

★ НА ЛИНИИ ОГНЯ ★



# ЭПОПЕЯ «НОРМАНДИИ – НЕМАН»

РОЛАН де ла ПУАП

ЖАН-ШАРЛЬ СТАЗИ

На линии огня

Ролан де ла Пуап

# **Эпопея «Нормандии – Неман»**

«Яуза»

2007

УДК 94(47+57)"1941/45"  
ББК 63.3(2)622

**де ла Пуап Р.**

Эпопея «Нормандии – Неман» / Р. де ла Пуап — «Яуза»,  
2007 — (На линии огня)

ISBN 978-5-906716-93-4

Впервые на русском языке военные мемуары Ролана де ла Пуапа (1920–2012) – летчика-истребителя, Героя Советского Союза, кавалера Военного креста и Большого креста ордена Почетного легиона. Он был одним из первых пятнадцати пилотов эскадрильи «Нормандия» – французского авиаподразделения, сформированного для совместных боевых действий с советскими войсками на Восточном фронте и со временем выросшего в легендарный истребительный авиаполк «Нормандия – Неман».

УДК 94(47+57)"1941/45"  
ББК 63.3(2)622

ISBN 978-5-906716-93-4

© де ла Пуап Р., 2007  
© Яуза, 2007

# Содержание

Предисловие	6
Часть первая	9
1	9
2	13
3	16
4	18
Конец ознакомительного фрагмента.	20

# **Ролан де ла Пуап**

## **Эпопея «Нормандии – Неман»**

© Perrin, un département d'Édition, 2007

© Roland de la Poype, Jean-Charles Stasi, 2007

© Павловская О.А., перевод на русский язык, 2018

© ООО «Яуза-катал от», 2018



## Предисловие

В начале 1942 года генерал де Голль принял решение отправить французскую истребительную эскадрилью сражаться вместе с советскими войсками против немцев. Помимо стратегического, у этого решения был и политический аспект: речь шла о необходимости обеспечить присутствие «Свободной Франции» на всем театре военных действий.

Осуществить план оказалось сложнее, чем можно было ожидать: пришлось не только добиваться согласия от несговорчивых британцев, которым не слишком-то хотелось отпускать летчиков, обученных на их авиабазах, но и параллельно преодолевать бюрократические препоны со стороны советского руководства.

Лишь в конце года авиационное подразделение «Нормандия» добралось до СССР. В его составе было около шестидесяти добровольцев, и среди них пятнадцать пилотов. Последние прибыли из Алжира, с Ближнего Востока, а также из Великобритании, как Ролан де ла Пуап, заскучавший к тому времени в 602-й эскадрилье Королевских военно-воздушных сил, где он служил с начала 1942 года.

Едва попав на фронт весной 1943-го, «Нормандия» очень быстро открыла счет не только победам, но и погибшим, в числе которых значился и ее командир Жан Тюлан. Представители советского Генштаба, наблюдая, как и без того малочисленное подразделение тает на глазах, в конце концов стукнули кулаком по столу, призывая бесстрашных французов умерить пыл. Для Сталина был чрезвычайно важен крошечный, но блистательный символ франко-советской дружбы, он не мог позволить «Нормандии» сгинуть в боях с «мессершмиттами» Me-109 и «фокке-вульфами» FW-190, численно превосходившими ее в сотню раз.

В итоге за несколько месяцев авиаподразделение было усилено настолько, что получился полноценный истребительный полк из четырех эскадрилий, чьей главной особенностью стал личный состав, набранный из пилотов одной национальности и технического персонала другой.

Летом 1944 года «Нормандия» прекрасно проявила себя в титанической битве на реке Неман и удостоилась от Сталина нового названия: «Нормандия – Неман». Так родилась легенда, основанная на подлинных свидетельствах о воинской доблести, шумных пирушках и настоящем героизме. Даже сейчас, спустя шестьдесят лет, еще жива память о самопожертвовании капитана де Сена – этот летчик предпочел разбиться на своем горящем самолете, потому что вместе с ним на борту находился механик, у которого не было парашюта. Быль о французском аристократе и волжском крестьянине передавалась из уст в уста и до сих пор входит в учебную программу российских школ.

Мне было всего полгода, когда отец погиб на фронте, заплатив таким образом ценой своей жизни за выбор, сделанный незадолго до этого – встать в ряды тех, кто сражался с нацистской идеологией. Вслед за отцом пропал без вести его младший брат, летчик-истребитель. Еще один брат, Константин, уцелел. От него я и узнал о Ролане де ла Пуапе. Они с Константином оба служили в «Нормандии – Неман» и сразу сделались закадычными друзьями.

Я был слишком мал, чтобы запомнить войну, но мое детство прошло под гул моторов военных самолетов, и не каких-нибудь там, а «яков» из «Нормандии – Неман». Тогда я еще не знал, что одному из них суждено закончить свою карьеру в Музее авиации и космонавтики.

В юности меня завораживали эпические повествования Константина, Ролана и других летчиков из полка, ставшего легендарным для всех влюбленных в авиацию. А еще он стал истинным примером фронтового братства, которое не сумели разрушить никакие превратности истории.

