

**ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА**  
**М Е М У А Р Ы**

Готфрид Леске

**НЕМЕЦКИЕ  
БОМБАРДИРОВЩИКИ  
В НЕБЕ ЕВРОПЫ**



**ДНЕВНИК ОФИЦЕРА ЛЮФТВАФФЕ**

**1940–1941**

**Готфрид Леске**  
**Немецкие бомбардировщики в**  
**небе Европы. Дневник офицера**  
**люфтваффе. 1940-1941**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=609685](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609685)*

*Немецкие бомбардировщики в небе Европы. Дневник офицера  
люфтваффе. 1940-1941: Центрполиграф; Москва; 2009  
ISBN 978-5-9524-4326-6*

### **Аннотация**

Дневник нацистского летчика охватывает период с мая 1940 года, когда германская армия вторглась в Бельгию и Голландию, по январь 1941-го, когда юноша выпрыгнул из подбитого «хейнкеля» с парашютом. Записки пилота бомбардировщика, из которых становится ясным его отношение к родным, к жизни, сослуживцам, войне, противнику, высшему руководству страны, интересны тем, что типичны для многих жертв нацистской идеологии, поэтому стали важным документом, свидетельствующим против нацизма.

# Содержание

НЕИЗВЕСТНЫЙ СОЛДАТ НАЦИ	4
КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ ГОТФРИДА ЛЕСКЕ	12
ДНЕВНИК ОФИЦЕРА ЛЮФТВАФФЕ 1940– 1941	15
10–26 мая 1940 г.	15
27 мая – 6 июня 1940 г.	22
14 июня 1940 г.	29
Конец ознакомительного фрагмента.	32

**Готфрид Леске**  
**НЕМЕЦКИЕ**  
**БОМБАРДИРОВЩИКИ**  
**В НЕБЕ ЕВРОПЫ**  
**Дневник офицера**  
**люфтваффе 1940–1941**

**НЕИЗВЕСТНЫЙ СОЛДАТ НАЦИ**

Невозможно поверить в то, что написано на нижеследующих страницах. Они действительно невозможны. Если бы они не были таковыми, то не появилось бы и никакой необходимости их публиковать.

Эти страницы не выдуманы. Собственными словами молодого нацистского летчика они рассказывают о его жизни на этой войне, о его идеях, чувствах, мыслях. Они не содержат ничего, кроме подробностей его повседневной жизни – подробностей жизни пилота бомбардировщика «хейнкель», начиная с мая 1940 года, когда нацисты вторглись в Бельгию и Голландию, и заканчивая январем 1941 года, когда этот

летчик выпрыгнул с парашютом над Англией и был взят в плен. Сюда же включены несколько его писем, написанных им из лагеря для военнопленных в Канаде и составляющих логическое дополнение к его дневнику.

Этот дневник мог бы принадлежать любому нацистскому летчику. В нем нет ни сенсационных фактов, ни глубоких откровений, ни государственных секретов; разумеется, в нем нет и следов антигитлеровских настроений в немецкой армии. В нем есть другое. Готфрид Леске – стопроцентный наци, и, как свидетельствуют его письма, даже плен не изменил его ни в коей мере. Именно поэтому публикация его дневника остается актуальной.

Впервые нацистский солдат говорит то, что хочет сказать. Мы, следовательно, можем видеть подлинный портрет незнакомого немецкого солдата – ни в каком смысле не значительного, одаренного, отличного от своих сослуживцев. Судя по записям, у него не более чем средний интеллект.

Вопреки этому факту, а возможно, благодаря ему публикация дневника Леске представляется весьма важной, потому что, читая его, невозможно более поддаваться той иллюзорной идее, которая повлекла за собой столь много жертв. Существует легенда, что за все совершенные нацистами преступления ответственны только несколько самых высокопоставленных партийных бонз в Германии. Эта легенда пытается заставить нас поверить, будто огромное большинство немецкого народа невинно, потому что его ввели в заблуж-

дение. Но в определенном смысле заблудшими были и Аль Капоне, и Диллинджер, и Нельсон Детское Личико. В жизни каждого человека наступает время, когда тот факт, что некогда он был введен в заблуждение, не освобождает его более от ответственности и трагической вины. Потрясает то, что в каждой строке дневника Леске все невероятные нацистские теории и идеи провозглашаются в самом серьезном тоне.

Будьте уверены – это шокирующий документ, ни в коей мере не предназначенный для развлекательного чтения. Но «Майн кампф» тоже не досужее чтиво. Может быть, многие бедствия обошли бы мир стороной, если бы больше людей прочло «Майн кампф» до того, как стало слишком поздно.

