду — и выше, и ниже нас. В любом случае я направлялся к более низкой высоте, потому что там облачность была гуще. Мы быстро снижались, и поначалу казалось, что самолёт летит вполне нормально. Но затем положение начало ухудшаться. Когда я стал выравнивать самолёт и пытался удерживать горизонтальный полёт, скорость начала падать — всё ниже и ниже, — пока самолёт наконец не оказался на грани сваливания. Мне удалось удерживать его в горизонтальном полёте только при максимальной мощности. Нагнетатели были включены; они находились рядом с рычагами управления. Я использовал аварийный режим мощности. Иными словами, самолёт летел прямо и горизонтально, но я едва мог удерживать высоту при минимально допустимой скорости. Мы теряли по 500 футов в минуту — примерно 150 метров высоты в минуту.

В этот момент вы направлялись обратно на свою авиабазу?

Мы снижались. Да, идея заключалась в том, чтобы опуститься в облака и продолжить путь домой. Именно это я и собирался сделать, потому что мы совершенно не были в состоянии продолжать бой или ввязываться в новое сражение. Итак, снижение со скоростью 500 футов в минуту — это был лучший результат, которого я мог добиться. Я крикнул в микрофон — у нас был небольшой микрофон, закреплённый на воротнике, — и приказал бомбардиру сбросить бомбы залпом. Но я не знаю, сделал ли он это. До сих пор не знаю, приземлились ли мы на воду с бомбами или без них, были ли створки бомболюка открыты или закрыты. Но мы продолжали терять высоту. Я решил, что нужно приводнить самолёт во впадине между гребнями волн, и стал выводить его на нужный курс. По мере того, как скорость уменьшалась и мы постепенно приближались к воде, правое крыло... Мы заходили на посадку в ложбину между гребнями волн, и сначала всё шло нормально — до тех пор, пока скорость не приблизилась к скорости сваливания. В этот момент правое крыло начало опускаться, и я не мог поднять его. Я выключил двигатель № 4, переведя его винт во флюгерное положение. Я подумал, что, возможно, именно он тянет нас в сторону, создавая крутящий момент. Но к тому времени, когда мы коснулись воды, наш курс отклонился примерно на 20–30 градусов от параллельного направления относительно волн. Это означало, что мы ударились о первый гребень под углом.

Я помню, что вначале почувствовал облегчение: мне показалось, что всё пройдёт легко. Мы ударились о гребень первой волны и слегка подскочили в воздух, затем столкнулись со вторым. Это было всё равно что врезаться в кирпичную стену. Следующее, что я помню, — я оказался где-то в совершенно незнакомом месте. В конце концов я понял... Я знал, что нахожусь под водой, и решил, что нужно выбираться. Я рванул назад, к задней части кабины, к обычному выходу, но не смог сдвинуться с места. Тогда я понял, в чём дело... Что случилось? Почему я не могу двигаться? Оказалось, что ремень безопасности был застёгнут. Я расстегнул его и подумал, что времени у меня уже не осталось. Мне становилось трудно дышать. Но мы продолжали терять высоту, и нужно было посадить самолёт в ложбине между гребнями волн, куда я и направил его...

Значит, к этому моменту кабина уже была заполнена водой?

О да. Думаю, я специально этого не измерял, но, судя по моделям этих самолётов, фюзеляж, очевидно, переломился примерно в районе заднего бомбоотсека. А от задней стенки заднего бомбоотсека до окна второго пилота, я бы сказал, было не меньше двадцати пяти футов — примерно семь с половиной метров. И я решил, что выбраться отсюда смогу только через окно. Я часто задавался вопросом, сможет ли человек вообще протиснуться через него. Но мне удалось пролезть, и я выбрался наружу. Когда я впервые оказался снаружи, я не понимал, где верх, а где низ. Но потом оглядываешься вокруг и довольно скоро замечаешь яркий блеск — и понимаешь, что это солнечный свет. Тогда плывёшь в ту сторону и поднимаешься на поверхность рядом с самолётом. Я схватил спасательный жилет, достал один, надел его... Не знаю... почему-то на мне его не было. А когда я надел его и подплыл к самолёту... самолёт плавал вертикально, а ручки спасательных плотов находились прямо на уровне воды. Я дёрнул за них, но ничего не произошло. Поэтому я отплыл от самолёта. Самолёт представлял собой просто какую-то трубу... там, где находились бомбоотсеки... внутри всё ещё горел огонь, и он плавил металл. Находиться рядом становилось слишком жарко, поэтому я отплыл подальше. Когда я развернулся, чтобы плыть дальше, то увидел спасательный плот — он находился довольно далеко. Я подплыл к нему и обнаружил, что он перевернут вверх дном. Я стал думать, как же мне его перевернуть, и хорошо, что не успел этого сделать, потому что, едва подплыв к нему, я услышал какой-то шум. Я поднял голову и увидел, как японский самолёт — истребитель, вне всякого сомнения, один из тех, что напали на нас, — снижается... Позже сотрудники разведки сообщили мне, что это были *Зеро* и что они базировались в (неразборчиво). Они были морскими летчиками и знали свое дело хорошо. Но, так или иначе, он спустился, сделал небольшой заход над нами... и больше не вернулся.

Он стрелял, когда снижался?

Нет, стрелять было не по чему. В воде было лишь множество обломков...

То есть он не понял, что в воде был кто-то из выживших?

Ну, оба плота были перевернуты, и никаких признаков жизни не было. Если бы он прилетел на тридцать минут позже, я бы уже сидел в спасательном плоту. Он весь оранжевого цвета, и самолётчик мог бы увидеть этот оранжевый цвет. Но он видел тёмную нижнюю сторону плота. Так что в этот раз мне повезло. В общем, чтобы перевернуть плот, нужно было забраться на него, просунуть ноги... по краю плота проходил канат... нужно было поставить ноги на этот канат, затем перегнуться через верхнюю часть плота и дотянуться до каната с другой стороны. А потом просто потянуть за него.