Каждому нужен идеал, духовный отец, и своим я без всяких сомнений могу назвать Ролана де ла Пуапу со всеми его качествами. Смелый, энергичный, изобретательный, жаждав-

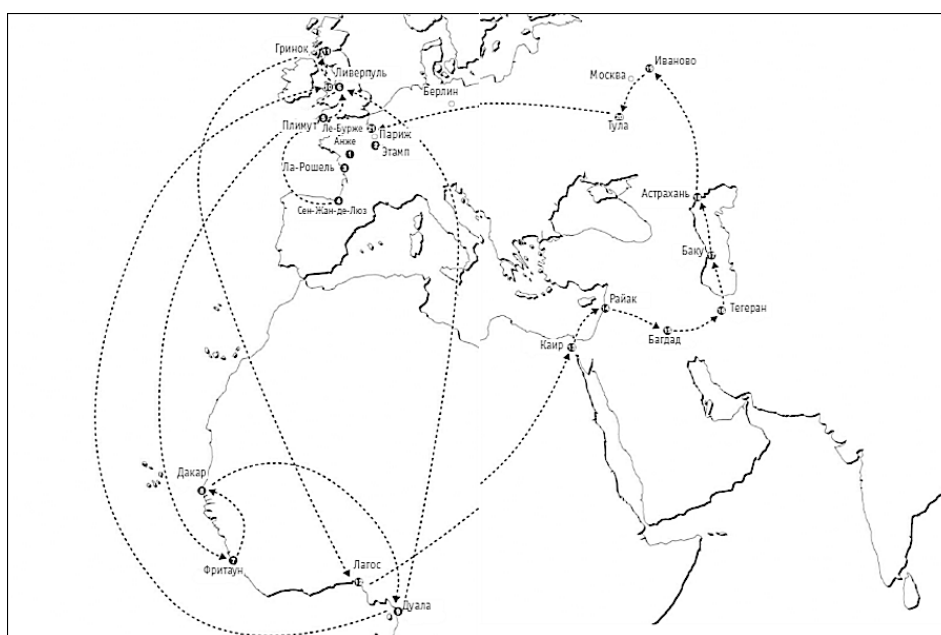
ший новых открытий, он умел быть серьезным, но никогда не принимал всерьез самого себя... Ему удалось все, за что бы он ни брался, – от берленго «Доп» до «Маринленда» и «Мегари»<sup>1</sup>.

Однако самым значительным событием в его жизни осталась служба в «Нормандии – Неман» – приключение, о котором Ролан де ла Пуап так увлекательно поведал в этой книге и которое на деле потребовало от него самого и от его соратников героизма и самоотверженности: каждый второй француз из авиаполка не вернулся домой.

*Жерар Фельдзер,*

*директор Музея авиации и космонавтики (Париж), член Национальной академии авиации и космонавтики, почетный председатель Аэроклуба Франции*

## ПЯТЬ ЛЕТ ПУТЕШЕСТВИЙ С КОНТИНЕНТА НА КОНТИНЕНТ



- 1 – учеба в летной школе города Анже с сентября 1939-го по март 1940 г.;
- 2 – 16 марта 1940 г. перевод в Этамп, в военное училище летчиков-истребителей;
- 3 – Ла-Рошель;
- 4 – 23 июня 1940 г. отплытие в Англию из порта Сен-Жан-де-Люз на борту «Эттрика»;
- 5 – прибытие в Плимут 26 июня 1940 г. (первый период пребывания в Великобритании с июня по август 1940 г.);
- 6 – начало дакарской экспедиции, отплытие в Африку на «Пеннланде» 31 августа;
- 7 – прибытие во Фритаун (Сьерра-Леоне) 13 сентября 1940 г.;
- 8 – прибытие в Дакар (Сенегал) 23 сентября 1940 г.;
- 9 – прибытие в Дуалу (Камерун) 7 октября 1940 г., участие в операциях на территории Габона до середины ноября 1940 г.;

<sup>1</sup> После Второй мировой войны Ролан де ла Пуап стал успешным предпринимателем – открыл завод по производству полимеров и в 1951 году по заказу фирмы «Л'Ореаль» разработал порционную упаковку для шампуня «Допаль»; маленькие пакетики из прозрачного глянцевого пластика с разноцветным шампунем были похожи на леденцы-берленго, потому и получили такое название. На доходы от основного бизнеса он построил в Антибе, на Лазурном Берегу Франции, морской зоопарк «Маринленд» и между делом спроектировал кузов для внедорожника «Мегари» компании «Ситроен». (Здесь и далее примеч. пер.)

10 – возвращение в Англию в декабре 1940 г. (второй период пребывания там с декабря 1940-го по август 1942 г.);

11 – отплытие из Гринока (Шотландия) в Африку на борту «Горной принцессы»;

12 – прибытие в Лагос (Нигерия) 19 сентября 1942 г.

13 – Каир;

14 – Райак (Ливан) в долине Бекаа; формирование истребительной группы «Нормандия»;

15 – Багдад;

16 – Тегеран;

17 – Баку;

18 – Астрахань;

19 – Иваново. База переподготовки истребительной группы «Нормандия» с декабря 1942-го по март 1943 г.