В дневнике Леске вы найдете слишком мало из того, что составляет образ добропорядочного немца – того немца, который читает великих писателей и философов, который поклоняется своим великим художникам и композиторам, немца, столь хорошо известного своим трудолюбием, своим чувством порядка и справедливости. Если вы найдете хотя бы одну такую черту, то вам покажется удивительным сам факт, что этот дневник вообще был написан. Вообще странно, что Готфрид Леске нашел свободное время в той лихорадочной жизни блицкрига, которую он вел, чтобы набросать свои наблюдения. Вести дневник – типичная немецкая черта. Дневник Леске можно объяснить разве что общеизвестной потребностью немца представить о себе отчет.

Но то, каким образом он это сделал, – типичная чер-

та нациста. Он играет претенциозными словами и идеями, не имея точного представления, что они значат. На первый взгляд кажется, будто он обсуждает огромное число вопросов. Но если вы пристальнее вчитаетесь в текст, то поймете, что он касается только тех проблем, которые ему предоставила германская пропагандистская машина (например, его рассуждения о французских и английских летчиках). Его дневник исключительно поверхностный. Он повторяет нацистские лозунги. Он ими загипнотизирован. В тех словах, в которых этот дневник открывается нам, нет более моральных ценностей; там есть только патриотические лозунги.

Это мир ненависти. Всем известно, что побежденный ненавидит победителя и что победитель становится милосердным. Нацисты – исключение из правила. Их мир до краев полон ненависти или, если угодно, нигилизма, и потому они исполнены презрения ко всему окружающему даже в момент триумфа.

Это мир помпезных фраз и напыщенности. Судя по действиям и высказываниям летчиков из других стран и вообще людей, имеющих дело с техникой, можно прийти к выводу, что близость человека к машине учит его сдержанности в выражении чувств. Нацисты и здесь исключение. Даже тот факт, что Леске вел дневник только для себя, не предохранил его от бахвальства и помпезности третьеразрядного романиста. Обороты его речи, к примеру, нередко замечательны. Он наслаждается, называя бомбардировщики «небесной

пехотой», хотя эта фраза не его изобретение.

Думается, там есть нечто большее, чем лежащие на поверхности фразы. Кто-то назвал это «побег в напыщенность». Те части дневника, что касаются молодости Леске, а также его повседневной летной работы, содержат много интересного в этом роде. Давно известно, что летчики полагают себя существами прекраснейшими. Однако факт, что пилот бомбардировщика, сбрасывающего бомбы на незащищенные города, не имеющие военного значения, может вообразить себя средневековым рыцарем, а свой способ воевать – особо изысканным, показывает, насколько глубоко поражено его мышление.

Помимо помпезности, самая заметная особенность дневника – пугливая осторожность, сквозящая едва ли не из каждой строки. Невозможно отделаться от впечатления, что Леске постоянно боится, как бы его дневник кто-нибудь не прочел, например агент гестапо, и потому старается защитить себя от «недоразумений».

Язык дневника почти непереволим. Это достойно сожаления, потому что, я уверен, изобретенный нацистами язык столь же для них симптоматичен, как и то, что они хотят на нем выразить. Лучшее для него название – блиц-язык.

Этот язык не имеет ничего общего с тем сленгом, которым пользуются летчики всех стран. Излишне говорить, что авиатор, говорящий с товарищами или сам с собой, полагает их и себя чем-то большим, чем просто авиаторами, а свой

самолет – отнюдь не просто техническим приспособлением для полетов. Но этот блиц-язык – не столько сленг, сколько совершенно новый язык. Леске настолько же груб, дик, жесток, беспредельно агрессивен в словах, насколько нацисты таковы в делах. Он не только нарушает основополагающие законы немецкого синтаксиса и грамматики. Он меняет температуру каждого предложения. Он делает всякое нормальное, чистое слово напряженнее, резче, жестче – кто-то сказал бы «горячее». Хотя трудно приводить примеры в отрыве от контекста, все же вот два случайных экземпляра. Леске почти никогда не говорит о том, что его самолет летит. Он на марше. Это нацистский прием для выражения их агрессивности и самоуверенности. А английские летчики никогда не атакуют. Они нападают на нацистов из засады.