Это были именно такие спасательные плоты? Они были рассчитаны на одного человека или на нескольких?

Нет-нет, это были большие плоты.

Понятно.

Думаю, внутри они были примерно три фута шириной и не меньше шести футов длиной — то есть около девяноста сантиметров в ширину и по меньшей мере метр восемьдесят в длину. А сама надувная трубка, вероятно, имела диаметр около восемнадцати дюймов — примерно сорок пять сантиметров. Таким образом, в

месте, где внутренняя ширина составляла три фута, наружная ширина была около шести футов. А по внешним габаритам длина добавляла ещё примерно три фута. Но пространство, в котором человеку приходилось находиться, составляло около трёх футов в ширину и, ну, наверное, шесть футов в длину — может быть, семь футов, что-то около того. В общем, я подобрал несколько разных вещей... Я всё продолжал думать: «Ну, где-то здесь должны быть ещё ребята». И поэтому выгребал вдоль и поперек этого пятка, разыскивая их. Это произошло ближе к концу утра. Я делал это до наступления темноты, подбирая всякие обломки и разные мелочи, но так никого и не нашёл.

То есть вы вообще нигде не видели остальных членов экипажа. Понятно.

Так вот, среди того, что я обнаружил плавающим в воде, был кусок дерева. Не знаю, откуда он взялся, но это был кусок дерева толщиной, наверное, в один дюйм и шириной в пару дюймов. Видимо, его откололо или отломило от чего-то... Итак, у меня было два спасательных плота. Сначала я связал их вместе, и это дало мне четыре весла. Что касается припасов, то на них были только пайки... Я уже забыл, что именно... В общем, шоколадные батончики, а это, по сути, всего лишь десерт... Так или иначе, я всё это выбросил. Я нашёл кое-какое аварийно-спасательное снаряжение и аптечку. Именно такими вещами и были снабжены спасательные плоты... Там еще были сигнальные ракеты. Таким образом, у меня оказалось два ракетницы — по одной на каждый плот, — и, не знаю, примерно по полдюжины сигнальных ракет для каждой.

А разве на этих плотах должны были быть продукты питания, ведь их просто могло смыть, они могли оторваться или потеряться? Или же на них изначально не было запаса провианта?

Ну, там были...

Или вода?

Нет. Воды не было. В комплекте первой помощи находились леска и крючки, но наживки не было. Поэтому начать рыбачить было совершенно невозможно, хотя вокруг было полно рыбы — от средней величины до огромной. Однажды рядом со мной проплыла стая... Не знаю, что это были за рыбы... Они чем-то напоминали тунцов, наверное, около четырёх футов длиной — примерно метр двадцать. Они буквально бурлили в воде. Можно было чувствовать, как они рябью проходят под плотом. Они двигались так быстро, всплывали и... В то время у меня был нож. Я опустил его в воду и надеялся, что какая-нибудь рыба сама на него наткнётся. Но они оказались слишком умными для этого, так что я остался ни с чем. Мне так и не удалось поймать ни рыбы, ни птицы.

Значит, в первый день после случившегося, ближе к концу утра, вы просто оставались там, в воде, и пытались найти кого-нибудь из членов экипажа, но никого не нашли.

Ну, до наступления темноты. В ту ночь я решил: «Ну, если здесь никого не будет...» — и действительно, никого не было. К этому времени всё уже пошло на дно, за исключением кое-каких обломков... предметов, которые держались на плаву.

То есть вы собрали всё, что смогли найти и что, по вашему мнению, могло вам понадобиться, и сложили это в плот?

Я собрал всё, что только могло мне понадобиться. В том числе старый чехол от турели. Это был большой, громоздкий кусок брезента с двумя длинными трубками. Эти трубки надевались на стволы пулемётов, чтобы защищать их от непогоды, когда самолёт находился на хранении. Ну и, конечно, у меня был парашют.

А во время аварии он был на вас?

Ну нет. Парашют шёл вместе с сиденьем-парашютным ранцем. Вы сидели на этом ранце; у него был ремень, охватывавший бёдра, а затем две петли, в которые продевались руки... Ну, я этого не сделал... В тёплую погоду всё это просто сбрасывали с себя. Поэтому, когда я выбирался оттуда, за мной тянулся весь этот хлам.

А, понятно.

Многое потерялось, но парашют у меня остался. А у него были две очень хорошие... [неразборчиво]. Там было множество нейлоновых строп — фал, стропы и всё такое. Хотя в те времена это, наверное, был ещё не нейлон, а шёлк. Собственно, поэтому и говорили: «Hit the silk».

Да, я слышала это выражение.

Так что там было много полезных вещей, но воды не было.

У вас было чувство отчаяния, когда вы поняли, что у вас нет воды?

Да. Это довольно быстро начинаешь замечать.

Я имею в виду: шоколад у вас был, но вода — это уже критически важно.

Да. Ну, проблема, с которой сталкивались военные и интендантская служба, заключалась в том, что воду нужно было хранить в жестяной канистре, а у неё есть определённый срок годности. Если же для выживания использовать какие-то токсичные вещества, это тоже нехорошо. Так что я не могу винить интендантов.

Было ли у них что-нибудь, с помощью чего можно было бы хотя бы опреснить морскую воду? Ничего подобного?

Нет. На самолётах имелось то, что называли [Мэй Уэст](#)/Mae West (*игра слов — военнослужащие использовали имя звезды Голливуда спасжилета (англ. - west) — ВК*). Это был спасательный жилет. Я забыл, как называлось другое устройство... Там была радиостанция, куб размером примерно фут на фут... К ней прилагался... ручной генератор, который вырабатывал электричество для её питания.

