

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

Петер Хенн

# **ПОСЛЕДНЕЕ СРАЖЕНИЕ**



**НЕМЕЦКАЯ АВИАЦИЯ  
В ПОСЛЕДНИЕ МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ**

**1944–1945**

Петер Хенн

**Последнее сражение.  
Немецкая авиация в последние  
месяцы войны. 1944-1945**

«Центрполиграф»

## **Хенн П.**

Последнее сражение. Немецкая авиация в последние месяцы войны. 1944-1945 / П. Хенн — «Центрполиграф»,

Петер Хенн, летчик-истребитель из 51-й истребительной эскадры «Мёльдерс», а затем командир эскадрильи из 4-й эскадры непосредственной поддержки войск на поле боя, рассказывает о воздушных сражениях последних лет Второй мировой войны. Его бросили в бой в 1943 году, когда неудачи Гитлера начинали становиться все более серьезными. Хенн воевал в Италии, участвовал в воздушных схватках во Франции после высадки союзников и закончил войну в Чехословакии, попав в плен к русским.

# Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
Глава 1 СПАСЕНИЕ С СИЦИЛИИ	11
Глава 2 УЦЕЛЕВШАЯ ЧЕТВЕРКА	19
Конец ознакомительного фрагмента.	21

# Петер Хенн

## Последнее сражение. Воспоминания немецкого летчика-истребителя. 1943–1945

### ПРЕДИСЛОВИЕ

Потеря обеих ног – это высокая цена за то, чтобы иметь право, по крайней мере, на то, чтобы тебя выслушали. Нечасто можно найти человека, который отдал бы больше, и все же это была цена, заплаченная Петером Хенном за то, чтобы написать свою книгу. Даже если память плохой советчик, когда приходится вспоминать события десятилетней давности,<sup>1</sup> то костыли или протезы служат прекраснейшим напоминанием. Не в этом ли причина силы, скрывающейся в этих воспоминаниях очевидца? Я так не думаю. Но надо признать, что последнее утверждение имеет смысл и его нельзя не принимать во внимание.

Мы имеем перед собой книгу бывшего врага. Она не столь значима, как, например, «Дневник» Эрнста Юнгера<sup>2</sup> – столь сдержанного в выражениях и столь же опасного в своем губительном восхвалении войны – или «Ответные действия» фанатичного Эрнста фон Саломона<sup>3</sup> в их отвратительной откровенности. Автора мало заботит, нравится ли он или вызывает неодобрение, тешит ли он или разрушает ожидания своего собственного народа или своей же военной касты. В некоторой степени это может объяснить отсутствие успеха его книги в Германии. Петер Хенн стал солдатом только потому, что его страна вступила в войну, иначе в мирное время он был бы гражданским летчиком. Он, кажется, не был нацистом или ярым националистом, и никогда не касается этой темы, за исключением слов о недоверии к высоким партийным сановникам и к аргументам их пропаганды. Хенн взял в руки оружие только потому, что надеялся на то, что однажды сможет снова отложить его. Штабные офицеры могут расхваливать летные данные «Мессершмитта-109», который, как предполагалось, превосходил вражеские самолеты. Петер Хенн непосредственно сам летал на Me-109 и чувствовал машину гораздо лучше, чем перо в своих руках. Но профессиональные писатели и мемуары штабных офицеров волнуют нас гораздо меньше, чем Петер Хенн, пытающийся уйти от пушечных очередей «Лайтнинга» или раскачивающийся на стропах разорванного парашюта.

Это потому, что он формулирует одну из важнейших истин любой войны: угроза смерти дает понимание сути людей и событий, выводит на свет любые фальшивые идеи. Идеи управляют миром и развязывают войны, но люди, которые рискуют жизнью, могут сами, под беспощадным и слепящим светом своей судьбы, судить об этих идеях, убивающих их товарищей и, в конечном счете, их самих. Исходя из вышесказанного голос Петера Хенна, бывшего летчика-истребителя из эскадры «Мёльдерс»<sup>4</sup> и командира эскадрильи из 4-й эскадры непосред-

---

<sup>1</sup> Эта книга Петера Хенна была впервые опубликована в 1954 г. (*Здесь и далее примеч. пер.*)

<sup>2</sup> Юнгер Эрнст (1895–1998) – немецкий писатель, который, изображая ужасы войны, в то же время утверждал, что она дает возможность «глубочайшего жизненного переживания» и «внутренний опыт».

<sup>3</sup> Саломон Эрнст фон (1902–1972) – немецкий радикал-националист. После Первой мировой войны он был членом так называемого «Добровольческого корпуса» и в 1919 г. сражался с красноармейцами в Прибалтике и с коммунистами в Германии. 24 июня 1922 г. фон Саломон участвовал в убийстве министра иностранных дел Веймарской республики Вальтера Ратенау в отместку за то, что тот подписал Версальский договор. Он был арестован и до 1928 г. находился в тюрьме. Во времена Третьего рейха он не принимал активного участия в политической жизни и писал сценарии для киностудии UFA.

<sup>4</sup> Имеется в виду 51-я истребительная эскадра люфтваффе (Jagdgeschwader 51, или JG51). Она получила почетное наименование «Мёльдерс» после того, как ее прежний командир оберст Вернер Мёльдерс, первым из пилотов люфтваффе преодолевший рубеж в 100 побед, 22 ноября 1941 г. погиб в авиакатастрофе.

ственной поддержки войск на поле боя,<sup>5</sup> будет услышан и сегодня и завтра, и мы должны надеяться на то, что он достигнет любой части земного шара, где живут с надеждой на мирное будущее.

Петер Хенн родился 18 апреля 1920 г. Он никогда не пытался избегать опасностей, которым подвергались его товарищи, и совершал самые безрассудные поступки. Он однажды едва не был разорван надвое, взлетая на самолете с крошечной каменистой площадки в Италии, чтобы сбежать – если верить его словам – от союзнических танков. Он, конечно, мог уехать и в автомобиле, но трудности привлекали этого человека, который хотел победить, попытавшись сделать невозможное. Были все предпосылки к тому, что в тот день он мог погибнуть, и удивительно, что ему удалось спастись. Но самым большим удовольствием для этого бесшабашного юноши было шелкнуть каблуками перед Стариком – командиром своей группы, которому, вероятно, было лет тридцать<sup>6</sup> и который недолюбливал его, – и доложить после некоего нового злключения: «Лейтенант Хенн вернулся из боевого вылета». А после всего этого наслаждаться его неприязненным изумлением.

Петер Хенн – двадцатитрехлетний лейтенант, сын сельского почтальона, предполагавшего, что тот станет учителем, – едва ли устраивал командира истребительной группы. В люфтваффе, как и в вермахте, всегда холили лишь офицеров, окончивших высшие военные училища. Остальные рассматривались в качестве обычного пушечного мяса и расходного материала. Но война распределяет звания и почести наугад.

В моем представлении образ Петера Хенна ни в коем случае не противоречит образам известных асов всех стран, заслуживших медали, кресты с дубовыми листьями<sup>7</sup> и прочие награды, которые открывали своим обладателям дорогу в советы директоров крупных компаний и к заключению удачных браков. Уберите их золотые цепочки, орлов и погоны, и Петер Хенн будет напоминать одного из этих веселых молодых людей, которых все мы знали в течение войны и чье хорошее расположение духа ничто не могло уничтожить. Потрепанная фуражка, небрежно сдвинутая на одно ухо, придавала ему вид механика, ставшего офицером, но стоило обратить внимание на честный, открытый взгляд и жесткие линии рта, становилось ясно: перед вами настоящий воин.