Этот новый немецкий, этот блиц-язык, без сомнения, был порожден в скорости и стремительности нацистских методов и вообще всего строя немецкой жизни с 1933 года. Это своего рода реминисценция экспрессионистской Германии первых послевоенных лет, которая, в свою очередь, возникла из скорости, нервозности и беспорядка того периода. Экспрессионистская Германия пыталась выразить многое в нескольких словах. Но блиц-язык говорит то, что она захотела высказать в претенциозных и разгоряченных словах, и он особенно полезен тем, кто не знает точно, что именно он хочет сказать.

Необходимо добавить, что этот новый блиц-язык не пред-

ставляет собой имитацию языка кого-либо из нынешних немецких лидеров. Он не имеет ничего общего ни с простым буржуазным австрийским Гитлера, ни с геббельсовским журналистским интеллектуальным немецким, ни со старым офицерским прусским Геринга.

С тех пор как мне довелось узнать Леске, его семью, все его окружение, хотя и весьма поверхностно, удалось прояснить многие моменты, которые в противном случае остались бы невыясненными. Эта информация была включена в сноски. Они составлены как можно более кратко с тем, чтобы не нарушать внутренний ритм самого документа.

Дневник проверили авиационные эксперты, которые были удивлены некоторыми незначительными моментами. Тем не менее после рассмотрения общего строя работы я решил ничего не менять, и поступил так потому, что сам факт, когда обычный нацистский летчик комментирует события, не обладая полной информацией, не лишен определенной симптоматической ценности. В конце концов, в этой книге не имелось в виду представить некую важную техническую информацию, а хотелось лишь дать портрет человеческого бытия. Некие факты, неточные с объективной точки зрения, могут быть весьма точными с точки зрения субъективной. Другими словами, это может помочь нашему пониманию той личности, которая все это высказала.

Хотя эта книга всего лишь портрет человеческого бытия, она весьма информативна. Знание всегда было оружием. В

этом смысле дневник Готфрида Леске может и должен быть оружием.

И в том же смысле он посвящается тем, кто знает и, зная, присоединяется к битве человечества против сил преисподней.

*Курт Рейсс*

# КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ ГОТФРИДА ЛЕСКЕ

Готфрид Леске, старший из троих детей, родился в маленьком городке в Южной Германии в 1913 году. Его сестра, родившаяся в 1918 году, умерла двух лет от роду. Младший из детей, Дитрих, родился в 1927 году.

Отец, умерший в начале 1941 года, имел прибыльное дело по производству очков в городе неподалеку от Франкфурта-на-Майне. Там он провел всю свою жизнь, и там Готфрид Леске пошел в школу. В городе проживало и до сих пор живет около пятидесяти тысяч человек. Это все из того, что достойно упоминания.

Готфрид пошел в реалгимназиум – среднюю школу, в которой преподавались латынь, французский и английский языки, однако не греческий. В 1927 году один его друг, интересовавшийся воздухоплаванием, убедил его провести каникулы в Рейнских горах, неподалеку от их города. В то время сотни молодых людей, пристрастившихся к полетам, собирались там, чтобы конструировать, строить и испытывать планеры. Как свидетельствуют близкие к семье люди, именно в Рейнских горах Леске впервые заинтересовался нацистским движением.

В конце 1928-го или в начале 1929 года он стал членом

гитлерюгенда, в значительной мере против воли отца, но под столь же значительным влиянием двух своих учителей. Через относительно короткое время он уже играл важную роль в движении гитлерюгенда в своем городе и в 1931 году стал штурмфюрером.

В течение всего этого времени его интерес к авиации только нарастал, и после окончания школы Леске решил стать пилотом. При посредстве друга Роберта, служившего пилотом в «Люфтганзе», крупнейшей немецкой авиатранспортной корпорации, его прошение о приеме в эту компанию было принято. Достаточно странно, но он не учился в системе подготовки «Люфтганзы», а был сразу переправлен в военную летную школу в Гатове близ Берлина. Там он и обрел свои крылья.

Тем временем Леске достиг определенного прогресса в партии. Он подал прошение о вступлении в СС (элитную гвардию) и, будучи проверен и проэкзаменован, принят в качестве хильфсманна.<sup>1</sup> В то же время он вступил в нелегальный корпус «Вервольф», в котором проходил секретную военную подготовку под наблюдением рейхсвера. К концу 1932 года он стал полноправным членом СС и почти тут же получил чин шарфюрера – первое звание после рядового.

После завершения обучения летному делу он был направлен в «Люфтганзу», однако всего через несколько месяцев был послан назад в Гатов – в качестве члена люфтваффе.

---

<sup>1</sup> Хильфсманн – стажер элитной гвардии.