Был еще воздушный змей, с помощью которого можно было поднять антенну в воздух. Ещё там должен был быть водородный генератор, с помощью которого можно было надуть воздушный шар. Проблема была в том, что я так и не смог найти ни одного такого генератора. Поэтому он ушёл на дно вместе с самолётом. Но, так или иначе, в конце концов я связал два плота вместе, соорудил подобие паруса, привязал одно весло к куску дерева и использовал множество нейлоновых строп — фалов, которыми всё это связал. Я поднял парашют, чтобы сделать из него парус, а затем привязал его к бортам этого сооружения. Ветер дул довольно сильно. Я продвигался с вполне приличной скоростью.

А когда вы всё это делали — сооружали такую конструкцию, — вас учили чему-нибудь подобному на занятиях по выживанию в море? Или вы сами всё это придумали?

О, не знаю... Я всю жизнь провёл среди механиков. Мой отец был продавцом и механиком, специалистом по техническому обслуживанию. Я с детства был окружён инструментами, и это мне помогло.

То есть вы в основном сами разобрались, что у вас есть и как можно использовать всё это, чтобы выжить?

Нет, я просто провёл инвентаризацию. (Смеётся.) Много ли вообще можно было спасти?

Ну, это было хорошо. Думаю, это спасло вам жизнь.

Одна вещь, о которой я впоследствии пожалел, что не сделал... Море было буквально усеяно техническими инструкциями по B-24. Если бы я подобрал несколько таких документов, то мог бы стать настоящим экспертом и получить должность офицера-инженера. Времени на чтение у меня было предостаточно, но, как выяснилось, читать мне было нечего.

А в ту ночь, когда наступила темнота, вы пытались куда-нибудь направиться? Или просто ждали рассвета?

Нет. В ту ночь я ничего не делал — только спал. А на следующее утро я уже мог видеть... видимость была довольно хорошей... и я мог понять, в каком направлении мне нужно двигаться. Я не знал, где какое направление, но... Я уже забыл, в какое время по техническому времени... [неразборчиво]. Полярную звезду мы не могли видеть, потому что находились южнее экватора. Но Большую Медведицу увидеть было можно. В то время я не знал, как пользоваться Южным Крестом, потому что Южный Крест образует дугу почти такого же размера, как Большая Медведица. Он не похож на наш ориентир у в северном полушарии.

Но, так или иначе, я мог различить очертания островов. Поэтому направился к самому большому из них, поскольку знал, что на Новой Гвинее, в Папуа, находятся самые высокие горы. Ну, наверное, дальше, в Британской Новой Гвинее, горы ещё выше. Но, знаете, на тех вершинах снег лежит круглый год. А мы находились всего в шести-семи градусах южнее экватора.

Какая ночью была температура? Было холодно?

Да.

Вы, наверное, промокли.

О Боже, как же я замёрз! Я всю ночь дрожал. Не знаю, какой была температура воздуха. Воздух был довольно тёплым... градусов семьдесят, или около того, — то есть примерно двадцать один градус по Цельсию, — но всё же намного холоднее температуры человеческого тела.

Да. Но поскольку вы были мокрым, наверное, вам казалось, что гораздо холоднее.

Да. Холод был просто невыносимым. Но, так или иначе, на второй день появился самолёт — В-24. Кажется, он находился к западу от меня... Я не очень хорошо ориентировался по сторонам света... В общем, он подошёл... скажем так, со стороны запада... но меня не заметил. Он находился слишком далеко. Там, в той стороне, было много чёрных облаков, и самолёт сделал поворот на девяносто градусов. Я... Судя по тому, как падал солнечный свет, решил, что нет смысла запускать сигнальные ракеты: из-за солнечных бликов пилот всё равно ничего не увидит. Но когда он сделал поворот на девяносто градусов и оказался там, это означало, что океан... Он поднялся в сторону солнца, а я оказался в его тени. То есть солнечные блики на воде уже не должны были ему мешать. И та сигнальная ракета, вероятно, была самой удачной из всех, которые я использовал. Она взлетела прямо вверх, раскрылась наверху и горела просто великолепно. Как раз в этот момент бортовой стрелок, находившийся у боковой огневой установки, смотрел наружу и заметил её. Это был самолет моего командира звена. Он спустился и сбросил мне кое-какие припасы, а затем продолжал кружить поблизости, пока у него не стало заканчиваться горючее. Очевидно, ему пришлось улететь.

Но он сбросил мне четыре фляги воды и карту, на которой были указаны моё местоположение и дрейф, произошедший за то время, пока он находился рядом со мной. Штурман всё это рассчитал и нанёс на карту — это была хорошая карта, по которой я мог понять, где нахожусь. К сожалению, карту я потерял... Вероятно, позднее она просто распалась от сырости. Но он сбросил мне компас. Правда, в те времена компасы, которые нам выдавали, не были герметичными, поэтому через несколько дней он заржавел и стал совершенно бесполезным. Так проходили дни: то налетали штормы, то снова устанавливалась ясная погода. Не знаю, это было какое-то странное, почти нереальное время.

То есть вы направлялись прямо к какому-то конкретному острову?

Да, в общем я направлялся к Новой Гвинее — к острову с высокими горами. Иногда я оказывался близко к одному мысу и начинал грести к нему. Потом налетал шторм, и другой мыс оказывался ближе, поэтому я направлялся к нему. Однажды ночью я оказался совсем близко к одному из мысов, когда разразился шторм. До берега было сравнительно недалеко... миль или около того... может быть, две мили... Я уже действительно не помню, как тогда оценивал расстояние. Но до берега можно было добраться. Я мог бы доплыть примерно за час.

Однако разразился шторм — и очень сильный. Волны были очень высокими — просто горы... У меня был небольшой мешок, не знаю, для чего он предназначался. Он был из промасленной ткани, примерно шесть-семь дюймов в диаметре и почти в фут глубиной. У него имелась ручка-скоба, разумеется, складная. Я привязал к нему верёвку и использовал его как плавучий тормоз, чтобы помочь себе управлять плотом под парусом. Он немного цеплялся за воду. Это не слишком помогало, но всё же давало какой-то эффект.