Его бросили в бой в 1943 г., в момент, когда неудачи Гитлера начинали становиться все более серьезными, и было очевидно, что поражения не вносили в военную службу ничего похожего на здравый смысл и человечность. Он был послан в Италию, возвращен в Германию, вернулся обратно в Италию, провел некоторое время в госпиталях в Румынии, участвовал в сумасшедших схватках на Втором фронте<sup>8</sup> и закончил войну в Чехословакии, попав в плен к русским, из которого вернулся в 1947 г. инвалидом. Преследуемый со всех сторон поражениями, он шел от несчастья к несчастью, авариям, прыжкам с парашютом, пробуждению в операционной, воссоединению со своими товарищами, пока некое новое бедствие не бросало его вниз...

---

<sup>5</sup> Эскадра имела обозначение SG4 (Schlachtgeschwader 4).

<sup>6</sup> Имеется в виду Карл Раммельт, с 7 июня 1943 г. командир 2-й группы 51-й истребительной эскадры (II./JG51), которому в июне 1944 г. действительно исполнилось тридцать лет. 23 декабря 1944 г. его Bf-109G-14 был сбит над Венгрией в бою с американскими самолетами, Раммельт получил тяжелое ранение и в боях уже больше не участвовал. Согласно данным люфтваффе, он одержал 46 воздушных побед.

<sup>7</sup> Имеется в виду немецкий Рыцарский крест Железного креста с дубовыми листьями, который был учрежден 3 июля 1940 г. и стал четвертым по старшинству среди пяти степеней Рыцарского креста. Однако автор предисловия ошибается, утверждая, что эта награда автоматически открывала путь в руководство компаний и вела к выгодным бракам. Многие асы люфтваффе, удостоенные высших наград, после Второй мировой войны вели достаточно скромный образ жизни. Подобное утверждение больше подходит к американским асам, которых высокие награды и популярность делали выгодными кандидатами в советы директоров крупных компаний.

<sup>8</sup> Так называли фронт, созданный во Франции после высадки союзнических сил на побережье Нормандии 6 июня 1944 г.

В сражениях он одерживал победы, которые не обходились без жертв. В одном из боев, когда его преследовали десять «Тандерболтов», ему повезло поймать одного из них в прицел своих пушек, и он не упустил случая нажать на спуск. Хенн, должно быть, послал нескольких своих врагов на землю, но можно предположить, что их было не больше, чем у Ричарда Хиллари, чей издатель сообщает нам, что он сбил пять немецких самолетов в ходе Битвы за Англию.<sup>9</sup> Петер Хенн не имел привычки кричать о своих победах в микрофон. Он не хвастался о «новой победе». Когда Геринг, которого каждый в люфтваффе называл Германом, посетил его группу и произнес одну из своих бредовых речей, все ожидали, что лейтенант Хенн устроит скандал, сказав нечто безрассудное, потому что не сможет сдержаться. Но кто знает, при иных обстоятельствах, например находясь в составе победоносных эскадрилий в Польше в 1939 г. или в период Французской кампании 1940 г., не был бы лейтенант Хенн опьянен победами? Есть, очевидно, существенное различие между легчиками-истребителями во времена побед и во времена поражений.

В чем же причина человечности Петера Хенна? Полковник Аккар,<sup>10</sup> казалось, говорил об этом, когда в журнале *Forces Aériennes Françaises* (№ 66) написал, что «летчик-истребитель – это или победитель, или никто», пытаясь объяснить, почему обе книги Ричарда Хиллари и его письма читаются так, как будто они написаны пилотом бомбардировщика, то есть участником боевых действий, имевшим много времени для размышлений. Он убежден, что лейтенант Хенн не обладал духом летчика-истребителя и что печально известный Рудель с его золотыми дубовыми листьями и бриллиантами, который был всего лишь пилотом «Штуки»,<sup>11</sup> обладал им в гораздо большей степени.

Мы должны допустить, что Рудель никогда не чувствовал никакого сострадания, ни к себе, ни к другим.<sup>12</sup> Он был жестким человеком – жестким и беспощадным к себе, в то время как Петер Хенн, кстати, как и Аккар, мог быть растроган по поводу упавшего в море или погибшего приятеля. Или приходил в ярость от высокопарных речей «наземных» чиновников. Его нервы были взвинчены, потому что он ясно видел причины краха люфтваффе на земле и в

---

<sup>9</sup> Флаинг-офицер Ричард Хиллари, летая в составе 603 Sqdn. RAF, в ходе Битвы за Англию одержал пять личных, три групповых и две вероятных победы, а также повредил еще два самолета. 3 сентября 1940 г. его «Спитфайр» Mk.I в бою с Bf-109E из II./JG26 был сбит над Ла-Маншем в районе города Маргита. Хиллари получил тяжелые ожоги лица, но выпрыгнул с парашютом и вскоре был подобран спасательным катером. Он провел в госпитале больше года и продолжил летать лишь в 1942 г. Хиллари погиб 8 января 1943 г., разбившись в ходе ночного тренировочного полета на двухмоторном «Бленхейме».

<sup>10</sup> Французский летчик-истребитель Жан Мари Аккар в мае 1940 г. в боях над Францией одержал 12 групповых побед. Днем 1 июня 1940 г. во время атаки группы He-111 из I./KG53, возвращавшейся после налета на железнодорожную станцию в Гренобле, его «Хок» 75A был подбит ответным огнем немецких бортстрелков. Аккар получил тяжелое пулевое ранение в голову, но все же смог выпрыгнуть с парашютом и опустился на землю уже в бессознательном состоянии. Можно сказать, что он родился в рубашке. Пуля, пробив лобовое стекло пилотской кабины, вероятно, потеряла значительную часть своей энергии. Попав точно между глаз, она застряла в черепе, не затронув мозг. Осмотрев рану, врачи решили не удалять пулю, так как опасались, что в результате операции Аккар потеряет зрение. В результате немецкая пуля так и осталась у него в голове. Аккар пошел на поправку и во время нахождения в госпитале даже написал книгу «Охотники в небе», в которой рассказывал о действиях своей истребительной группы в ходе боев над Францией в 1939–1940 гг. Он прослужил во французских ВВС до апреля 1965 г., выйдя в отставку в звании корпусного генерала.

<sup>11</sup> Ханс-Ульрих Рудель, летая на Ju-87, выполнил в ходе Второй мировой войны 2530 боевых вылетов. Согласно данным люфтваффе, он уничтожил 519 танков, более 800 автомобилей, 150 позиций артиллерийских батарей и четыре бронепоезда, тяжело повредил один линкор, потопил 2 эсминца и около 70 десантных судов. При этом сам Рудель свыше тридцати раз был сбит зенитным огнем и пять раз был ранен. 8 февраля 1945 г. в ходе атаки советских танков севернее Франкфурта-на-Одере в его Ju-87G попал 40-мм зенитный снаряд. Руделю раздробило правую голень, но он смог посадить горящий самолет в расположении своих войск. В тот же день в госпитале раздробленную голень Руделю ампутировали, но уже через шесть недель он вернулся в свою эскадру и продолжил боевые вылеты. 1 января 1945 г. оберст Рудель стал единственным человеком в Третьем рейхе, награжденным Рыцарским крестом с золотыми дубовыми листьями, мечами и бриллиантами.

<sup>12</sup> Когда речь идет о такой тонкой материи, как чувство сострадания, вряд ли можно о ком-то судить однозначно. Так, тот же Рудель шесть раз приземлялся за линией фронта, чтобы вывезти сбитые экипажи, а седьмая такая посадка едва не стоила ему жизни. Хотя надо признать, что неординарная личность Руделя всегда была предметом споров и противоположных оценок. Например, Гюнтер Ралль, один из лучших асов люфтваффе, в одном из своих интервью так охарактеризовал Руделя: «Несомненно, он немного был похож на маньяка... я был удивлен, насколько это был эгоцентричный человек. Он действительно считал себя великим».