С этого момента он состоит на действительной службе в люфтваффе. Нет никаких свидетельств, что он был среди тех, кто воевал в Испании. Около 1936 года он был послан во Франкфурт-на-Майне, где оставался до начала войны. В 1938 году получил звание оберфельдфебеля – сержанта летного состава.

Готфрид Леске несколько выше среднего роста, с пепельно-светлыми волосами, карими глазами и довольно острым носом. Его тело свидетельствует о полученной им великолепной физической подготовке. Вы могли бы назвать его красивым, если бы не привычка смотреть несколько искоса и не твердый, почти хищный рот. Он ничем не выделяется из сотен молодых немцев. Вам пришлось бы потрудиться, чтобы найти его среди них.

# ДНЕВНИК ОФИЦЕРА ЛЮФТВАФФЕ 1940–1941

*10–26 мая 1940 г.*

## ПОЧЕМУ НЕ БОМБИТЬ ГРАЖДАНСКИХ?

Много ребят ходили в ней в Польше, а некоторые даже в Испании. Они говорят – это крепость.

С утра мы снимаемся, нас сопровождают истребители. Мы собираемся вместе и идем во Францию. Это наша работа – что французских авиабаз больше нет. Если какие-то их истребители высовываются, ими занимаются наши «мессершмиты».

Прошлой ночью я слышал по радио, что мы пока что разбомбили только семьдесят два вражеских аэродрома. Наверно, все-таки побольше. Сопротивляться нам некому.

Сегодня мы сидели чуть ли не до полудня, а потом полетели на Динан. Видели французские войска, как они удирали со своей артиллерией. Еле удержались, чтобы не ударить разок-другой, но сегодня у нас дела поважнее. Когда прохо-

дили железнодорожную станцию, наткнулись на зенитки. Ни в кого не попали. Всем нашим машинам ничего. Французы – стрелки ни к черту.

Ближе к вечеру кинули десяток яиц на аэродром Ваалхавена возле Роттердама. Потом слышали, Брюссель тоже бомбили.

Бомбили аэродром Шифоль. Потом бомбили Амстердам. Потом вернулись на базу заправиться топливом и загрузиться бомбами для Гааги, но нам сказали, что на сегодня хватит.

Поднялись, еще не было пяти, сразу, как проверили моторы. На западе чистое небо. На заданной высоте на Францию. Видели внизу несколько обгорелых французских самолетов. Наверно, «мораны». На всех дорогах немецкие войска. Потом вообще ничего. Врага нигде не видно. Вроде бы весь мир пошел спать. На горизонте красный столб огня и дым. Заходим на цель. Потом еще видели немецкие войска. Великолепно! Как быстро продвигаются! Нам дают приказ, а сам командир эскадрильи не знает, что наши ребята так далеко продвинулись.

Рука оберлейтенанта Фримеля<sup>2</sup> на сбросе. Сейчас мы прямо над сражением. Французские танки против наших танков. Мы летим на высоте над нашими танками, проходим их,

---

<sup>2</sup> Офицер летного состава Вальтер Фримель, наводчик и командир экипажа бомбардировщика «хейнкель», на котором служит пилотом Леске.

резко пикируем.

А потом кладем наши яйца. Взрывается так жутко, что мы прямо чувствуем это сверху. Я опять беру вверх. Слышу снизу пулеметные очереди. Но им теперь нас не достать.

Зольнер<sup>3</sup> смотрит, что там наделали наши бомбы. Хихикает от удовольствия, я слышу по переговорнику.<sup>4</sup> Хороша сегодня работа. Наконец и я смог глянуть, что там делается внизу, смотрю, а там серо-черная масса и только танки полыхают. Хорошая работа.

Бомбили Брюссель и опять Антверпен. Народ из домов выбегает. Убежать пытаются. Мы снизились посмотреть, как они удирают. Некоторые на велосипедах, некоторые коляски детские перед собой толкают. Мы, когда подошли пониже, ударили по ним с бреющего. Они все побросали и кинулись по канавам вдоль дороги. Это, конечно, им не помогло. Бывает, в корову попадем или овцу.

Радио говорит: мы хорошо повоевали. Уничтожено триста двадцать вражеских самолетов, а мы потеряли всего несколько машин. Генерал Винкельман капитулировал. Голландцы не успели оглянуться, как мы их привели в чувство. Что французам, что англичанам скоро тоже белый свет будет в копеечку.

---

<sup>3</sup> Капрал Теодор Зольнер, пулеметчик бомбардировщика «хейнкель».