Но даже несмотря на то, что вас заметили и знали, где вы находитесь, спасти вас они всё-таки не могли?

Ну, вообще-то смогли. Но на следующий день...

То есть теперь мы говорим уже о третьем дне?

О третьем дне, да, наверное, так и было. Они работали по определенной схеме. Я видел их. Они находились примерно в двадцати милях от меня. Очевидно, они искали... Как я узнал позднее, они обследовали район, в котором меня видели в последний раз, и нашли второй спасательный плот. Поэтому решили, что меня уже подобрали — вероятно, противник, — или что им каким-то образом стало известно о моём местонахождении. И они прекратили поиски.

Так или иначе, я провёл в этом океане девять ночей и десять дней и наконец добрался до суши. Поднялся хороший ветер и понёс меня под парусом прямо к берегу. Я высадился на небольшом острове под названием Бао/Бао, напротив деревни, которая тоже называлась Бао. Остров Бао. В общем, я высадился там, а затем перебрался на материк. Но на этом острове было множество свиней... людей не было... только свиньи и цесарки. Их было очень много. А ещё там росло множество кокосовых пальм. Я выпрыгнул из плота, чтобы пойти за кокосами, и упал лицом вниз: я не мог ходить. Я начал упражняться в ходьбе прямо в воде. В конце концов у меня хватило сил поднять несколько кокосов. У меня в снаряжении были плоскогубцы.

Как вы думаете, вы ослабли от голода или просто потому, что девять дней не стояли на ногах?

Ну да. Думаю, дело было в том, что все эти дни я вообще не двигался, а также в том, что подвергался воздействию холода и непогоды. Ноги совершенно не хотели меня слушаться.

И ходьба в воде помогла вам восстановить силы?

Да. В воде можно было напрягать и расслаблять мышцы. До этого они... Просто всё это время обе ноги были сведены судорогой и практически не использовались. Так или иначе, я ходил по воде, пока не смог передвигаться на всё более мелководных участках. И наконец смог ходить по берегу. Это было утомительно, но я всё же вошёл в заросли, собрал кокосы, сорвал с них шелуху, а затем плоскогубцами пробил «глазки» — отверстия в скорлупе — и выпил кокосовое молоко. Потом расколол орехи и стал есть мякоть. Конечно, с точки зрения сбалансированного питания это была не самая лучшая еда, но в кокосах много жира. Так что пища это была довольно сносная.

В общем, на следующее утро я увидел там, неподалёку, какую-то деревню. Я подгрёб к ней, выбрался на берег, привязал плот небольшим отрезком парашютной стропы и пошёл дальше, в сторону деревни. Я нашёл домик неподалёку от лодки, перенёс туда парашют и устроил что-то вроде противомоскитной сетки, приготовившись провести там ночь. Затем вышел и пошёл к местным жителям, но, осмотревшись, никого не обнаружил. Зато я нашёл немного стоячей пресной воды и наполнил ею свои фляги. К счастью, в медицинских наборах у меня было много йода. Поэтому я добавил в воду довольно большое количество йода. Впрочем, вкус йода меня не беспокоил — наверное, вода показалась мне даже довольно вкусной.

В ту ночь я лёг спать, а на следующее утро проснулся. Рядом находился темнокожий мужчина, у него был небольшой костёр. При нём были копьё и нож. Я не знал, настроен ли он дружелюбно или нет. В конце концов я дал ему понять, что проснулся. Я уже не помню, как его звали. Но какое-то время мы разговаривали.

Он говорил по-английски?

Он говорил на том, что называли [пиджином](#). Пиджин — это язык, которому жители побережья научились у торговцев. Там выращивают много кокосов, и вокруг расположено множество кокосовых рощ... Не знаю, кому они принадлежат, но кокосы там собирают в коммерческих целях. Наверное, только этим и можно объяснить, почему они высаживают такие огромные плантации: для собственных нужд им столько кокосов не требуется.

То есть вы проснулись и увидели, что он уже находится рядом?

Да. В общем, я попытался объясниться с ним — жестами, тем или иным способом, — и в конце концов начал понемногу понимать его речь, этот торговый язык. Я спросил, есть ли поблизости белые люди. Он ответил, что есть. Я спросил, далеко ли они находятся, но не мог понять, что именно он имеет в виду. Он двигал руками, делал какие-то жесты, и я решил, что идти до них примерно пару дней. Я спросил его, далеко ли находится Буна. Он сказал, что это очень далеко, в противоположной стороне. Поэтому я не стал придавать этому особого значения, но потом я наконец решил, что, вероятно, он говорит не о днях, а о часах. Мы отправились в путь, однако ноги меня не слушались. Мы прошли, наверное, не больше ста ярдов — около девяноста метров, — после чего вернулись и снова провели ночь на том же месте.

Это, конечно, была небольшая хижина, приподнятая примерно на четыре фута над землёй — примерно на метр двадцать. Пол в нём делали из деревянных жердей или ветвей, возможно, около дюйма в диаметре, уложенных параллельно друг другу, а сверху настилали циновки. Таким образом они сооружали пол, но оставляли его открытым снизу. На пол клали пальмовые листья, а затем насыпали много земли и гравия. Благодаря этому в середине можно было разводить очаг. Если какая-нибудь еда падала на пол, она проваливалась сквозь щели, и её подбирали свиньи. Что касается топлива для огня, то они срубали деревья — высокие, тонкие стволы, — обрезали их и прислоняли к чему-нибудь в лесу, чтобы они высохли. Затем разрубали на куски длиной примерно три-четыре фута — около метра. Когда нужно было развести огонь, они сначала разжигали небольшой костёр, затем приносили один такой кусок дерева, поджигали его конец и клали в огонь. По мере того как дерево сгорало, его постепенно продвигали внутрь. Если требовался костер побольше, использовали не одно полено, а несколько. Возможно, для приготовления еды они могли одновременно подкладывать в очаг несколько таких кусков дерева. А ночью набрасывали на огонь большое количество зелёной растительности, чтобы отгонять обезьян.