воздухе, а чужь, вешаемая рейхсминистерством пропаганды по радио, оставляла его равнодушным. Он лишь с презрением пожимал плечами. Он использует слово «бойня», когда речь заходит о войне. Так оно и есть. Должны ли мы назвать этого необычного летчика-истребителя злым гением, я не могу сказать, но очевидно, что он был талантливым человеком. Лейтенант Хенн слишком много размышлял, и командир его группы не лучшим образом отзывался о нем в своем личном рапорте. «Лучшая вещь, которую можно сделать, – советовал он Хенну, – состоит в том, чтобы бросаться в бой, нажимать на спуск оружия и ни о чем не думать». Фактически это был моральный принцип всех летчиков-истребителей, а также и первое правило войны. Но когда об этом нельзя думать, остается лишь, как я полагаю, оставить службу.

По-моему, Шарль Бенуа рассказывал следующую историю: однажды император Юлий Цезарь на берегу некоей чужой реки проводил учения своих частей, состоящих из варваров, и выглядел настолько угрюмым, что его спросили, что случилось. Покачивая головой и по-прежнему выглядя сумрачно, он отвернулся. Но когда его советники продолжали настаивать, он коротко обронил: «Это занятие для философа».

И все же в ходе успешного вылета, в редких случаях, когда его самолет не был поврежден, или в день, когда его эскадрилья разбила соединение «Либереиторов», рискнувшее без сопровождения появиться над Италией, Петер Хенн старается не задумываться ни о чем. Но когда его снова начинают преследовать «Лайтнинги», когда под их очередями его самолет звенит, словно кольчуга под ударами меча, и когда он сам, полуослепший от прилившей крови, с трудом выбирается из кабины и падает в пустоту: «небо, земля, небо, земля...», он вновь начинает размышлять и молиться о спасении: «Боже, позволь всему этому поскорее закончиться...» Он очень хорошо помнил американского летчика, который с распростертыми руками выпал из бомбардировщика и упал на аэродроме истребителей.

Так кто были эти немецкие летчики-истребители, за чьим наступлением над Европой мы все наблюдали? Обманутые иллюзорными суждениями, что враги превосходят нас в силе и отваге, мы малодушно думали, будто они днем и ночью взлетают со своих аэродромов подобно беспощадной стае, набирают высоту и устремляются к нам с яростными криками и злобными взглядами вампиров. Это потому, что враг всегда наделяется какими-то таинственными и неизвестными способностями. Мы в течение ряда лет готовились встретить врагов с избыточными мерами предосторожности, но при недостатке реальных фактов наше воображение, естественно, многократно преувеличивало опасности в бою. Если бы мы тогда узнали, что средняя продолжительность жизни пилота, участвовавшего в противовоздушной обороне рейха, будет варьироваться между сорока восемью и шести-десятью девятью летными часами, то рассмеялись бы, – и это пилоты, имеющие двойное или тройное преимущество над нами.

В любом случае это создает определенную связь с врагом. Почему Петер Хенн должен был «расположиться» к американскому пилоту, который тем вечером, выпрыгнув из горящей «Летающей крепости» с парашютом, опустился в их расположение? В ходе беседы пилотов эскадры «Мельдерс» с военнопленным все были поражены этим диалогом, конечно, вежливым, но откровенным; когда представлялся такой случай, участники боевых действий всегда пытались поговорить с противником и с изумлением осознали, что с вражескими летчиками у них гораздо больше общего, чем с собственным командованием. «Что вы думаете о нашем „Мессершмитте“?» – спросил Хенн, который выступал в качестве переводчика.

«Мой вопрос застиг его (военнопленного. – *Ред.*) врасплох, и я увидел, что он на мгновение задумался.

– Мы очень довольны тем, что видим их в воздухе так мало, – сказал он наконец.

Это был искусный ответ. Мы могли истолковывать его так, как нам нравилось. Я ждал, когда вопрос задаст он.

– А что вы думаете о „Крепостях“?

Он улыбался, казалось предполагая, какой будет ответ.

– Нам очень жаль, что мы видим их так часто.

Мы засмеялись, и напряженность исчезла. Внезапно мы затихли и в замешательстве посмотрели друг на друга. Мы только что признали нечто, что должны были всеми силами скрывать».

Так что наш враг был человеком, также преувеличивавшим опасность, когда выполнял свой заход. Он приближался к нам, втянув голову в плечи, поскольку в тот момент был целью для наших бортстрелков и видел отблески трассеров, пролетающих мимо него, и ощущал лишь одно желание – отвернуть в сторону. Этот враг не был роботом, не ведавшим никакого страха. Он был человеком, нуждавшимся в поддержке.

Или далее:

«Герберт<sup>13</sup> был наиболее квалифицированным пилотом среди нас. Неразговорчивый по природе, уроженец Бреслау,<sup>14</sup> он был связующим звеном между старым и новым поколениями летчиков. Хладнокровный и расчетливый, никогда не раздражавшийся, всегда дружелюбный, настоящий товарищ. С ним вы могли говорить открыто и высказывать все, что думали. Я помню, как однажды на Сицилии пришел к нему ночью после наших первых вылетов.

– Герберт, я в панике.

– В панике? Не мелите чепухи. Вы не знаете того, о чем говорите. Я в своей кабине гораздо чаще покрывался испариной от испуга, чем вы когда-либо в своей жизни, но никогда мне не приходила мысль, что я боюсь. Главное, видите ли, состоит в том, чтобы преодолеть препятствие, перескочить через преграду, справиться со своим собственным инстинктом самосохранения. Это трудная задача, и мне дорого стоило, чтобы научиться этому. Поверьте мне, Петер, что я также пугаюсь, как и вы. Я дрожу, подобно всем другим, всем без исключения. Некоторые притворяются, что они не боятся. Это – ложь. Есть другие, которые презирают смерть и тоже притворяются, что не боятся. И это – ложь. Третьи презирают смерть и плюют в лицо своим страхам. Не каждый это может, и, кроме того, это бессмысленно. Несмотря на показное бесстрашие, по их спинам также течет холодный пот, и я могу сказать вам, что некоторые из них испуганы гораздо больше, чем мы. Всегда соблюдайте и помните одно правило, Хенн. Понимая, что испуганы, никогда не показывайте этого. Никто неверно не истолкует, если вы признаетесь в этом. Но совсем иное дело, если в критический момент вы решите сбежать, притворившись, что ваш двигатель теряет обороты. Этого вам никогда не простят. Никогда не показывайте ни малейшей трусости. Лучше пусть вас вызовут на ковер. Я знаю, что это нелегко. В военное время вы никогда не сможете повернуть колесо истории назад, даже если захотите, но, прежде всего, не мучайте самого себя. В следующем вылете придерживайтесь меня, и я буду говорить вам, как нам не испачкать наши штаны. Вы сами все увидите. Это поможет вам почувствовать себя лучше. Вы не должны пугаться. Я верну вас обратно на аэродром. Вы можете положиться на меня».