<sup>4</sup> *Переговорник* – бортовая система связи.

Прекрасный весенний день. Мы развалились на краю поля, в ближайший час никуда не летим. Мы лежим в тени большого старого дуба. Толстый Тео Зольнер уже дрыхнет. Наверно, опять слегка перебрал пивка в полдник.

Вильгельм Ледерер<sup>5</sup> читает «Фельдцайтунг». Говорит, мы уже сбили 1400 вражеских самолетов. Франц Пуцке<sup>6</sup> опять в серьезном настроении, у него это часто бывает. С самолетами, говорит, все правильно, а вот с бегущими людьми так нельзя.

Ледерер не согласен, я тоже не согласен. Ледерер говорит: – Они наши враги, да? А каждый должен убивать своих врагов, разве не так?

А я сказал:

– Кто мы такие, чтобы решать, что нам делать, а что не делать? Фюрер за нас решает.

Пуцке не согласен, и Ледерер обозвал его демократическим трусом. Мне пришлось вступиться, а то бы они вцепились друг другу в глотки. Пуцке, конечно, не демократический трус. Просто у него нет особого интереса. На самом деле он хотел быть инженером. Авиационным инженером. Но у его папаши было туго с деньжатами. Его отец мелкий служащий в какой-то торговой компании в Дюссельдорфе. Так что Францу пришлось идти работать на авиационный завод. Но он не сачок. Говорят, в Испании он работал великолепно.

---

<sup>5</sup> Капрал Вильгельм Ледерер, бортрадист бомбардировщика.

<sup>6</sup> Сержант Франц Пуцке, бортинженер «хейнкеля».

Камбре бомбили. В городе, наверно, было полно беженцев. Когда мы поворачивали домой, полгорода горело. По крайней мере, такое было впечатление.

Прилетели, пошли в столовую, а там какой-то журналист говорит, что война его застала в Амстердаме, а теперь он возвращается в свою газету в Лейпциг. За ужином рассказывал нам, что там было в Амстердаме, когда мы прошли по городу. Они посадили его в отель. Говорит, что не особенно волновался, потому что знал, что мы скоро будем там. Рассказывал, что проснулся посреди ночи от страшного орудейного гула. А потом начались взрывы. А потом он просто вышел на улицу. Никто не пытался его остановить, хотя он считался вроде как пленник. Он видел, что мы идем очень низко, хотя заградительный огонь был сумасшедший. В воздухе стоял сплошной дым, а шум был страшный, огонь сумасшедший. Потом какие-то темные точки стали падать с самолетов. Говорит, сначала ему стало малость не по себе, подумал, что это бомбы. А потом увидел раскрывающиеся парашюты, это наши ребята спускались на пригород или еще дальше. Голландцы стреляли по ним из винтовок, из пулеметов, хорошо хоть, что стрелки из них никакие. Хотя, как ему показалось, в нескольких все-таки попали.

Это гнилое дело – стрелять в беззащитных парашютистов, дикость какая-то. Голландцы как они есть. Я думаю, это противоречит международным конвенциям.

Немецкое радио сообщает, что Париж эвакуирован. Мы

сейчас бросаем наши яйца на порты Канала (пролив Ла-Манш). Погода идеальная.

Иногда летишь довольно продолжительное время и вообще никого не видишь. Даже фермы все пустые. Ничего удивительного. Они нас боятся. А потом опять наскაკиваем на дорогу, которая кишит народом. Тогда мы вниз, и наши мелкокалиберные пулеметы начинают тараторить. Они гражданские? Ну и что такого? Это война или что?

Бомбили Булонь. Когда уходили, дым был такой густой, что ничего нельзя было рассмотреть. Те, кто побежал в этот город, здорово попались. Разбегались в разные стороны как тараканы. Некоторые прямо под наши танки.

Голландские тюльпановые поля почти нетронуты. Оберлейтенант сказал нам: приказ Геринга.

Радио передало, что мы уничтожили 2400 вражеских самолетов. Многие не успели даже взлететь.

Это прямо совпадение. Вчера вечером я записал сообщение нашего радио, а всего через несколько часов мы вышли бомбить французскую базу. Прекрасные поля, по краям деревья, невысокие холмы вдалеке. Представьте наше изумление, когда мы увидели все эти «мораны» сидящими на земле. Оберлейтенант Фримель начал считать, досчитал до двадцати и бросил. Ударили мы мгновенно. Никакого ответа, видели только нескольких их пилотов, как они бежали к своим машинам. Первый раз промахнулись, но вторая серия пошла

точно в цель. Зрелище получилось замечательное. В воздухе кружились куски самолетов, а огонь прямо разливался по земле. Я опять дал вниз, и наши пулеметы довершили дело. Я не думаю, что хоть один из этих самолетов когда-нибудь еще взлетит.