На следующее утро я проснулся и увидел, что пришёл вождь деревни, находившейся немного дальше по побережью. Он согласился помочь мне добраться до немецкой миссии, расположенной на северо-западном берегу реки Вара/Varia. Это была старая немецкая лютеранская миссия, оставшаяся ещё со времён Первой мировой войны. Теперь там находились три австралийских [береговых наблюдателя](#) за воздушной обстановкой. Мы поднялись туда, и меня представили им.



Дом лютеранской миссии, каким его увидел Смит

Сколько времени потребовалось, чтобы добраться туда?

Почти целый день. Чем сильнее устаёшь, тем круче кажется подъём.

К тому времени ноги уже более-менее слушались вас?

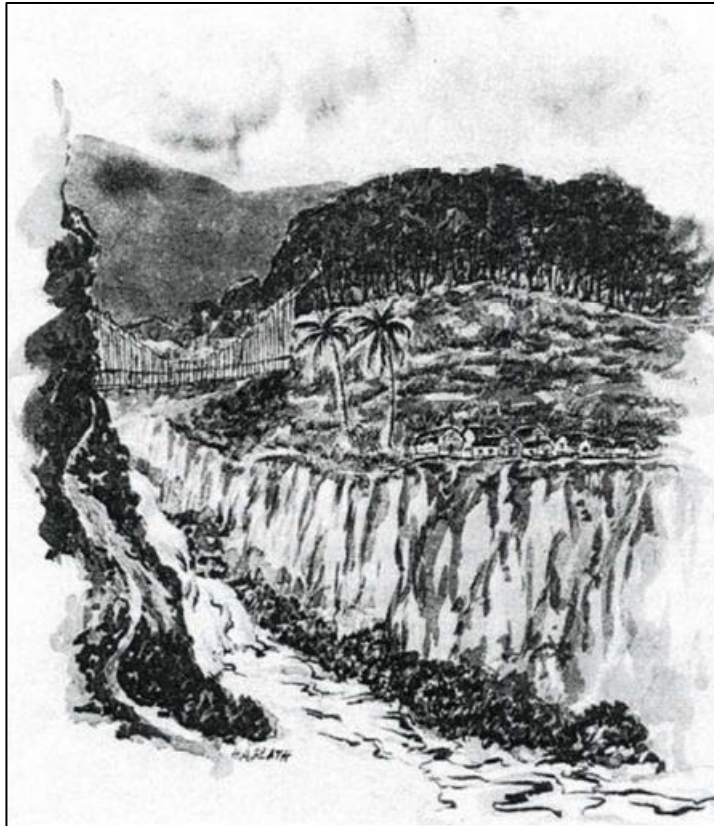
К тому моменту, когда мы добрались до вершины, они очень сильно устали, но мы всё-таки дошли. Место для наблюдательного поста они выбрали великолепное, потому что оттуда открывался хороший обзор. Самого пляжа видно не было, но можно было видеть верхушки деревьев, росших у берега. Таким образом, перед ними открывался широкий сектор океана. Их задача заключалась в том, чтобы дважды в день докладывать обо всём, что они заметили в воздухе, на земле или на воде. Они выходили на связь два раза в день. Когда я прибыл туда, они связались с командованием в тот же вечер и сообщили австралийцам, а также по линии связи острова Новая Гвинея, что я нахожусь у них. Очевидно, эта информация затем была передана в 5-ю Воздушную Армию — вероятно, в 90-ю Бомбардировочную Группу. Точно не знаю, кому именно.

Я пробыл у них одну или две ночи... пару ночей. И вот однажды один из местных жителей поднялся на холм и сообщил, что внизу, у подножия холма, в устье реки находятся японцы. Они направили туда свои бинокли и смогли различить очертания каких-то судов и нескольких десантных барж. Мы не знали, пришли ли японцы туда,

чтобы подобрать людей, отступавших после сражения за Буну и Гону, которое происходило в тридцати милях вниз по побережью... или в ста милях — сколько там было, уже не помню, — либо это были команды, прибывшие для того, чтобы снова занять позиции и продолжить борьбу. Мы решили, что нам нужно уходить, поэтому направились вниз по склону, двигаясь в противоположную сторону. Этот молодой австралиец сказал, что он добровольно... Нет, думаю, это был Жак (Jacques), пожилой мужчина. Он просто сказал, что спустится вниз и осмотрит обстановку, а потом догонит нас. Мы договорились встретиться через день или два в определённой деревне, расположенной выше по реке. У Жака была винтовка, а также пистолет. Это был пистолет калибра .45, но единственные патроны, которые у него имелись, были калибра .44. Он сказал, что, если слегка обжечь или подправить патрон, тот не проваливается в ствол, так что в крайнем случае это всё же лучше, чем ничего, поэтому он одолжил мне этот пистолет. (Смеётся.)

Так или иначе, мы продолжили спускаться и в конце концов снова собрались все вместе. Поступило сообщение, что японцы поднимаются вверх по реке. Они находились в лодке... в моторной лодке. Моторная лодка двигалась вверх по реке. Это не могли быть местные жители. Поэтому мы отошли ещё дальше вверх по течению, а местные жители должны были сообщать нам о происходящем. Затем мне выделили полицейского помощника — *police boy* — и поваренка — *cook boy*. Поваренок нашёл хорошую еду и кое-какие припасы, и я продолжил двигаться вверх по реке.