Герберт погиб, но за свою карьеру военного летчика, он был не дичью, а охотником, в отличие от Петера Хенна. По существу, Аккар прав. Летчик-истребитель бесполезен, когда его самого преследуют. Лейтенант Хенн сильно напоминал Марена ла Месле,<sup>15</sup> например, тем, что

---

<sup>13</sup> Здесь и далее под этим именем автор имеет в виду Герберта Пушмана, который с 13 января 1943 г. командовал 6-й эскадрилей 51-й истребительной эскадры (6./JG51). В 1941–1943 гг. в ходе боев на Восточном фронте, над Тунисом, Сицилией и Италией он одержал 56 побед. 3 февраля 1944 г. в районе итальянского города Витербо гауптман Пушман сбил американский В-26. Это была его 57-я, и, как оказалось, последняя победа. Вскоре после этого его Вf-109G-6 был сбит бортстрелками вражеского бомбардировщика и упал на землю около Чивитавеккьи. 5 апреля 1944 г. Пушман был посмертно награжден Рыцарским крестом.

<sup>14</sup> Пушман был родом из городка Болькенхайн, расположенного в 66 км юго-западнее Бреслау. Ныне это соответственно города Болькув и Вроцлав на территории Польши.

<sup>15</sup> Лейтенант Эдмон Марен ла Месле был самым результативным французским летчиком-истребителем в 1939–1940 гг. С 11 января по 10 июня 1940 г. в боях над Францией и Бельгией он одержал четыре личных, двенадцать групповых и четыре вероятных победы. Командир GC I/5 «Шампань» командант (майор) Марен ла Месле погиб 4 февраля 1945 г., когда его P-47D

должен был чувствовать, что служит большому делу, и тем, что не был человеком, думавшим лишь о своей невесте. Хиллари никогда не упоминал о своих победах, но он не видел для себя никакого будущего, когда его страна, казалось, была побеждена, в то время как Петер Хенн всегда ждал момента, когда ему отдадут приказ сложить оружие.

В отношении к Петеру Хенну верх должно одержать великодушие, и две его потерянных ноги послужат нам напоминанием об этом. Он имеет право желать, чтобы его победа не была зарегистрирована; имеет право переживать, когда парашют врага не раскрылся; имеет право отдать последние почести несчастному, раздробленному телу и написать на кресте над идентификационным номером: «Здесь лежит неизвестный товарищ, американский летчик». И наконец, он имеет право думать, что любая война отвратительна и что те, кто ходят на двух своих ногах, должны молчать и слушать его.

*Жюль Руа, кавалер британского креста «За летные боевые заслуги» и французского ордена Почетного легиона*

---

во время атаки понтонного моста через Рейн около французского городка Нёф-Бризак, в 12 км юго-восточнее Кольмара, был сбит немецкой зенитной артиллерией.

## Глава 1 СПАСЕНИЕ С СИЦИЛИИ

– Они<sup>16</sup> высадились на Сицилии. Все наружу и быстрее. Пилотам немедленно прибыть в палатку командира группы.

Через откинутый клапан палатки я видел потного, взъерошенного механика, с трудом переводившего дыхание и махавшего нам. Мгновение спустя он исчез так же быстро, как и появился. Его тень на брезенте становилась все длиннее, пока он убежал. Бросив на стол свои карты, я проворчал:

– Мне только что начало чертовски везти, у меня был туз червей. Не важно – бегом марш! Старик ждать не будет.

В палатке 6-й эскадрильи начался настоящий цирк: пилоты, вскакивающие на ноги и ищущие свою одежду, ругательства, крики, грохот отодвигаемых стульев. Адский шум. Все мы слышали приказ, но в тот момент точно не знали, что он означает. Герберт, командир эскадрильи, внятно прокричал:

– Давайте по-быстрому, Франц! Идите к машине. Оставьте свои вещи здесь – мы потом вернемся. Поехали.

Дюжина летчиков, как могли, вскарабкались на аэродромный вездеход. Герберт был за рулем, никто не произносил ни слова. Аэродром Каза-Цеппера<sup>17</sup> на Сардинии, с его песчаной почвой и желтоватой выжженной солнцем травой, походил на муравейник, чей покой только что был нарушен. На другой стороне летного поля, в палатках 4-й эскадрильи и напротив, в 5-й эскадрильи, царил тот же хаос. Здесь и там озабоченно бегали пилоты, механики ждали новостей; аэродромные автомобили, полные летчиков, съезжались к палатке командира группы.

Несколько минут спустя была собрана вся группа. Командир в своей палатке, сидя за складным столом, ожидал, когда придут опоздавшие. Пилоты образовали вокруг него полукруг.

– Кто-нибудь отсутствует? – спросил он.

– Нет, все здесь, – хором ответили командиры эскадрилий.

– Слушайте внимательно, парни, – начал командир группы. – Вчера ночью итальянцы снова перерезали провода полевых телефонов. Именно поэтому я должен был послать гонцов в каждую из эскадрилий. Этим утром американцы высадились на Сицилии. Поскольку наши телефонные линии вышли из строя, я вынужден был ждать радиограмму. Теперь я получил ее. Группа немедленно отправляется в Трапани. Вылететь туда должны все «ящики», пригодные к полетам. Вам понятно? Берите свое мыло, бритвы и зубные щетки, а все остальное оставьте. Порядок взлета: лидер, 4, 5 и 6-я эскадрильи. Я буду кружить над аэродромом и ждать. Теперь обратите внимание. Держать сомкнутый строй, а не так как в последний раз. Мы должны собраться в течение пяти минут. Над морем держать строй и никаких отставших. Если над морем мы встретим противника, 6-я эскадрилья должна прикрыть нас сзади. Вопросы есть?

– Да... – пробормотал Герберт, но командир группы не обратил на это внимания.

– Сколько машин мы имеем?

Подошел дежурный офицер:

– На этот момент тридцать четыре, герр майор.

---

<sup>16</sup> Имеются в виду союзные войска, начавшие 10 июля 1943 г. высадку на Сицилии. Ночью на южном побережье острова приземлились 137 транспортных планеров, доставивших около двух тысяч десантников из 1-й английской парашютно-десантной дивизии. После того как англичане захватили несколько стратегически важных пунктов на берегу между городами Сиракузы и Ликата, там после полудня 10 июля начали высаживаться с кораблей части 7-й американской и 8-й английской армий.

<sup>17</sup> Каза-Цеппера – полевой аэродром, располагавшийся приблизительно в 10 км западнее Порто-Фокси на западном берегу залива Кальяри.

– Настоящая армада. Мы будем неуязвимы, даже если обнаружатся «Лайтнинги». Что касается вас, парни, нет смысла бояться. Враг, так же как и вы, стреляет пулями, а не из водяного пистолета. Не забывайте, что отставшего всегда сбивают. Вопросы? Нет? Хорошо. Еще одно, Герберт. Проследите за этими двумя новичками. Возьмите с собой по одному с каждой стороны. Это – все. Взлет в течение пяти минут.

В автомобиле, который вез пилотов 6-й эскадрильи к стоянке самолетов, я сидел рядом с Зиги,<sup>18</sup> молодым офицером, который только что прибыл к нам.

– Я думаю, Зиги, что ситуация становится опасной, – произнес я.

– Это должно было случиться сегодня или завтра. Я должен признаться, что бездействие последних нескольких дней начало действовать мне на нервы. Теперь мы отправляемся в Трапани на Сицилию, и там будет такой же ад, как и здесь, так что разницы никакой. Вы слышали, что он сказал? Итальянцы перерезают телефонные провода. Их бесполезно восстанавливать. Было бы лучше смотать кабель и отправить его на склад до тех пор, пока мы не разместимся на постоянном аэродроме. Вы понимаете, что сегодня мы впервые летим с командиром эскадрильи? Это действительно событие, разве вы так не считаете?

Я не ответил, проведя рукой по волосам и почесав подбородок.