#### **ПЕРВАЯ КАМПАНИЯ: МАРТ-НОЯБРЬ 1943 г.**

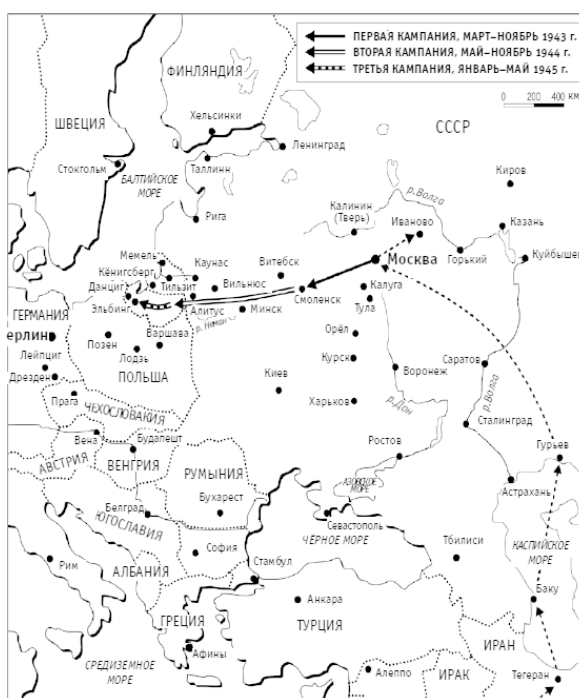
20 – авиабаза в Туле. Отдых, пополнение личного состава и подготовка новых летчиков «Нормандии» с ноября 1943-го по май 1944 г.

#### **ВТОРАЯ КАМПАНИЯ: МАЙ-НОЯБРЬ 1944 г.**

#### **ТРЕТЬЯ КАМПАНИЯ: ЯНВАРЬ-МАЙ 1945 г.**

21 – триумфальное прибытие в Ле-Бурже.

### **ТРИ ВОЕННЫЕ КАМПАНИИ «НОРМАНДИИ – НЕМАН»**





## **Часть первая**

### **Некий генерал де Голль бросает клич**

#### **1**

#### **Очень скромные поляки**

Утром 23 июня 1940 года в порту Сен-Жан-де-Люз полным ходом идет посадка. День выдался ненастный, на море беспокойно. Польские солдаты, выстроившись в длинные вереницы, ждут своей очереди прыгнуть в шлюпки, которые курсируют между пристанью и кораблями на якорной стоянке. Здесь собрались тысячи поляков, отхлынувшие на юго-запад под сокрушительными ударами германской армии – ничто не может ее остановить ни на земле, ни в воздухе с 10 мая, с того дня, когда она начала наступление на Францию, Люксембург, Бельгию и Нидерланды.

За процедурой посадки присматривает жандармерия, но никто из стражей порядка не замечает горстку французских летчиков, затесавшихся среди поляков.

Мы молчим, чтобы не привлекать к себе внимания. Я в широкой солдатской шинели, надетой поверх темно-синей летной формы, и в берете с польской кокардой благополучно прохожу контроль вместе со своими товарищами из училища летчиков-истребителей в Этампе. Мне почти двадцать лет.

За несколько дней до этого человек пятнадцать с нашего курса решили отправиться в Англию – кто-то из ребят услышал по радио, как некий де Голль бросил клич. Мы были в Собриге, в тридцати километрах к северу от Байонны, когда этот временно назначенный бригадный генерал, мало кому в ту пору известный – большинство из нас понятия не имели, что он успел недолго побыть заместителем военного министра Франции, – призвал собраться по ту сторону Ла-Манша всех тех, кто хочет продолжить борьбу: пехотинцев, артиллеристов, моряков и летчиков.

Месяцем раньше бомбардировки люфтваффе вынудили нас покинуть городок Этамп, куда мы прибыли 16 марта из летной школы в Анже. Там, в Этампе, и состоялось мое боевое крещение. Крещение огнем, а вернее сказать... картошкой. Дело в том, что однажды бомба угодила в овощехранилище, где наши парни, схлопотавшие наряды вне очереди, с утра до вечера чистили картошку. Поначалу мы думали, что это брызнула в разные стороны шрапнель, а потом чуть не лопнули со смеху, когда поняли, что физиономии у всех облеплены картофельными ошметками.

Первым этапом нашего жалкого отступления стал Анжервиль в департаменте Сена-и-Уаза (ныне Эсон). Курсантов разместили на мельнице – мы провели там целую неделю, спали прямо на мешках с зерном. Французский генштаб, со времен Великой войны<sup>2</sup> свято хранивший уверенность в себе, мог предвидеть все что угодно, кроме столь стремительного разгрома со стороны танковых дивизий и авиации врага.

Из Анжервиля мы дошли до самой Ла-Рошели и продолжили обучение в местечке Лалё – на огромном поле, где даже не было ангаров. Та первая весна в нашей карьере летчиков-истребителей, весна, пронизанная солнцем и напоенная благоуханием цветов, могла бы заставить нас позабыть о войне, но, едва освоившись с моделью «Девуатин-500» в полетах над океаном, мы стали свидетелями печального зрелища: у нас на глазах при входе в порт затонул «Шамплен». Этот корабль нес ценный груз для французской авиации – «Кёртис Р-40», присланные амери-

---

<sup>2</sup> До Второй мировой войны так называли Первую мировую.

канцами. К счастью, другой авианосец, «Ле Грасс», тоже с американскими истребителями на борту, все-таки сумел бросить якорь, а затем снова выйти в море до прилета немцев.

В Ла-Рошели мы провели недели две и получили приказ об эвакуации на базу в Казо и в Биарриц.