Поначалу наши рассчитывали, что смогут забрать меня у устья реки с помощью катера типа *PT*, который регулярно курсировал туда и обратно. Эти катера выполняли разведывательные задания. Возможно, они могли бы доставить туда вертолёт (*sic!* – *ВК*) или даже подводную лодку, но из-за присутствия японцев всё это стало невозможным, поэтому мне пришлось продолжать путь к верховьям реки Вариа. Дорога туда заняла почти три недели, и подъём был по-настоящему тяжёлым. Берега в большинстве мест были очень крутыми и топкими. Повсюду росло множество корней: приходилось подтягиваться, цепляясь за них, а затем снова соскальзывать вниз. Мы несколько раз переправлялись через реку по подвесным мостам, которые местные жители сооружали сами. И, надо сказать, это были по-настоящему впечатляющие инженерные конструкции. Несомненно, технике их строительства их кто-то обучил — вероятно, либо немцы, либо лютеране, которые прибыли сюда вместе с немцами... то есть представители лютеранских миссий, позднее сотрудничавших с немцами. Самый большой мост, наверное, имел около ста ярдов в длину — примерно девяносто метров, — от одного утёса до другого. При этом он провисал, наверное, футов на сто — метров на тридцать, — так как его середина находилась очень низко.



k.n

Подвесной мост, сплетенный из лиан

На мосту имелись и вертикальные подвесы. Примерно на уровне пояса был натянут лиановый канат, за который можно было держаться, чтобы сохранять равновесие. А внизу, рядом друг с другом, по всей длине моста лежали две жерди. По ним можно было идти, но требовалось соблюдать осторожность и не шагать обычным размеренным шагом, иначе мост начинал дёргаться. Поэтому приходилось идти неровным, несинхронным шагом — по сути, делая за раз только один шаг на этом узком мосту, а под нами зияла огромная пропасть. Река Вариа была довольно крупной рекой, но таких мостов мы пересекли несколько.

В конце концов мы добрались до самого дальнего участка пути, где находился ещё один пост. По дороге я прошёл мимо ещё одного наблюдательного поста, а когда мы достигли верховьев реки, там оказался третий аэродром. Они запросили самолёт. Я пробыл там, кажется, около пяти дней, и за мной прислали небольшой самолёт — что-то вроде лёгкой связной машины.

То есть там была полоса... взлётно-посадочная полоса?

Да, там была небольшая взлётно-посадочная полоса, просто вырубленная в траве. Растительность была похожа на осоку или жёсткую болотную траву. Местные жители постоянно подрезали её, и в результате получилась довольно приличная посадочная площадка. Затем мы взлетели, набрали высоту и полетели дальше, домой. Когда мы прибыли в лагерь — в австралийский лагерь, — меня спросили: «Куда вы хотите отправиться?» Я ответил: «Не знаю. Наверное, лучше всего — в штаб 5-й Воздушной Армии». Туда я и отправился. На мне была старая рваная

австралийская рубаша: моя собственная уже пришла в негодность, и её пришлось выбросить. А брюки были обрезаны выше колен, потому что они порвались...

В то время вы, должно быть, выглядели как Робинзон Крузо.

Обувь на мне всё ещё была... А ещё у меня был знак различия второго лейтенанта. В этой австралийской рубаше я вошёл туда и увидел капитана... или подполковника — кем он там был, уже не помню. Я подошёл к нему. Он посмотрел на меня и какое-то время слушал... Я заметил, как он на меня щурился. Он, вероятно, решил, что перед ним какой-то чудака или сумасшедший, но я продолжал говорить. Через некоторое время он сказал: «Подождите здесь минутку», и тут вошел какой-то человек с нашивками... старый полковник... настоящий «полковник-курица» — так сказать (*вероятно, Смит хотел сказать, что он был похож на [полковника Сэндерса](#) – основателя сети Kentucky Fried Chicken – KFC – ВК*). Он немного поговорил со мной, а затем сказал: «Идите за мной». Мы прошли дальше, и там оказался [генерал Кенни](#) (*George Churchill Kenney, командующий ВВС союзников на юго-западе Тихого океана – ВК*)... Он был командующим, находившимся там. Но там присутствовали ещё несколько генералов. Они захотели узнать все подробности. Мне дали немного спиртного, чтобы я расслабился, и я разговорился. Когда я закончил, он сказал: «Мы составим рапорт и отправим его дальше. А пока мы направим вас обратно в вашу часть». Так я вернулся в свою часть. А потом у меня начались проблемы с малярией: я попал в госпиталь.

Как вы думаете, малярией вы заразились ещё на том острове?

О да, пока находился в джунглях. Существует несколько разновидностей малярии, и у меня была одна из доброкачественных форм... Но в госпитале я столкнулся с одной проблемой. Там лежал человек, который перенёс то, что называют чёрной, или гемоглобинурийной, лихорадкой. Обычно она заканчивается смертельным исходом: она поражает мозг. Этот человек выжил, но потерял чувство равновесия.

Хорошо, расскажите немного о том, как вы оказались в госпитале после возвращения и спасения.

Я вернулся в эскадрилью, а затем у меня началась малярия — приступы появлялись время от времени, поэтому я отправился в госпиталь. К тому времени я уже долго не летал, к тому же у меня не было экипажа. Мне приходилось выполнять вылеты вместо кого-то другого в качестве замены, но, когда началась малярия, я должен был отправиться в госпиталь. Это была стандартная процедура. Там выяснилось, что я пострадал также от недоедания. Поэтому врачи решили немного меня подкормить. Как-то вечером две медсестры сказали, что собираются на какую-то спортивную игру... Я уже забыл, что именно это было, и одна из медсестёр сказала: «Я хотела бы взять вас с собой». Мы сходили на эту игру, а когда возвращались, у меня заклинило колено, я резко дёрнулся и повредил ей спину. Я всегда чувствовал себя из-за этого неловко и виновато.