Через несколько мгновений мы поднялись в свои «Мессершмитты». Мой механик, стоя на крыле, помог мне закрепить привязные ремни и пристегнуть парашют, кислородную маску и надувную резиновую шляпку. Затем он схватил пусковую рукоятку и начал крутить ее, словно сумасшедший. Треск, несколько хлопков, и двигатель заработал.

– Отпустить тормоза.

«Мессершмитты-109», подпрыгивая, покатались к взлетно-посадочной полосе. Герберт, командир эскадрильи, развернул свою машину против ветра. Я занял позицию с его правого борта, а Зиги – с левого. Эскадрилья рулила по летному полю. Скоро 6-я эскадрилья заняла позицию по четыре самолета в линию, ожидая сигнала на старт, – сигнальной ракеты, выпущенной от штабной палатки. Первое звено из трех самолетов, пилотируемых Гербертом, Зиги и мной, оторвалось от ухабистой песчаной взлетно-посадочной полосы, законцовки наших крыльев были не более чем в пяти метрах друг от друга. 4-я и 5-я эскадрильи уже поднялись в воздух перед нами, и нас окутало толстое облако желтоватой пыли, поднятой винтами самолетов впереди нас. Я едва мог различить машину Герберта, которая летела впереди на скорости 210 км/ч. На высоте 45 метров видимость восстановилась.

Я был поражен и какое-то мгновение не мог понять, что произошло. Когда мы взлетали, Зиги был с левого, а я с правого борта от Герберта. Теперь мы поменялись местами. Мы, должно быть, поменялись местами в воздухе и были на волосок от катастрофы. Я посмотрел на Зиги через стекло кабины: он был бледен, словно призрак. Герберт покачал головой, и я по двухсторонней связи услышал его голос: «Пара кретинов».

Однако три самолета не смогли взлететь и теперь догорали на краю аэродрома.

Взлетевшие самолеты собрались вместе, затем в течение короткого времени летели над землей перед тем, как над Тирренским морем лечь на курс. Трапани находилось приблизительно в 320 километрах к юго-востоку.

Надо мной – голубое, безоблачное небо, а внизу – сине-фиолетовое море: очень красивый пейзаж.

Вокруг меня в боевом порядке, с интервалами от 150 до 200 метров летели мои товарищи: тридцать девять «Мессершмиттов-109». Мы ощущали себя непобедимыми и готовыми

---

<sup>18</sup> Здесь и далее под этим именем автор имеет в виду лейтенанта Зигфрида Пфлича. 2 августа 1944 г. он возглавил 5./JG51. 6 ноября 1944 г. в бою в районе Будапешта лейтенант Пфлич был ранен и до 24 декабря 1944 г. находился в госпитале. Затем он снова командовал 5./JG51, а потом 12 апреля 1945 г. был направлен во 2-ю истребительную учебно-боевую эскадру (EJG2) для переподготовки на реактивный Me-262. К концу войны на счету лейтенанта Пфлича были пять побед.

встретить врага, даже если бы он численно превосходил нас и если схватка произошла бы над морем.

Полет над морем в одномоторной машине никогда не считался увеселительной прогулкой. Если только двигатель начнет фыркать и единственный винт остановится, то с вами будет покончено. Почему-то мне посчастливилось так никогда и не испытать этого. Двигатели «Даймлер-Бенц» на наших истребителях работали, должно быть, со значительными перегрузками.

Вы сидите в своей кабине с ручкой управления в руках, глаза прикованы к тахометру, уши прислушиваются к шуму двигателя, а сердце бьется в унисон с ним. Хороший пилот может немедленно услышать звук стучащего поршня, любой необычный скрежет или почувствовать самую незначительную вибрацию.

Глаза каждые несколько секунд пробегают по приборной панели: от тахометра к указателям давления топлива и масла; вы смотрите на стрелки и внимательно изучаете показания приборов. Я продолжаю спрашивать сам себя: «Мой двигатель заглухнет или нет?»

В сомкнутом строю эскадрилья, как правило, летит на крейсерской скорости. Время от времени необходимо увеличивать обороты, чтобы поддерживать свое место в строю. Каждый раз мое сердце колотилось и мне становилось не по себе, когда приходилось увеличивать скорость и догонять остальных. Внезапно в моих наушниках раздался голос: «Говорит „желтая пятерка“! Говорит „желтая пятерка“! Мой двигатель заглох. Он останавливается. Мой двигатель останавливается».

Это был Макс, унтер-офицер, тремя днями ранее вернувшийся из отпуска. Мы находились над Средиземным морем на полпути между Сардинией и Сицилией, на высоте 3700 метров, где кислородная маска обязательна. Его винт вращался все медленнее и медленнее, а затем остановился. Двигатель кашлял, скрежетал, останавливался, снова запускался, фыркал и стучал. Он исчерпал свои возможности, хотя пилот и давал ему полные обороты. Еще раз по двухсторонней связи раздался голос: «Я теряю высоту. Я не могу поддерживать ее».

Голос был жалобным. Это был голос плачущего испуганного ребенка. Ему ответил командир группы: «Макс, не теряйте голову. Сохраняйте спокойствие. У вас множество времени, чтобы выпрыгнуть с парашютом. Мы спешим и не можем вас ждать, но 6-я эскадрилья увидит вас внизу. Она останется с вами, пока вы не упадете в воду. Не падайте духом, Макс. Мы вытащим вас. Сейчас лето и вода очень теплая».

Затем Герберт, командир нашей эскадрильи, вызвал нас по двухсторонней связи: «Петер, Зиги, выходите из строя. Ждите, пока Макс не окажется в своей спасательной шлюпке, а затем самостоятельно направляйтесь в Трапани. Прежде всего, сообщите его точные координаты».

Почему он поручил эту миссию Зиги и мне, когда мы были всего лишь новичками? Предположим, появилась бы группа «Лайтнинг» или заглох бы один из наших двигателей? Из нас бы сделали отбивную.

Мы начали кружить вокруг Макса, терявшего высоту. 1800 метров... Он, вероятно, пытался планировать в направлении Сицилии, насколько это было возможно.

Я вызвал его по радио:

– Макс, до того, как мы спустились к вам, я видел землю. Мы находимся не очень далеко от Мариттимо.<sup>19</sup> Подождите немного и не сбрасывайте фонарь кабины, чтобы мы могли оставаться с вами на связи. Вы рискуете сорвать при этом свою антенну. Выпрыгивайте на высоте 450 метров, не раньше.

– Хорошо.

---

<sup>19</sup> Мариттимо – западный остров из архипелага Эгадских островов, расположенных в 30–50 км от западного побережья Сицилии.

– Не торопитесь. Выключите рацию в самый последний момент. Снимите привязные ремни, но будьте осторожны с вытяжным тросом и клапаном резиновой шлюпки. Сообщите нам, когда все сделаете.

Через несколько минут мы услышали голос Макса:

– Я готов.

– Теперь слушайте. Сбросьте фонарь кабины. Снимите летный шлем и потяните ручку управления на себя. Резко ударьте ногой по педали руля, и вас выбросит. Нет никакого риска, Макс. Досчитайте до двадцати одного, а затем потяните за свой вытяжной трос.

– Хорошо.

– Оказавшись в воде, быстро избавьтесь от своего «зонтика», иначе он опустится на вас словно шляпа. Нажмите на кнопку и откройте воздушный клапан шлюпки. Вы не сможете потерять ее, потому что она прикреплена к вашей спине. Как бы там ни было, пока будете опускаться, надуйте свой спасательный жилет, затем заберитесь в шлюпку и держите ее носом к волне. Сидите в ней, мы появимся и подберем вас. Вы должны подождать два часа, прежде чем начнете выстреливать какие-нибудь сигнальные ракеты. Вас выудит летающая лодка «Юнкере».<sup>20</sup>

– Хорошо, парни. Вы знаете адрес моей семьи?