Чем дальше мы продвигались на юг, тем чаще встречали на дорогах беженцев – лошади тащили разномастные телеги, за ними брели оборванные, растрепанные люди, катились машины, навьюченные чемоданами, матрасами, баками с горючим. Беженцы шли не только с французского севера – еще из Бельгии и отовсюду, где земли были опустошены смертоносными рейдами «штук»<sup>3</sup>. Мы видели французские самолеты, возвращавшиеся с линии фронта – «Поте-63», «Бреге-500», – последние из авиаподразделений, разгромленных одно за другим.

Война догоняла нас, и она не имела ничего общего с героическими рассказами о рыцарских поединках в небе Франции, вдохновлявшими нас в детстве.

Правительство Поля Рейно 14 июня эвакуировалось из Тура в Бордо; 16-го немцы перешли Луару в районе Сомюра, а в полдень 17-го маршал Петен, новый глава французского совета министров, обратился по радио к гражданам страны с известием о том, что начаты мирные переговоры с Германией.

Наша судьба решилась вечером 20 июня в скромной гостинице в Собриге. За бутылкой шампанского – как нам подумалось тогда, она останется на долгие годы последней распитой на родине, – мы поклялись друг другу, что никогда не пополним ряды военнопленных, бесконечные колонны которых уже заполнили пути-дороги побежденной Франции.

Все мы были однокашниками, из выпуска, окрещенного нашим командиром в минуту гнева «выпуск Z». А разгневался он в один достопамятный февральский день 1940 года, когда мы устроили грандиозную гулянку на улицах Анже.

В тот день, получив заветные значки – два золоченых крыла на лавровом венке со звездой, – мы по традиции отправились отмечать это событие в большой ресторан под названием Welcome в самом центре города и вышли оттуда через несколько часов изрядно навеселе. Богатое разнообразие вин подняло нам настроение и боевой дух настолько, что мы лихо прокатили по улицам пустые бочки и сбросили их в реку Мен, а попутно оторвали вывеску в виде поросянка с лавки колбасника и приколотили ее на дверь какой-то повивальной бабки. Этот искрометный и блистательный во всех отношениях марш-бросок через спящий город сопровождался взрывами петард и сверканием бенгальских огней, в итоге до летной школы мы добрались уже под конвоем жандармов.

Просыпаться на следующее утро было мучительно. Едва продрав глаза и обнаружив, что голова еще гудит от вчерашних возлияний, мы получили приказ надеть парадную форму с белыми перчатками и немедленно явиться на построение, а вытянувшись по стойке «смирно» на стылом воздухе, тем зимним утром получили самую безжалостную выволочку с тех пор, как вступили в армию.

«Отныне вы для меня не товарищи, не соратники, которыми должны были стать, а пропащее хулиганье! С этого дня в течение месяца вы на казарменном положении, никаких увольнительных и посетителей! Будете нести караул вместо резервистов, и все без исключения наряды вне очереди – ваши! Кроме того, под угрозой ареста вам запрещается разговаривать с первокурсниками. А что до вас, для меня вы теперь последние из последних. Так и стану вас называть – выпуск Z! Вольно, разойдись!»

---

<sup>3</sup> «Юнкерс Ю-87 Штука» – модель немецкого пикирующего бомбардировщика и штурмовика.

Начальник школы и сам не догадывался, насколько он прав. Сказал как в воду глядел: через три месяца наступление немецкой армии положило конец существованию летной школы в Анже, и выпуск Z, обозначенный последней буквой алфавита, действительно стал последним.

В списке выпускников я оказался третьим – мое имя стояло сразу после Жана Маридора и Рафаэля Ломбера, что немало меня удивило. Возможно, в пилотировании я и добился таких успехов, что мог считаться третьим по мастерству, но вот в военной подготовке и в дисциплине мои достижения были куда скромнее...

Решение покинуть Францию далось нам нелегко и стало результатом бурных споров. Мы прекрасно понимали, что в глазах командования будем выглядеть дезертирами, да и сами не испытывали желания бросать свою страну в такое тяжелое время. Но мы были летчиками-истребителями, нас готовили для боевых подразделений. Теперь перед нами открывались только два пути: либо мы останемся, не представляя, какая судьба уготована всем нам в оккупированном государстве, либо воспользуемся шансом продолжить борьбу под предводительством де Голля, вместо того чтобы глупейшим образом оказаться в плену, даже не побывав в бою.

Дух приключений, конечно, тоже не дремал. Все мы родились вскоре после окончания Великой войны и с детства были наслышаны о подвигах первых летчиков-истребителей – Фонка, Ненжессера, Гинемера (я читал о них в книгах Анри Бордо), и о героических приключениях пилотов «Аэропосталь» – Гийоме и особенно Мермоза, всенародного любимца<sup>4</sup>.

Поначалу я надеялся выбраться из Франции по воздуху. Мы с моим другом Шарлем Энгольдом и еще несколькими парнями решили вернуться в Казо и угнать самолет. Но на месте выяснилось, что план не сработает: все до единого самолеты уже покинули базу, взяв курс на Северную Африку. Волей-неволей пришлось возвращаться в наш лагерь в Собриге после 36-часового самовольного отсутствия. Для осуществления задуманного у нас теперь был только один путь – морской.

По счастью, после нашего возвращения в Собриг прилетела весть о том, что два корабля стоят на рейде у порта Сен-Жан-де-Люз и вскоре отплывут в Великобританию с остатками разбитой польской армии, той самой, чей генеральный штаб прошлой осенью разместился в Анже вместе со своим беглым правительством, которое возглавлял генерал Сикорски.