Затем меня решили отправить в Австралию — по каким-то причинам, очевидно, из-за недоедания. Меня посадили на DC-3, и я не знал, кто ещё находится на борту. Мы только взлетели, убрали шасси и начали набирать высоту, как человек, сидевший напротив меня, вдруг начал что-то бормотать, выкрикивать числа, метаться и вести себя крайне возбуждённо. К нему подошли двое санитаров и попытались с ним справиться: старались заставить его сесть и надеть на него

смирительную рубашку. Я поднялся, чтобы помочь им, и, Боже, это была ошибка! Весь самолёт был полон психически больных.

И вы тоже (смеётся).

(Смит смеётся.) На самом деле тот человек сказал мне: «Сядьте и оставайтесь там. И ведите себя тихо!» И я повел себя очень послушно, потому что к этому времени я начал оглядываться на остальных ребят, и... они выглядели почти такими же странными, как тот человек, который поднял весь этот шум. В общем, в конце концов на него надели смирительную рубашку и доставили нас в Таунсвилл. Затем решили отправить меня в Катумбу/Katoomba — это город на реке, выше по течению от Сиднея. Мы отправились туда на поезде, поездка была долгой. Пока мы ещё находились где-то... не знаю точно где... Мы ехали через совершенно безлюдную лесистую местность. В общем, путешествие заняло несколько дней. И вот однажды ночью, когда мы всё ещё находились далеко на севере, поезд остановился прямо посреди ночи. Следующая остановка... следующая остановка... Вскоре мы услышали какой-то шорох. Что-то двигалось в кустах. Потом какие-то люди начали кричать, а затем всё стихло. Никто ничего не понимал: «Что случилось? Что произошло?» Через некоторое время поезд снова тронулся. Что же произошло? На следующее утро на завтрак нам подали свежее мясо. Поезд, оказывается, сбил корову, стоявшую на путях. Поэтому они разделали корову, а затем отправились ловить её телёнка, который всё ещё был рядом. Вот из-за чего и раздавался весь этот шорох.

В общем, в конце концов мы добрались до Катумбы. И... ну, не знаю... Однажды я получил увольнительную, съездил в город и купил немного опалов. В Австралии добывают много опалов, и я купил несколько камней, чтобы привезти домой. Кроме того, я приобрёл там шерстяную ткань очень хорошего качества. Я купил некоторое количество и её, а затем отправил всё это по почте родным.

Наконец меня оттуда отпустили, и я отправился в Брисбен. Там меня направили в пункт комплектования и пополнения — *replacement depot*. От малярии я полностью не излечился, в общем, я сказал врачу, что хочу домой. Он ответил: «Ну, я могу отправить вас домой через день-другой, но вам это не понравится».

Я решил, что не стоит этого делать, поэтому я просто сидел в пункте пополнения, ожидая нового назначения. Иногда туда приходили некоторые ребята, которые знали, кто я такой. Они время от времени заглядывали ко мне. И вот однажды туда прибыл экипаж... неразборчиво]. Несколько человек — двое или трое — подошли ко мне. До этого они побывали у генерала Кенни, воздушная армия которого входила в состав сил генерала [Макартура](#) (Douglas MacArthur). Так или иначе, они упомянули, что я нахожусь в пункте пополнения, и захотели узнать, почему я там оказался. Это был первый экипаж, которому предстояло вернуться домой, потому что его участники уже достаточно долго прослужили на войне. К тому же нам наконец начали выделять несколько дополнительных самолётов. В то время основные усилия военного производства были направлены на то, чтобы сначала выиграть войну в Европе, а нам доставалось лишь самое необходимое — без пополнения экипажей и без замены самолётов. Более того, мы потеряли столько машин, что одну из эскадрилий расформировали, а два или три оставшихся самолёта передали в другие группы.

Но инженерам и инженерно-техническим офицерам нужно отдать должное. Самолёт возвращался с боевого вылета... повреждённый в бою. Первое, что нужно было сделать, — инженеру - оценить, что с ним следует сделать. Если он говорил, что машину нужно ремонтировать, приступали к изготовлению деталей для ремонта. Но если он объявлял, что самолёт подлежит разборке на запчасти, все командиры экипажей тут же слетались к нему, словно рой мух. Они буквально набрасывались на самолёт, и вскоре тот просто исчезал.

То есть вы разбирали его на части?

Его оттаскивали в заросли, а потом, позднее, они собирались где-нибудь на тайном ночном совещании и говорили: «Я поменяю у тебя шину на несколько твоих потрёпанных камер...» — или что-нибудь в этом роде.

Настолько отчаянно не хватало запчастей?

Да. «Кому эта деталь нужнее всего? Что у тебя есть? Я обменяю её на что-нибудь». Вот таким и был наш интендантский корпус. Потому что поставок практически не было.

А вы успели до окончания войны попасть в другую эскадрилью?

Нет. Когда я вернулся домой, меня направили на аэродром *Davis-Monthan* в Тусоне/Tucson в качестве лётчика-инструктора. Там я, кажется, пару лет обучал экипажи *B-24*. Нет, не пару лет. Я прибыл туда, кажется, в июне 1943 года... Да, в 1943-м. Мы летали на *B-24* несколько месяцев. А незадолго до Рождества 1944 года мне приказали отправиться в Кловис/Clovis, штат Нью-Мексико, и пройти переучивание на *B-29*, поскольку аэродром *Davis-Monthan* переходил на эти самолёты. Поэтому примерно с декабря и до конца войны я был лётчиком, который помогал обучать боевые экипажи для последующей отправки за границу. Новобранцы — люди, только что окончившие лётные школы, — прибывали туда, и из них формировали экипажи точно так же, как когда-то сформировали мой экипаж. Затем мы давали им набрать определённое количество лётных часов. Существовала специальная таблица, в которой указывалось, что собой представляет программа подготовки: сколько должно быть вылетов и что именно они должны выполнять — стрельбу, бомбометание, навигационные задания или различные комбинации этих упражнений.