– Да. Он есть у нас.

– Обещайте, что вы напишете, если...

– Обещаем.

– До свидания, Зиги, до свидания, Хенн.

– До свидания, старина.

Из своей кабины я видел самолет Макса, планировавший к воде под все более крутым углом: темная черточка – фюзеляж, белая черточка – парашют. Макс выпрыгнул. В то же самое время в эфире раздался неизвестный голос: «Несчастный ублюдок».

Это был один из пилотов группы, чьи самолеты почти исчезли на горизонте.

Купол парашюта колыхался над темной водой. В то время как Зиги и я кружились вокруг него, Макс продолжал махать нам. «Мессершмитт» спикировал, срикошетил о воду и утонул. Ничего – ни обломков, ни фрагментов – не отметило то место, где он исчез. Ничего, кроме круга пены и нескольких волн, расходившихся все шире и шире. Макс медленно опускался. Мы видели, как он натягивал стропы своего «зонтика», чтобы сохранять баланс.

Опустившись ближе к поверхности воды, Зиги и я увидели, что море беспокойно. Макс достиг воды и скрылся под ней.

У меня в голове пронеслась мысль: «Это критический момент. Он вынырнет или утонет?»

Шелковый купол парашюта опустился, словно саван, и дрейфовал, подхваченный волнами. Несколько секунд спустя появилась голова, а затем около нее выскочила желтая надувная шлюпка.

Зиги вызвал меня по двухсторонней связи:

– Благодарите Бога, его шлюпка в порядке.

Макс барахтался словно сумасшедший, его летный комбинезон и тяжелые ботинки, пистолет «Вери»<sup>21</sup> и пояс с красными сигнальными ракетами, ранец парашюта, – очевидно, он не смог избавиться от него, – тянули его вниз под воду, несмотря на спасательный жилет.

– Зиги, если он быстро не заберется в шлюпку, то утонет.

– Какая проклятая жизнь.

---

<sup>20</sup> Автор почему-то здесь и далее пишет о летающих лодках «Юнкере», хотя известно, что эта фирма их не производила. Немецкая морская авиация, и в частности ее аварийно-спасательные эскадрильи, использовали летающие лодки фирм «Дорнье» и «Блом унд Фосс» и гидросамолеты «Хейнкель».

<sup>21</sup> «Вери» – сигнальный пистолет, входивший в экипировку каждого пилота люфтваффе.

Наконец Макс схватил трос шлюпки. Мы видели, как он пытался забраться в нее, а затем упал назад в воду. Он сделал вторую попытку, сумел забраться на резиновый борт, перевалиться внутрь и сесть.

Человек в море, отданный на милость продолговатого, надутого воздухом резинового баллона 90 сантиметров шириной и 1,5 метра длиной. Макс, сидя по-турецки словно портной, помахал нам. Мы кружились над ним, где-то между Сардинией и Сицилией, в 190 километрах от побережья. Горизонт был пуст: небо, вода и шлюпка, танцующая на волнах... Она поднялась и упала между двумя волнами, появилась и снова погрузилась во впадину между волнами.

Мы видели Макса, хватавшегося за ее края, чтобы не быть унесенным подобно соломе на ветру.

Мы покачали крыльями наших самолетов, чтобы дать ему знать, что наступил момент, когда мы должны оставить его.

Макс, двадцатидвухлетний юноша, остался один на один с Тирренским морем, крепко вцепившись в шлюпку – свою единственную защиту. Под ним непостижимая глубина; между ним и водной могилой непрочная резиновая шлюпка.

Мы еще раз пролетели над ней, чтобы засечь ее позицию. Посмотрев на свой компас и хронометр, я записал их показания и взял курс на Сицилию. Тридцать минут спустя мы приземлились на аэродроме Трапани. Мы летели со скоростью 400 км/ч курсом 124° и точно знали местоположение Макса, в пределах радиуса 190 километров.

Как только мы приземлились, то сразу же помчались в штаб. Стоя перед оперативной картой, мы внимательно изучали ее. Красные линии, показывавшие пункты высадки американцев, мало что значили для нас. Все, чего мы хотели, так это летающую лодку «Юнкерс». Макса необходимо было спасти сегодня. Тем временем наш несчастный товарищ дрейфовал где-то между двумя островами, окатываемый волнами, бьющимися в его шлюпку.

Я позвонил на немецкую воздушную спасательную станцию в Трапани.

– Сожалеем, но самолетов нет. Они все сбиты или уничтожены во время последней бомбардировки. Мы все на земле, – был ответ.

Я повесил трубку.

– Что мы можем сделать, Хенн? Мы не можем оставить его там.

В этот момент в разговор вмешался Гюнтер, командир 5-й эскадрильи:<sup>22</sup>

– Я позабочусь об этом. Я свяжусь с итальянской авиацией.

Он взял телефон и назвал номер. Мы смогли расслышать только несколько итальянских слов, а затем Гюнтер бросил трубку на рычаг.

– Эта свинья не понимает по-немецки, особенно в ситуации, подобной этой. Они не рискуют летать над морем на своих картонных «Савойях».<sup>23</sup> В воздухе слишком много «Лайтнингов», как им кажется. Дайте мне автомобиль. Я собираюсь заставить их оторваться от земли.

Гюнтер достал из кармана свой Рыцарский крест, надел его, сел в машину и уехал. Он вернулся назад через два часа, кипит от гнева.

– Наши очаровательные союзники наделали в штаны. Они отказываются подниматься в воздух, не получив приказа от командира своей дивизии.

---

<sup>22</sup> Речь идет об обер-лейтенанте Гюнтере Рюбелле, который командовал 5./JG51 с 3 февраля 1943 г. Летом 1944 г. он был отправлен в госпиталь люфтваффе в Мюнхене из-за возникших у него при полетах на больших высотах сильнейших головных болей, которые, как оказалось, стали следствием ранения в голову, полученного в сентябре 1942 г. К этому времени на его счету были 48 побед, и 14 марта 1943 г. он был награжден Рыцарским крестом. Затем с 15 августа 1944 г. по 28 апреля 1945 г. гауптман Рюбелль командовал 1-й группой 104-й истребительной учебно-боевой эскадры (I./JG104).

<sup>23</sup> Вероятно, автор имеет в виду старую летающую лодку S.55SA, хотя итальянская 85-я авиагруппа морских разведчиков (85 Gr. R.M.), базировавшаяся в порту Марсала, на западном побережье Сицилии, была оснащена более современными летающими лодками CANT Z.501 и Z.506.

– Какая большая солидарность внутри оси,<sup>24</sup> – заметил Зиги.

Теперь уже взорвался Герберт, командир 6-й эскадрильи:

– Надо заставить их сделать хоть что-то, взять рыбацкую лодку, послать подводную лодку или сесть в каное. Мы не можем бросить бедного старину Макса, сидящего там среди рыб.

В этот момент вмешался Старик, или, чтобы быть более точным, командир нашей группы:

– Зиги и Хенн, взлетайте. Возвращайтесь и передайте привет Макс, чтобы он знал, что мы не забыли о нем. Тем временем Гюнтер и я отправимся в штаб итальянского корпуса. Герберт, сообщите в штаб, где мы находимся. Надо начинать действовать.

Мы с Зиги сразу же взлетели. Над морем висело заходящее солнце. Острова у сицилийского побережья стали фиолетовыми, а вода сверкала подобно зеркалу. Мы скользили над водой в западном направлении.

Я вызвал Зиги по двухсторонней связи.