Быть может, я даже встречал на улицах Анже кого-то из тех солдат, что теперь стоят на пристани в ожидании отплытия в одном направлении со мной...

Несколько минут спустя мы уже на борту «Эттрика», но радость от того, что первый этап нашего плана успешно завершен, омрачена печалью от расставания с родиной. А когда корабль снимается с якоря и выходит в открытое море, я вдруг обнаруживаю, что забыл на пристани чемоданчик с личными вещами. Там бортовой журнал, где я записывал подробности всех своих вылетов со дня поступления в школу пилотирования в Анже. А между его страничек заложены фотографии отца – графа Ксавье Польза д'Ивуа де ла Пуапа, с началом мобилизации призванного в сухопутные войска, и матери Виктории, и младших брата с сестрой – четырнадцатилетнего Рене и Мари-Жанны, которой скоро восемнадцать.

---

<sup>4</sup> «Аэропосталь» – французская компания, основанная в 1918 г. в Тулузе одним из пионеров воздухоплавания Пьер-Жоржем Латекоэром под названием «Ассоциация авиалиний Латекоэра» и занимавшаяся международными авиапочтовыми перевозками. Под началом Латекоэра в числе прочих работали знаменитые пилоты Жан Мермоз (1901–1936), Анри Гийоме (1902–1940) и Антуан де Сент-Экзюпери (1900–1944). Мермоз прославился в мае 1930 г., когда совершил два беспосадочных перелета через южную Атлантику. Гийоме летал над Сахарой, Андами, южной и северной Атлантикой, участвовал в открытии множества воздушных путей сообщения. Сент-Экзюпери написал о Гийоме и Мермозе в романе «Планета людей».

Стоя на юте «Эттрика», я смотрю, как медленно удаляется побережье Франции, и уношу с собой последнее воспоминание о родной стране – огромный трехцветный флаг полощется над волнами на самом краю пирса Сен-Жан-де-Люз.

– Теперь нескоро мы его увидим, – задумчиво говорю я товарищам, облокотившимся на леера рядом со мной.

У Шарля Энгольда, самого пылкого из нас, глаза наполняются слезами, когда он вытягивается во фрунт, чтобы отдать знамени честь.

Тем утром я видел его слезы в первый и в последний раз.

Шестьдесят лет спустя в память об отплытии в Англию солдат, принявших решение продолжить борьбу с оккупантами, в Сен-Жан-де-Люз была установлена мемориальная доска с вычеканенным лотарингским крестом<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Лотарингский крест с двумя перекладинами – символ возглавленной Шарлем де Голлем «Свободной Франции».

## 2

### Путешествие в палате для буйнопомешанных

Пока «Эттрик» совершал плавание к берегам Великобритании, немецкая армия продолжала захватывать французские земли. В ночь с 24-го на 25 июня, в 1 час 35 минут, вступил в силу договор о перемирии. Кампания, последовавшая за «странной войной»<sup>6</sup>, оказалась для французов короткой, но разгромной: 92 000 убитых, 250 000 раненых и 1 500 000 пленных всего за месяц с небольшим. Для сравнения, потери Германии за тот же период составили 27 000 убитых, 19 000 пропавших без вести и 110 000 пленных.

Впрочем, на борту войскового транспорта атмосфера вовсе не была драматической. Мы переоделись, сменив польскую форму, и быстро перезнакомились с пехотинцами, легионерами и танкистами, путешествовавшими с нами.

Найти себе местечко на переполненном корабле оказалось непросто. Люди были повсюду – во всех каютах, отсеках, трюмах. Мы с Шарлем Энгольдом не отыскиали для ночлега ничего лучше тесной каморки, обитой изнутри кожей, и решили, что попали в палату для буйнопомешанных. Впрочем, нас это нимало не смутило – наоборот, позабавило.

Наравне со всеми летчики участвуют в корабельной жизни: мы по очереди несем вахту и помогаем на камбузе, ведь каждый день надо кормить три тысячи человек, а транспорт рассчитан на меньшее количество пассажиров. Припасов не хватает, поэтому еду выдают раз в день, и меню всегда одинаковое: чашка чая да говяжья тушенка. Так мы заранее привыкаем к английской кухне...

В нашей развеселой компании есть несколько офицеров, и двое среди них станут впоследствии заметными участниками движения, которое пока еще не получило названия «Свободная Франция».

Капитану Жану Бекур-Фошу двадцать девять лет. Он внук маршала Фоша<sup>7</sup>. Прежде чем вступить в военно-воздушные силы и стать курсантом летной школы в Руайане, Жан окончил военную академию Сен-Сир и Сомюрское кавалерийское училище. Не смирившись с поражением, он покинул Тулузу, куда эвакуировали его летную школу, и сам добрался до побережья, чтобы отплыть в Великобританию.

В свои сорок два майор Лионель де Мармье уже опытный пилот. Он стал летчиком-истребителем в восемнадцать, на его счету шесть официально засвидетельствованных побед в небе Первой мировой, между 1916-м и 1918 годами. После той войны он работал летчиком-испытателем в авиастроительных компаниях «Ньюпор» и «Поте», а потом участвовал в большом приключении под названием «Аэропосталь» вместе с Мермозом, Сент-Экзюпери, Гийоме и прочими летчиками. Такая бурная деятельность в качестве пилота не мешала Лионелю де Мармье предаваться другой своей страсти – автомобильным гонкам. В 30-е годы он принимал участие во множестве соревнований во Франции (к примеру, в гонке на выносливость «24 часа Ле-Мана»), а также в Великобритании, Бельгии и Испании. С 1936 года он сражался в испанской Гражданской войне на стороне республиканцев; 25 августа 1939 года его как майора запаса призвали в военно-воздушные силы Франции, и 3 июня 1940 года, за три недели до посадки на «Эттрик», Лионель де Мармье добавил к своему триумфальному списку еще три победы, сбив два немецких самолета над Виллакубле и один над Этампом.