Радио передает, что мы занимаем территорию без остановок. Наша артиллерия бомбит Ипр. Враг пытается зацепиться за Дюнкирхен.<sup>7</sup> Но я все-таки думаю, что скорее всего они просто хотят удрать по дороге через этот Дюнкирхен. Они укрепили город, и ребята, которые кидали яйца на тамошние доки, рассказывали, что зенитки бьют очень сильно. Но это все равно им не поможет.

Ледерер считает, что война закончится через две недели. Оберлейтенант послушал его, но ничего не сказал. Он вообще много не говорит. Оберлейтенант Фримель классный парень, к тому же отличный спортсмен и ведет себя очень достойно. Говорят, что он на короткой ноге со многими близкими к фюреру. Ничего удивительного. Он очень высоко стоит в партии.

Бомбили Дюнкирхен. Город теперь, наверное, весь в руинах. Нефтяные запасы взрывались со страшной силой. Все небо заволочло черным дымом, а издалека это казалось громадной башней. Взрывы были почти каждую минуту. Грохот внизу, наверное, был ужасный.

Когда вернулись, узнали, что наши взяли Булонь.

---

<sup>7</sup> Дюнкирхен – Дюнкерк.

*27 мая – 6 июня 1940 г.*

## **ДЮНКИРХЕН**

Бельгийцы капитулировали. Главное, какого черта им вообще было начинать эту войну против нас? Такие тупые. Мы, немцы, непобедимы.

Говорят, эти томми пытаются улизнуть через Канал. Одно дело – пытаться, но другое дело – сделать. Я думаю, мы выскажем свое мнение по этому поводу. Чертовы томми. На этот раз им все будет не так просто. Пытаются удрать назад к папе с мамой. Не получится. А если получится, их родная мама не узнает.

Когда мы сегодня подлетали к Дюнкирхену, увидели на горизонте облака черного дыма. Ребята, которые побывали здесь до нас, хорошо поработали.

Мы уже были готовы пикировать и класть наши яйца, когда целая пачка «харрикейнов» неожиданно накинута на нас сверху. Но наши «мессершмиты» были тут как тут и очень были рады ввязаться в хорошую драку. Вдруг я увидел, как один из «харрикейнов» пристроился к нашему хвосту, но не тут-то было. Смотрю, а у него одно крыло распалось на две части и он горит и падает. Пока мы сбрасывали боезапас, видели, как падали «харрикейны» и несколько наших истребителей, все время падали какие-то куски. Все это погружалось в целое море огня; выглядело так, будто каждый

дом в городе горит. А почему бы ему не гореть? Он должен гореть долго и жарко, чтобы всем хватило.

Англичанам повезло больше, чем этим умникам. Погода совсем испортилась, все время туман и низкая облачность. Практически только на бреющем и летаем.

Мы летим так низко над песчаными дюнами, что ясно видим, как там лежат их раненные солдаты, ждут, когда о них кто-нибудь позаботится. Наверное, там таких нет. Некоторые куда-то переползают. Конечно, до Англии им не доползти. Спасибо, Господи, за Канал!

Бомбили корабли в порту Дюнкирхена. Хотя это довольно опасное дело – летать так низко. Ударили по судну, а потом видим, как толпы солдат прыгают в воду и плывут к берегу. А немного погодя, когда мы сделали круг и вернулись, видим, что судно осталось на плаву. Самое смешное, что со всех сторон к нему плывут люди, наверное, те же самые, что попрыгали с него перед тем. Что и говорить, англичане знают толк в плавании на длинные дистанции.

Штаб сообщает, что три английских эсминца и военный транспорт потоплены в порту на Канале. Не завидую тем, кто был на этих посудинах. Погода все еще отвратительная.

С ума сойти можно. Черт возьми, здесь – они, а вот здесь были мы. Они были у нас почти в руках. Но все равно удрали. Конечно, не все удрали, но все равно слишком много.

Конечно, если бы у нас были все наши истребители, этого никогда бы не случилось. Над Дюнкирхеном у них их было гораздо больше, чем у нас. Потому что все случилось гораздо быстрее, чем ожидал штаб. То есть, конечно, я вовсе не хочу критиковать штаб. В конце концов, никому и присниться не могло, что французы и бельгийцы что-то могут делать, кроме как удирать. Наши ребята должны были только бежать за ними. Достаточно быстро, между прочим. А теперь наши истребители базируются слишком далеко от фронта, чтобы их можно было постоянно в достаточном количестве держать в небе над Дюнкирхеном. Англичанам было гораздо ближе. У них было большое преимущество.