– Надеюсь, что мы сможем найти его. Солнце слепит. Я едва могу что-нибудь увидеть в километре перед своим «ящиком». Предположим, что нас обнаружат «Лайтнинги»?

– Прекратите. Держите свои мысли при себе, а рот закрытым. Иначе американцы в Тунисе услышат нас, и через четверть часа мы будем иметь у себя на хвосте парочку этих «двухфюзеляжников».<sup>25</sup>

Двигатели работали ровно, мы молчали, всматриваясь в море. Тридцать минут спустя я не выдержал и вышел на связь:

– Зиги, по теории мы должны были уже найти его. Давайте поднимемся выше, чтобы получить лучший обзор.

– Хорошо. Но смотрите, чтобы солнце было позади вас, иначе мы не заметим его.

– Правильно.

Мы заложили крен и начали снова искать Макса. Внезапно под нашими крыльями от черной воды поднялся красный огонь.

– Он только что выстрелил сигнальную ракету. С ним все в порядке. Он все еще плавает. Давайте снижаться.

Мы кружились вокруг его спасательной шлюпки всего в нескольких метрах над водой. Макс не пошевелился с тех пор, как мы улетели. Он все еще сидел, скрючившись, на дне своей лодки. Взлетела еще одна красная ракета, зависла на вершине своей траектории и зигзагом упала, как горящий уголь, рассекающий ночь. Затем не осталось ничего, кроме облачка серого дыма, который вскоре был развеян ветром.

– Если бы мы только могли поговорить с ним, Петер, или, например, сбросить ему что-нибудь из продовольствия. Бедняга.

Макс был едва видим, но его желтая шлюпка танцевала на волнах. Внезапно белое пятно на дне шлюпки зашевелилось.

– Зиги, он машет своим шарфом. Вы видите, какую роль эта тряпка может сыграть в подобном случае, и бог их знает, почему они пристают к нам, летчикам-истребителям, из-за нее.<sup>26</sup> Если бы у Макса его не было, мы могли потерять его из виду.

– Пришло время возвращаться. Темнеет. Покачайте своими крыльями, чтобы показать ему, что мы вернемся завтра.

Наши два самолета выполнили последний круг. Когда мы были над шлюпкой, Зиги выстрелил зеленую ракету и прошептал:

---

<sup>24</sup> Название союза государств, подписавших 27 сентября 1940 г. в Берлине трехсторонний военно-политический пакт «Рим – Берлин – Токио».

<sup>25</sup> Имеются в виду американские истребители P-38 «Lightning», имевшие двухбалочную аэродинамическую схему.

<sup>26</sup> Имеется в виду, что многие обвиняли пилотов люфтваффе в пижонстве и нарушении формы одежды, носивших под комбинезонами или летными куртками белые или желтые шарфы.

– Зеленый цвет – цвет надежды, Макс. Дождись завтра. Мы спасем тебя.  
Ракета упала в воду недалеко от шлюпки. Тридцать минут спустя мы приземлились в Трапани.

– Он все еще на плаву? – спросил Старик.

– Да. Но он дрейфует. Посмотрите, это место, где мы нашли его.

– Его относит к Тунису, – произнес Герберт.

– Да, со скоростью приблизительно восемь километров в час.

– Черт! Каждая минута задержки с нашей стороны приближает его к плену. Море кишит английскими и американскими торпедными катерами.

Герберт нервно прошелся по комнате туда-сюда.

– Мы ничего не можем поделать с этим, – сказал Старик. – Давайте спать.

Подойдя к командиру группы, я спросил:

– Вы смогли чего-нибудь добиться, герр майор?

– Ничего. Итальянцы ожидают приказа от командира своей эскадры,<sup>27</sup> но я велел вашему командиру эскадрильи продолжать беспокоить их. Мы завтра должны будем снова позвонить им.

Три аэродромных автобуса уехали. Пилоты побрели от них к своим палаткам, разбитым в тени маленькой оливковой рощи. Мы с Зиги бросили свои вещи в двухместную палатку, наскоро перекусили и легли спать. Недалеко, в растущих островком кактусах, начал трещать сверчок. Зиги первым нарушил тишину:

– Хотел бы я знать, что в этот момент делает Макс.

– Это чертовски глупый вопрос. Он плавает, конечно. Во всяком случае, я не хотел бы быть на его месте. Худшее испытание, Зиги, это жажда. Нельзя пить морскую воду, и, если Макс сделает это, он сильно пожалеет. Даже если он съел свои солодовые таблетки, его все равно будет мучить жажда. Представляете, насколько должно быть жарко под палящим солнцем в открытом море? Вокруг вода, а ты не можешь сделать ни глоточка. Это танталовы муки.<sup>28</sup> С наступлением ночи станет холодно, его одежда промокла... Мы должны спасти его любой ценой.

В течение трех дней и ночей Макс плавал в своей резиновой шлюпке. Предпринимая все возможные шаги и сообщая во все возможные инстанции, мы непрерывно висели на телефоне, ругаясь словно сумасшедшие по-немецки и по-итальянски. Наконец, мы преуспели. Для его поисков был выделен гидросамолет «Савойя».

Прежде чем мы взлетели, Гюнтер дал последние инструкции:

– Зиги, Хенн и я прикрываем эту «летающую кастрюлю». Я занимаю позицию сзади. Если итальянский пилот продемонстрирует хоть малейшую попытку изменить курс, то я собью его и заставлю кормить рыб.

Мы барражировали над морем около Трапани, ожидая взлета «Савойи». В радиоэфире в тот день было тихо. Наши глаза были прикованы к компасам. Курс был правильный. В паре с Зиги я был ведущим. Достигнув точки, в которой, беря во внимание дрейф, мы надеялись найти Макса, мы начали летать по кругу и осматривать горизонт.

– Где он, Зиги? Он не пускает сигнальных ракет.

– Продолжайте искать, парни. Продолжайте искать, – вышел на связь Гюнтер.

---

<sup>27</sup> Еще в 1925 г. территория Италии была поделена на четыре воздушных зоны. В каждой из них располагалась одна воздушная эскадра, которая, как правило, состояла из двух-трех авиадивизий или бригад (Brigata Aerea). Так, на Сицилии находилась 2-я эскадра со штабом в Палермо, в июле 1943 г. ею командовал генерале-ди-скаудра Адриано Монти.

<sup>28</sup> Речь идет о древнегреческом мифе о Тантале, сыне бога Зевса и царе Фригии. За свое высокомерие и за попытку угостить богов, с целью испытать их всеведение, блюдом из тела своего сына Тантал был наказан вечными муками голода и жажды. Он был погружен в воду по грудь, а над ним свисали ветви с плодами. Когда же он наклонялся к воде, чтобы напиться, то вода уходила, а когда он протягивал руки за плодами, то ветви уносились порывами ветра.

Мы напрягали глаза; в этой водной пустыне не было и следа резиновой шлюпки. По прошествии четверти часа Зиги предложил:

– Давайте искать дальше к югу. Вчера вечером ветер усилился, и его, должно быть, снесло дальше.

Я подал «Савойе» сигнал повернуть влево и сам последовал за ним.

Заметил цель именно я.

– Это он! – закричал я взволнованно.

– Где?

– Посмотрите немного влево – видите желтое пятно... Это шлюпка.

Гюнтер, который летел около «Савойи», спикировал к поверхности моря. Гидросамолет последовал за ним, сел на воду и начал приближаться к шлюпке. Скоро он подошел к ней. Я видел, что члены экипажа выбрались наружу и вернулись назад в фюзеляж, неся Макса на руках.

Мы кружили сверху, тревожась о результате спасательной миссии. «Савойя» снова взлетел. Мы вздохнули с облегчением... Во всяком случае, мы нашли его.