---

<sup>6</sup> «Странной войной» французы называют затишье на Западном фронте с 3 сентября 1939 г. по 10 мая 1940 г., когда велись редкие бои на немецко-французской границе и гитлеровская армия не начинала массированного вторжения.

<sup>7</sup> Фердинанд Фош (1851–1929) в конце Первой мировой войны был начальником генерального штаба и верховным главнокомандующим союзными войсками во Франции.

В числе будущих прославленных голлистов, занявших место на борту «Эттрика», есть и Рене Кассен. Этот выходец из Байонны, на десять лет старше Лионеля де Мармье, выделяется среди пассажиров благородной осанкой и белоснежной бородкой. С 1924-го по 1938 год он был членом французской делегации в Лиге Наций и одним из первых публично заговорил о том, что Третий рейх представляет угрозу для Франции и для всего мира.

В долгие часы безделья на палубах войскового транспорта я вспоминаю калейдоскоп событий, ознаменовавших последние несколько месяцев. Внезапное нападение 10 мая и безудержное наступление немецкой армии заставило меня повзрослеть, не заметив перехода от юности к зрелости. Я думаю о сказочных временах в летной школе города Анже, о полетах над Луарой, о кутежах с однокашниками в квартале Ла-Дутр, о роскошном здании в стиле ар-деко, построенном «Французской авиационной компанией» у дороги, ведущей к Аврийе...

Я приехал в Анже из Тура, где записался добровольцем в ряды вооруженных сил осенью 1939-го, не дожидаясь повестки – мне, к тому времени дипломированному пилоту, не хотелось угодить по распределению в какой-нибудь пехотный батальон. Служить родине я был готов, но надеялся совместить это со своей страстью к авиации, и потому после общей военной подготовки стал курсантом летной школы.

В конце концов даже мама одобрила мой выбор. Отец прошел Первую мировую и знал, что такое война в окопах; мама не хотела, чтобы я тоже это пережил. Кроме того, мой дядя Ролан, один из папиных братьев, погиб в октябре 1916 года от взрыва артиллерийского снаряда во время разведывалки на берегу Соммы. Ему было двадцать восемь лет. В его честь родители и назвали меня Роланом.

Дядя умер за несколько лет до моего рождения, но его портрет в полный рост висел в обеденном зале нашего родового замка в Мозе неподалеку от Анже, и я с детства любовался горделивой осанкой капитана пехоты в безупречно сидящем мундире. На той же стене был еще один портрет – моего отца в форме младшего лейтенанта кавалерии. Он вернулся с фронта с Военным крестом и благодарственной грамотой за храбрость, проявленную в битве за форт Дуомон.

О том, что новый вооруженный конфликт с Германией неизбежен, мне было ясно уже за несколько лет до его начала. Я с беспокойством слышал по радио истерические вопли Гитлера и яростные аплодисменты его народа, опьяненного мечтой о величии Германии, пусть даже нацистской. Да и отец не скрывал от меня, старшего сына, собственных опасений, все нараставших по мере развития событий в конце 30-х годов: ввод немецких войск в Рейнскую область, отправка Третьим рейхом солдат в Испанию воевать на стороне франкистов против республиканцев и, наконец, аннексия Судет. «Вот увидишь, через пару лет опять начнется война, и она будет еще страшнее той, что я прошел. Немцы не простили нам победы. И никогда не простят. На сей раз они из нас душу вытрясут», – сказал он мне однажды.

Пока «Эттрик» идет к английским берегам, стараясь разминуться с германскими самолетами и подлодками, я вспоминаю это отцовское предостережение. Его пророчество сбылось, поэтому сейчас я стою на палубе корабля, спешащего к Англии.

Кажется, что мой самый первый полет – на аэродроме в Юнодьере – был так давно... В ту пору я еще учился в лицее Монтеस्कье в Ле-Мане (престижном заведении, основанном в 1601 году как коллеж при орактории<sup>8</sup>) и жил в иезуитском пансионе. Готовился сдавать бакалавриат<sup>9</sup> по элементарной математике, хотел стать инженером-агрономом, как отец. Не стану кривить душой – учеником я считался не самым лучшим, но в тупицах не числился, просто был разгильдяем, вечно выдумывал новые проказы или витал в облаках. В общем, учеба сто-

---

<sup>8</sup> Оракторий (от лат. Oratorium) – молельное помещение в католических церквях.

<sup>9</sup> Бакалавриат во Франции – общегосударственный экзамен по окончании среднего образования. Набранные баллы дают право на поступление в вузы.



яла для меня далеко не на первом плане – я куда больше внимания уделял самолетам и своей мотоциклетке, на которой с удовольствием катал друзей, едва заканчивались уроки.

Так бы все продолжалось и дальше, но в один прекрасный день матери пришлось идти к префекту моего курса и умолять его не отчислять меня из лицея.

«Знаете что, мадам? Из него никогда не выйдет ничего путного!» – заявил ей префект.