Наконец погода улучшается. Оберлейтенант Фримель полагает, что у нас были большие потери. Но наверное, все теперь будет не так плохо, как в тот раз. Наша артиллерия выдвинулась далеко вперед, так что может теперь обстреливать Дюнкирхен.

Если не снизиться достаточно низко, слишком много наших драгоценных яичек падает в воду. Да и зенитный огонь довольно плотный, так что я всегда вздыхаю с облегчением, когда вывожу машину на высоту. Мы, кажется, ни разу не возвращались без нескольких дырок в крыльях. Но в жизненно важные места пока ни разу не попало.

Иногда мне кажется, что это просто невозможно. Как такое может происходить? Я имею в виду корабли. Куда ни по-

смотришь, сплошь черные точки. Откуда, черт возьми, все они берутся! Как эти томми умудряются собраться все вместе? Колдовство какое-то. Похоже, они все это планируют заранее. Я знаю, что наши штабы всегда все планируют на недели, а кое-что и на годы. Я думаю, что так. Но англичане не могут знать этого заранее. Но как они это делают? С ума сойти можно. Кажется, они у нас в руках, и тут они проскальзывают у нас меж пальцев. Эти посудины – они возникают ниоткуда. Некоторые такие маленькие, яхты, или баржи, или рыболовецкие шлюпки, как они вообще умудряются сюда доплыть. Наверное, не все они возвращаются назад, тонут. А мы им помогаем.

Надо отдать должное англичанам. Они никогда не устают. Наверное, многие из них совсем бросили спать. Тео Зольнер, он-то уж точно не продержится без сна двадцать четыре часа, говорит, что они принимают какие-то таблетки, чтобы не засыпать. Но все равно, я думаю, они возвращаются в Англию, заправляются, загружаются и опять летят на Дюнкирхен без отдыха. А нам гораздо лучше. У нас регулярный сон, а иногда нас вообще никуда не посылают. Это потому что фюрер и Геринг все предусмотрели, и предусмотрели вовремя.

Сегодня вечером, после ужина, я говорил об этом с Пуцке, Ледерером и Зольнером. Все согласились, что англичане дерутся на удивление хорошо. Но это им не поможет. Просто мы намного лучше. Должно быть, потому, что у нас хорошая

подготовка.

За разговором я узнал, что Ледерер прошел ту же школу, что и я, – Гатов. Вот это да! Ну не смешно? Вы несколько недель вместе в одной машине и даже не знаете подобных вещей! Мы еще долго болтали о Гатове. На всей земле нет другого такого места. Это не просто школа, это целый город, построенный специально для нас. А подземные ангары – это нечто! Ледерер, конечно, малость помоложе меня. Где-то около двадцати четырех. Он сын мюнхенского врача. Он вообще-то не должен был этого рассказывать, но как только раскрыл рот, так все и выболтал. Мы еще долго рассказывали друг другу истории про наших инструкторов. Иногда кажется, я только вчера первый раз сделал горку. Пущке рассказал нам немного об Испании. Он был там механиком на «Дорнье-17». Он говорит, в Испании особо делать было нечего. Было скучновато. Единственным развлечением было наблюдать за итальянскими летчиками.

Зольнер захотел узнать, что для каждого из нас было самым трудным в летной учебе. В самом деле, смешной вопрос. Я никогда не задумывался над этим. И не уверен, что другие об этом думали. Собственно говоря, летать вообще не такое трудное дело. Самый трудный момент – это, наверное, когда ты в первый раз один в воздухе. Когда ты совершенно один в самолете. Но, насколько помнится, раздумывать об этом было некогда.

Дюнкирхен начинает раздражать. Все время этот Дюнкирхен. Только и делаем, что бомбим, бомбим и бомбим. Все время бомбардировки судов и доков. Я не знаю, остался ли во всем городе стоять хоть один дом. Иногда, когда хорошо попали в цель, нам видно, как людей выбрасывает в воздух взрывной волной. Мы кучами сбрасываем наши яйца, опять и опять. Но в эти маленькие лодки попасть все-таки невозможно. И они уплывают.

Все деревни вокруг Дюнкирхена сейчас горят, если, конечно, не превратились в пепел к этому времени. Над полями сплошной покров дыма.