Несколько часов спустя мы все стояли у кровати Макса в госпитале в Трапани. Он не мог говорить. Врач разрешил нам провести с ним пять минут. Не больше. Мы смотрели на его кисти, лицо и руки – кожа от морской воды приобрела фиолетовый оттенок. Макс открыл глаза и попытался улыбнуться. Мы молча стояли вокруг него, в то время как медсестра накладывала первые повязки. Он стонал. Ему сделали укол морфия, и мы услышали, как в бреду он несвязно говорил:

– Торпедный катер. Там... Они не стреляют. Я не хочу умирать. Я не хочу попасть в плен. Я не хочу никогда снова видеть воду, никогда, никогда...

Гюнтер попробовал успокоить его: – Тихо, Макс. Вам нужно отдыхать. Спите. Вы нуждаетесь в этом.

Макс заснул, чтобы никогда не проснуться. Через несколько часов он умер. Тремя днями позже мы узнали, что он был представлен к Железному кресту. Награду получила его мать. Не очень хорошая штука.

## Глава 2 УЦЕЛЕВШАЯ ЧЕТВЕРКА

Американцы имели все в избытке, у нас же не было абсолютно ничего. Все, что оставалось у нас, так это высшие штабы; и, как все знали, они никогда не могли укомплектовать истребительные части на переднем крае до штатной численности.

На следующий день после высадки союзников на Сицилии в Трапани были собраны три истребительные группы, в общей сложности семьдесят машин. Тремя днями позже каждая из этих групп имела лишь по двенадцать пригодных к полетам самолетов. Ковровые бомбежки превратили аэродром Трапани в изрытый пустырь. Несколько воронок на взлетно-посадочной полосе и рулежных дорожках были торопливо засыпаны. Это создавало впечатление, что аэродром все еще пригоден для использования; однако для взлета и посадки требовалось высокое мастерство. Нашей главной целью было сохранение контроля над своей машиной.

После высадки на южном побережье американские танки «Шерман» продвинулись в глубь острова и находились на полпути к Палермо. Поэтому западная часть Сицилии была фактически отрезана и с военной точки зрения не представляла никакой ценности.

В один прекрасный день в воздухе появилось соединение американских самолетов: 500 бомбардировщиков и 200 прикрывавших их истребителей. Им навстречу из Трапани взлетели четыре «Мессершмитта». Их пилотировали командир группы, его ведомый, Герберт и я. Мы находились на высоте 9700 метров, когда увидели бомбардировщики, по обе стороны от них летели стаи «Лайтнингов» и «Кертиссов»,<sup>29</sup> готовые словно коршуны атаковать каждый появившийся самолет люфтваффе. Американские экипажи спокойно открыли люки свои бомбоотсеков и не оставили живого места на аэродроме Трапани: три дня спустя столбы дыма все еще поднимались над разрушенными сооружениями. Выполнив свою задачу, самолеты пролетели мимо в безупречном боевом порядке. Они держали строй подобно солдатам во время парадов на партийных съездах в Нюрнберге и, сделав величественный левый разворот, исчезли из вида. Четыре немецких истребителя кружили наверху, но их аэродром прекратил существовать. Все мы понимали, что пытаться приземлиться там было самоубийством.

– Заходим для атаки, – передал мне Герберт по двухсторонней связи.

– «Виктор».<sup>30</sup>

Я приблизился к нему. Теперь мы предоставлены сами себе, Старик и его ведомый выбрали другую цель. Перед нами было замыкающее вражеское соединение: приблизительно 120 бомбардировщиков, пролетавших на высоте 4600 метров над островом Маритtimo на обратном пути в Африку.

Преследуя их, мы были или сумасшедшими, или супероптимистами. Топлива в баках оставалось минут на тридцать, у нас не было никакого аэродрома для приземления, и в дополнение к этому мы атаковали бомбардировщики, которые уже выполнили свою миссию над морем, в 50 километрах от сицилийского побережья. Мы находились на дистанции 2000 метров, когда хвостовые бортстрелки открыли по нам огонь.

– Хенн, берите самолет на правом фланге, а я сконцентрируюсь на левом, – приказал Герберт.

– «Виктор»...

Ни один из бомбардировщиков, ни мы сами не получили никаких повреждений, но наша честь была сохранена: два истребителя напали на 120 бомбардировщиков. Теперь нашей главной задачей было приземление.

Я бросил взгляд на указатель остатка топлива и, нажав на кнопку передатчика, сказал:

<sup>29</sup> Имеются в виду истребители P-40 «Kittihawk».

<sup>30</sup> «Виктор» – кодовое слово из словаря радиопереговоров пилотов люфтваффе, означавшее «все в порядке».

– Я дошел до опасного предела. Моя красная лампочка уже горит. Это означает еще минут десять. Где будем садиться?

– Не волнуйтесь, – ответил Герберт весьма бодро. – Если вам не нравится горящий красный свет, то стукните по лампочке пальцем, и вы больше не увидите его. Мы должны попытаться достичь запасной взлетно-посадочной полосы «Дора».

– Хорошая мысль.

По карте, развернутой на коленях, я попытался определить свое местоположение. Где эта «Дора» на земле? Так, она около Салеми,<sup>31</sup> между Марсало и Трапани. Несколько минут спустя в эфире снова раздался голос Герберта:

– Хенн, сначала садитесь вы.

– «Виктор»...

Внизу под собой я увидел желтое, наполовину убранное поле с ухабистой поверхностью. Мое внимание к нему привлек белый крест.<sup>32</sup> Поле и его окрестности казались пустынными. Ни ракет, ни сигналов. Никаких признаков жизни. Было ли оно все еще в немецких руках или же его уже заняли американцы? Ни Герберт, ни я не знали этого. Сейчас имела значение лишь одна вещь – это приземлиться любой ценой. Никто еще не мог оставаться в воздухе без какого-то ни было топлива, и мы не имели никакого особого желания стать первыми, кто попытается сделать это.

Я выпустил шасси, опустил наполовину закрылки и начал заход на посадку.

В это же самое время я подумал: «Эта взлетно-посадочная полоса может быть не длиннее 450 метров». По правилам любому пилоту Me-109 в Германии запрещалось сажать свою машину на взлетно-посадочную полосу длиной менее 800 метров. Отлично, но, во-первых, я меньше всего хотел заботиться о соблюдении правил; во-вторых, я был не в Германии, так что я должен надеяться на Бога и быть начеку. Если я потеряю контроль над своим «ящиком» и сразу же заторможу, то со мной будет кончено. Я наверняка перекувыркнусь через капот и упаду в ложбину на дальнем конце поля.

Герберт продолжал давать мне советы:

– Петер, попытайтесь сесть точно у белого креста.

– Я сделаю все, что смогу. Я постараюсь.

Я продолжал размышлять и разговаривать сам с собой: «Совсем нет времени, чтобы валять дурака. Не смотри на проклятую красную лампочку, мерцающую на указателе остатка топлива. Ты должен приземлиться с первой попытки. У тебя, несомненно, нет достаточно топлива, чтобы выполнить другой заход, и ты рискуешь разбиться где-нибудь среди камней. Ты едва дотянул сюда. Ты не знаешь это поле. Предполагается, что здесь должна быть запасная взлетно-посадочная полоса, но это не причина, почему оно не должно стать кладбищем. Снижайся к выложенному мелом кресту и не тормози слишком резко».

---

<sup>31</sup> Салеми – городок приблизительно в 30 км восточнее Марсалы.

<sup>32</sup> Выложенный на земле знак в виде неравностороннего белого креста верхушкой указывал направление взлетно-посадочной полосы.

## **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.