Каждый четверг после уроков в лицее я бежал в Юнодьер на занятия по пилотированию в клубе «Народной авиации» – организации, созданной в 1936 году по распоряжению министра воздухоплавания Пьера Ко. Эта «Народная авиация» была отличной идеей, она позволила сотням подростков, таких, как я, освоить азы летного мастерства без ущерба для кошельков родителей.

Аэроклубы по всей Франции тогда укомплектовывали самолетами «Кодрон-Люсиоль» – легкими сельскими аппаратами из дерева и парусины, с трудом выдававшими 100 км/ч. Моего наставника звали месье Дешан; он оказался добродушным дядькой и тотчас взял надо мной шефство.

Никогда не забуду тот день, когда Дешан сказал мне, что я готов к первому одиночному полету. Едва поднявшись в воздух, я заорал от радости, опьяненный ударившим в лицо ветром, от которого не мог защитить короткий козырек кожаного шлема. Это было потрясающе: рядом больше нет подсказчиков, моя мечта осуществилась, я лечу, как Фонк, Гинемер и Ненжессер, мои кумиры. Я лечу, как Мермоз, мой герой!

Отец, услышав от меня о желании учиться на пилота, особого энтузиазма не выказал, но в конце концов дал согласие, выдвинув при этом ряд условий: «Не валяй дурака, не проводи в аэроклубе слишком много времени, и главное – ни слова об этом матери».

Короче говоря, я обзавелся поддержкой, обрел уверенность в себе и не замедлил этим воспользоваться. Покружив над полем, я отправлялся в полет над Луарой и над Сеной. Каждый раз у меня было два с половиной, а то и три часа полной свободы и независимости, порой я даже пролетал над фамильным замком в Мозе, до которого было рукой подать по прямой от Ле-Мана. И конечно, при виде далеко внизу родителей и брата с сестрой на прогулке в парке или на длинной аллее, ведущей к дороге на Шефф-сюр-Сарт, я тайком махал им рукой.

Без согласия отца и в конечном счете без понимания со стороны матери, без «Народной авиации» и без доброго отношения Дешана меня, дипломированного пилота и летчика-истребителя военно-воздушных сил Франции, не было бы на этом корабле, идущем к английским берегам.

### 3

## Мерс-эль-Кебир не остановит нас

«Эттрик» вошел в плимутский порт 26 июня. Море под нами было безмятежно, летнее небо над головой – безоблачно, и о ненастье, сопровождавшем отплытие, уже ничто не напоминало. Из порта мы поездом добрались до Ливерпуля, а оттуда нас переправили в Биркенхед, на другой берег эстуария Мерси, – там был разбит гигантский палаточный лагерь посреди Эрроу-парка.

В Англии я оказался не впервые – два года назад, летом 1938-го, приезжал сюда на языковую стажировку. Заодно научился и кое-чему еще: благодаря юной Мэри я открыл для себя обаяние местных жительниц. Единственное, в чем ее можно было упрекнуть, так это в том, что она предавалась плотским удовольствиям со сдержанностью истинной викторианки. Приятели хохотали до упаду, когда я рассказывал им о своих амурных подвигах: «Она, конечно, милая и все делает очень нежно, но так, будто для нее это какая-то трудовая повинность. А я так не хочу – мне страсть нужна, чтобы все искрило!»

Эрроу-парк под жарким июньским солнцем 1940-го являет собой разношерстное космополитичное сборище. Среди тысяч французов, эвакуированных из Дюнкерка или добравшихся сюда из других мест, попадаются солдаты самых разных национальностей. Англичане по мере сил пытаются сформировать из этого хаоса подкрепление для своих войск. Каждый день прибывают новые солдаты – поляки, бельгийцы, чехи и венгры. Из опасения пропустить на свою территорию пресловутую «пятую колонну», британские службы безопасности регистрируют и просеивают мелким ситом всех новоприбывших. И каждому они задают один и тот же вопрос: «Are you here to stay?»<sup>10</sup>

Мы наконец-то воссоединяемся 29 июня с остальными однокурсниками, отплывшими из Сен-Жан-де-Люза на борту «Арандора-Стар», – это Жан Маридор, Жан Ревейак, Мишель Будье, Морис Майфер, Жак Гиньяр, Пьер Лоран, Анри Лепаж и другие. Не хватает только Вакренье и Сен-Млё – их по какой-то причине задержали на пристани жандармы, так что они не попали на корабль.

В палаточном лагере атмосфера меняется день ото дня, порой вспыхивают жаркие споры между сторонниками возвращения во Францию и теми, кто намерен остаться в Англии и вести борьбу под началом генерала де Голля, которого британское правительство только что официально признало лидером движения «Свободная Франция».

Прибытие солдат, сражавшихся в Норвегии в рядах британских войск, дало повод для новых дебатов в палатках Эрроу-парка. «Вы конченные идиоты! Немцы разгромят англичан, и вы влипнете по самую макушку. Петен официально подписал перемирие. Ваш воинский долг – быть сейчас с ним, сплотиться под знаменами Петена. А де Голль – самозванец!» – заявил нам кто-то из уцелевших под Нарвиком, посеяв сомнение во многих умах.

Я, как и мои товарищи, впал в задумчивость. К тому же на днях с помощью дяди, дипломата из посольства в Португалии, родители передали мне весточку. Они упрашивали меня вернуться и продолжить учебу. Я ответил, что сначала посмотрю, как будут развиваться события, а потом уже приму решение.