Так я летал на *B-29* до тех пор, пока не подал заявление на поступление в кадровый состав вооружённых сил, а затем получил из Дэвиса (*городок, в котором располагался Калифорнийский Университет – ВК*), где сообщалось, что занятия начнутся только в октябре... в конце октября или в начале ноября, что-то вроде этого. То есть занятия собирались начать очень поздно.

Это было в 1944 году?

Да... В 1944-м. В 1945-м! В 1945-м. У меня уже было достаточно баллов для увольнения. Поэтому мне потребовался всего день или два, чтобы уйти, и затем я отправился в Дэвис.

К тому времени война уже закончилась?

Да, война закончилась. В конце концов я оставался в армии ещё примерно пару месяцев после окончания войны. Ну, это произошло уже после того... Что меня несколько разочаровало, так это следующее. У нас там было много офицеров... экипажей... Я имею в виду, что экипажей было много, и в них входило немало офицеров, да и рядовых тоже. Если ребята не налётывали четыре часа за месяц, они не получали лётных денег. А лётные деньги составляли... кажется, шестьдесят процентов от основного денежного содержания. Поэтому, чтобы оказать этим людям услугу, мы брали B-29 и отправлялись на восьмичасовое задание. В воздухе мы проводили четыре часа, затем возвращались и садились, но двигатели не выключали. После этого снова взлетали и в общей сложности проводили на земле и в воздухе восемь часов — считая от первого взлёта до последней посадки. Таким образом, эти люди получали право на лётные деньги. Но тем временем мы губили самолёты, потому что в Тусоне стояла очень высокая температура, а температура головок цилиндров была ещё выше. У нас возникали серьёзные проблемы. Обычно самолёты взлетали в северо-западном направлении, прямо над городом. Когда они набирали высоту двести футов, правила требовали выровнять машину и лететь прямо и горизонтально... не на взлетном режиме, а на номинальном (режиме максимального длительного значения тяги примерно 85% от взлетного) — за исключением самого момента взлёта, — чтобы набрать достаточную воздушную скорость и охладить двигатели. А мы тем временем просто рулили по земле в летнюю жару, лишь бы дать этим людям необходимое лётное время. и это меня очень раздражало.

Вот тогда-то произошёл один случай... Я даже не знаю, стоит ли об этом рассказывать... У меня был экипаж, выполнявший ночной тренировочный полёт. Парень хорошо выполнил разворот. Он прошёл один участок схемы захода, затем базовый участок и вышел на прямую предпосадочную линию, но при этом он не снижал высоту. Я говорю ему: «Убери газ». Потом снова: «Убирай, убирай», и мне казалось, что он всё-таки справится. Затем он выпустил шасси, и я понял: «Мы не успеем! Мы приземлимся далеко за пределами обычной точки посадки». А правила — стандартная процедура эксплуатации — гласили, что если ты находишься ниже 500 футов, выпустил шасси и закрылки, то обязан садиться. У нас винт одного двигателя был зафлюгирован (с имитацией отказа) перед посадкой. Поэтому я схватился за рычаги управления, чтобы снова перевести этот двигатель в рабочее состояние. Я сказал пилоту поднять закрылки, после чего мы дали полный газ и буквально запрыгали над кактусами в юго-восточной части Тусона. Мы обогнули аэродром. У меня были знакомые на диспетчерской вышке, и, по-видимому, он никому ничего не сообщил. Я тоже, конечно, никому ничего не сказал — и на этом всё закончилось.

Итак, к моменту окончания войны вы уже были женаты, верно?

Да.

И у вас уже был ребёнок?

Да, один ребёнок.

Хорошо. Тогда расскажите, где вы находились и что произошло, когда вы узнали об окончании войны.

Мы с женой и ребёнком были на горе Лемон — это гора в нескольких милях к северу от Тусона. Мы провели время там, а затем спустились вниз и по радио услышали, что война закончилась.

А вы в тот момент всё ещё официально числились военнослужащим?

О да. После этого я ещё несколько недель летал. Но ту сразу же началось увольнение военнослужащих в запас, и я подумал: «Ну вот, наконец всё закончилось, и мы победили». Все были благодарны. Не то чтобы особенно счастливы, но благодарны.

Как вы считаете, удалось ли вам чего-то добиться во время службы своей стране в годы Второй мировой войны? Чувствуете ли вы, что выполнили определённую задачу?

Мне кажется, это стоило больше, чем я за это заплатил.

Когда вы вернулись домой... Хотя, если точнее, к моменту окончания войны вы находились в Соединённых Штатах, верно?

О да. Мы были в Тусоне.

Хорошо. А сколько времени прошло после этого, прежде чем вы окончательно ушли из армии?

Несколько недель. Я, честно говоря, не очень хорошо помню, когда именно закончилась война и когда нас уволили.

У вас были какие-нибудь трудности с возвращением к гражданской жизни?

Нет. Я просто снова стал студентом.

То есть вы вернулись к учёбе?

Я сразу же вернулся в Дэвис. На территории кампуса тогда находилось около шестисот студентов из более чем двадцати тысяч.

Вы имеете в виду Калифорнийский университет в Дэвисе?

Да. Записались всего шестьсот человек.

Как вы думаете, какой главный урок вы вынесли из своего военного опыта?

Не знаю... Я усвоил много уроков. Не могу сказать, что какой-то один был главным.

Мне кажется, вы тот, кому удалось выжить. Это один из самых важных выводов, к которым я пришла, просто разговаривая с вами. Вы действительно умеете выживать. Это врождённое качество... Как вы думаете, получили ли вы из всего пережитого какие-нибудь положительные впечатления или уроки?

Ну, не знаю, можно ли говорить о каких-то особых уроках. Были задачи, которые нужно было выполнять. Я старался их выполнять, и все остальные тоже...

Источник

<https://www.loc.gov/resource/afc2001001.00022.pd0001/?pdfPage=8>

Перевод – ИИ, редакция и литературная обработка – Владимир Крупник

Редакция – Андрей Усиков

Возврат к главной странице www.warsstory.org