



Эта песня появилась в Америке в 1943 году и называлась она "Comin' In On A Wing And A Prayer" (буквально - "Летим на крыле и молитве"). Первым ее исполнил Бинг Кросби. Вскоре она станет известной и популярной в Советском Союзе в исполнении Леонида Утёсова:

Мы летим, ковыляя во мгле,
Мы ползём на последнем крыле,
Бак пробит, хвост горит, но машина летит
На честном слове и на одном крыле...

В основе песни было реальное событие, случившееся во время Второй мировой войны в Северной Африке. В феврале 1943 года в небе над Тунисом произошло столкновение между американским бомбардировщиком B-17 "Летающая крепость" с названием "All American" из 414-й эскадрильи США и немецким истребителем Messerschmitt Bf-109. Немецкий истребитель, управляемый, вероятно, раненым пилотом протаранил заднюю часть B-17, пилотируемого лейтенантом Кендриком Р. Брэгом.

От удара немецкий истребитель развалился, но оставил куски своей обшивки в фюзеляже B-17. Левый горизонтальный стабилизатор и руль высоты "Крепости" были полностью оторваны, два правых двигателя вышли из строя и встали, в левом двигателе появилась серьезная утечка масла. Вертикальный руль был поврежден, фюзеляж пробит насквозь и держался на чудом уцелевших кусках конструкции. Радио, электрические и кислородные системы также были повреждены. Хвостовой стрелок оказался заблокирован в своей кабине, потому что был разрушен соединительный переход с хвостовой частью самолета.

Бортовые и хвостовой стрелки использовали части немецкого истребителя и стропы от парашютов в попытке хоть как-то связать хвост с фюзеляжем. Пока экипаж пытался соединить разваливающийся бомбардировщик, пилот продолжал полет и сбросил бомбы над целью. Когда люки бомбового отсека открылись, ветер ворвался в самолет с такой силой, что один из стрелков был отброшен в разлом фюзеляжа. Потребовалось несколько минут и усилия четырех членов экипажа, чтобы с помощью строп парашютов перетащить его обратно в переднюю часть самолета. Когда попытались сделать то же самое с хвостовым стрелком, хвост начал сильно вибрировать - вес стрелка придавал некоторую стабильность в хвостовой части, так что ему пришлось вернуться на свою позицию.

Чтобы хвост не отвалился окончательно, разворот назад к базе был очень медленным, самолет пролетел почти 70 лишних миль. Бомбардировщик был так сильно поврежден, что терял высоту и скорость, и вскоре остался один в небе. Вскоре еще два истребителя Me-109 атаковали злосчастный "All American". Несмотря на значительный ущерб, пулеметчики смогли отбить это нападение и вскоре немцы ретировались. Два бортовых стрелка стреляли через отверстие в верхней части фюзеляжа, а хвостовой стрелок был вынужден стрелять короткими очередями, потому что от отдачи самолет начинало разворачивать.

Союзные истребители P-51 "Mustang" встретили "All American" над морем и передали по радио на базу, что B-17 "машет плоскостями, как рыба хвостом" и что самолет с такими повреждениями не сможет совершить посадку, поэтому ему необходимо садиться на воду. "Мустанги" сопровождения остались с B-17 (с одного из них, кстати, было сделано фото раненого бомбардировщика в полёте), в отсутствии связи им пришлось передавать ему знаки руками. Лейтенант Брэгг также знаками дал понять, что все парашюты, включая запасные, были использованы на укрепление фюзеляжа и пять членов экипажа не смогут покинуть самолет, поэтому он принял решение держаться в воздухе и будет сажать машину на базе.

Спустя два с половиной часа самолет совершил вынужденную посадку на ближайшем английском аэродроме, не долетев до своей базы всего 40 километров. Никто на земле не мог поверить, что самолет вообще мог лететь в таком состоянии. Удивительно, но, как оказалось, ни один из членов экипажа даже не был ранен. 🤖

© Александр Рубинин