По радио передали, что возле Дюнкирхена потоплено три английских военных транспорта. Это было захватывающе, как в движущихся картинках, когда их быстро листаешь. Английские корабли были уже почти в открытом море, уходили зигзагами от наших «дорнье». Первые яйца промазали, но наши ребята привели свои расчеты в порядок. Потом попали по первому кораблю, он вспыхнул от носа до кормы и через несколько минут скрылся под водой. Потом попали во второй, и он тоже затонул. А потом третий нашел свою судьбу. Это, наверное, было колоссально. Чертовская удача. Жаль, что мне не приходилось участвовать в таких шуточках. Мы все бомбим и бомбим, и все, что мы можем сделать, – это чтобы они убралась отсюда.

Штаб сообщил, что нас переводят под Париж. Это ко времени. Надеюсь, нам дадут сбросить им несколько посылочек.

*14 июня 1940 г.*

## **ОНИ НЕ ХОТЕЛИ УМИРАТЬ**

Сегодня вечером у нас в столовой был необычный гость. Французский летчик, пилот «Морана-406». Его сбили над станцией Дози, там небольшой патруль их истребителей пытался накрыть авангард наших войск. Они, наверное, и представить себе не могли, что наши зенитки уже там. Еще бы, ведь наш моторизованный отряд взял этот район всего день или два назад. Но наши зенитки были тут как тут, так что французикам пришлось резко дергать вверх и они ничего не смогли сделать. А потом на них накиннулись наши «мессершмиты». Французы все как один повернули хвосты и драпанули что было мочи. Все, кроме нашего друга. Он пошел на одного из наших «хейнкелей».

Меллер<sup>8</sup> рассказывал мне, что этот бедолага вел себя как совсем слепой. Он, кажется, даже и не понял, что с нами были «мессершмиты». Можно было подумать, что это его первый полет. Комедия продолжалась несколько секунд, после чего один из наших «мессершмитов» всадил ему в хвост порцию свинца. В следующий момент его «моран» был весь в огне. Пилот еле успел выпрыгнуть.

Я, кажется, никогда в жизни не видел до такой степе-

---

<sup>8</sup> Меллер – пилот «мессершмита», имя неизвестно.

ни уставшего человека. Глаза, совсем красные от усталости, опухли так, что еле открывались. Пару раз за время еды он засыпал и чуть не падал головой в тарелку. Но тут же просыпался и пытался улыбаться, будто бы извинялся. По его виду нельзя было сказать, что он особо расстроен из-за того, что попал в плен. Может, он просто слишком устал? Когда мы спросили его об этом, он просто пожал плечами: «Война для меня закончилась». Это все, что он сказал. Он был совершенно спокоен и нисколько не печалился по этому поводу.

Как оказалось, он говорил по-немецки. Мне пришлось немного понервничать, пока я не убедился в этом сам. Дело в том, что я как-то сказал своим товарищам, что говорю по-французски, я изучал его в школе. Но я не знал, насколько мои знания соответствуют настоящему французскому. Когда его привезли, Пуцке и Зольнер ехидно посмеивались, думали, наконец-то они меня разоблачат. Но потом выяснилось, что он говорит на немецком довольно хорошо, и слава богу. Он учился в Дрездене. Музыкае.

Разница просто огромная. Я имею в виду между нами и этим пленником. Мы разные совершенно. Например, мы гораздо лучше летаем, чем эти французы. Мне становится смешно, когда я вспоминаю, как этот Версальский договор пытался запретить нам летать. Это все равно что вытащить рыбу из воды. Эти версальские господа не принимали во внимание немецкую молодежь. Когда мы не могли строить моторные самолеты, мы просто собирались в Рейнских горах

и строили там планеры. Версальским господам не пришло в голову, что, хотя мы не можем строить военные самолеты, мы все-таки можем строить самолеты коммерческие, и через несколько лет мы оказались во главе европейской коммерческой авиации. Потому что мы очень рано поняли, что будущее принадлежит той стране, которая господствует в воздухе.

Мы высказали все это французу. Он сильно удивился. Повторял снова и снова: «Вас так много. Вас ужасно много». Он просто не мог остановиться. Наверное, их еврейская французская пресса пишет в том смысле, что нацисты не понимают, что это такое – летать. Мы уже не могли сдерживать смеха, когда он повторил это еще раз. Но если серьезно, в этом нет ничего сверхъестественного. Наша армия летчиков не выросла из-под земли. Задолго до того, как фюрер дал приказ, все было готово.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.