В этой обстановке неопределенности до нас доходят слухи о трагедии в Мерс-эль-Кебуре. Черчилль, опасаясь, что цвет французского флота попадет в руки немцев, отправил армаду,

---

<sup>10</sup> «Вы собираетесь здесь остаться?» (англ.)

получившую название «Force H» («Подразделение Эйч»), уничтожить корабли, стоящие на якоре в заливе Оран.

Первый этап операции «Катапульта» развернулся в ночь со 2-го на 3 июля: британцы взяли в плен экипажи всех французских кораблей на стоянках в английских портах. Разбуженным посреди ночи 16 тысячам французских моряков, которых застали врасплох, ничего не оставалось, как сдаться.

В 6 часов утра 3 июля «Force H» внезапно появилась на рейде базы Мерс-эль-Кебир. Командующий британской армадой вице-адмирал Джеймс Сомервилл предложил французскому флоту на выбор четыре варианта действий: 1) присоединиться к британскому флоту; 2) передислоцироваться в британский порт, уменьшив численность экипажей; 3) отойти к Антильским островам и разоружиться или 4) затопить корабли.

Переговоры между Сомервиллом и его французским коллегой, адмиралом Жансулем, продолжались почти весь день, но ни к чему не привели, и около 17 часов вечера мощнейшие британские бортовые батареи открыли огонь. Всего за 13 минут артиллерийские орудия Королевского флота уничтожили 1300 французских моряков и нанесли сильные повреждения множеству военных кораблей, в том числе линейному крейсеру «Дюнкерк» и броненосцам «Бретань» и «Прованс».

«Это был не морской бой, а бойня», – напишет позднее в своих «Воспоминаниях» мой товарищ Жан де Панж, и эти неоспоримые слова точно согласуются с чувствами, которые охватили всех французов в Эрроу-парке и за его пределами. Каждый из тех, кто так же, как и я, решил присоединиться к де Голлю и для кого все надежды на победу были связаны с Великобританией, испытал шок.

Следующие несколько дней в палаточном лагере только об этом и толковали. Каждый хотел поделиться своим мнением.

«Разумеется, случилась страшная трагедия, просто чудовищная. Но ведь нельзя было допустить, чтобы французский флот попал в руки немцев, слишком опасно – это изменило бы соотношение сил в Средиземном море. Если б немцы завладели нашей эскадрой, они получили бы неоспоримое преимущество и у Англии не осталось бы никаких шансов на защиту своих конвоев», – сказал я товарищам.

Потому-то я и решил остаться в Великобритании, несмотря на то что 1300 моих соотечественников погибли под огнем английской корабельной артиллерии. Но для многих других французов, добравшихся до Лондона, известие о Мерс-эль-Кебуре стало сигналом к возвращению. А те, кто еще только собирался примкнуть к де Голлю, находясь в самой Франции или в наших колониях, изменили планы, услышав об этой драме.

События 3 июля разбудили у большинства французов застарелую англофобию, вскормленную Столетней войной, Трафальгаром, Ватерлоо и Фашодским кризисом.

## 4

### Знакомство с де Голлем

В атмосфере, мгновенно накалившейся после трагедии в Мерс-эль-Кебуре, лагерь посреди Эрроу-парка гудит от самых невероятных слухов. Ведутся разговоры о скором отъезде в Канаду, где нужны пилоты и инструкторы.

Британские офицеры вызывают нас по одному на беседу, дают понять, что их армии нужны «отчаянные парни», и напоминают об условиях перемирия – мол, теперь мы для немцев не солдаты противника, а партизаны, поэтому, если попадем к ним в руки, с нами не будут обращаться как с военнопленными, нас расстреляют на месте.

Когда подходит мой черед, я, как и мои товарищи, отвечаю с твердой уверенностью: мы покинули Францию 23 июня, бросив все, что нам дорого, не для того чтобы две недели спустя вернуться в оккупированную немцами страну.

Нас перевели из Эрроу-парка в Лондон 5 июля, а на следующий день отвезли в Эмпайр-билдинг в самом центре города, чтобы представить генералу де Голлю.

Лидер «Свободной Франции» сразу производит на нас впечатление высоким ростом и величественной осанкой. На нем военная форма цвета хаки, китель перехвачен на талии широким кожаным ремнем. Теперь мы знаем не только имя, но и облик человека, который перевернул нашу судьбу, заставив переодеться в польские шинели и пересечь Ла-Манш. Снова звучит его низкий голос с лирическими интонациями. Он говорит, что рассчитывает на нас, и уверяет, что скоро у летчиков будет много работы. Мы ловим каждое слово. Много работы – отлично, о большем и не мечтаем, лишь бы подняться наконец в воздух, чтобы продолжить борьбу.

В июле 1940-го де Голль был воплощением надежды и символом того, что станет движением Сопротивления, но реальной силы он тогда еще собой не представлял. Его армия казалась смехотворной по сравнению с сотнями тысяч солдат, выстроенных в шеренги другими участниками войны, а в его авиации насчитывалось не больше пятисот человек, включая летный состав, механиков и воздушно-десантную пехоту.

После приема в Эмпайр-билдинг мы задержались в Лондоне на несколько часов без особой культурной программы. Я воспользовался этим временем, чтобы со своим другом Энгольдом осмотреть город. Пешком и на такси мы добрались до Вестминстерского аббатства, Гайд-парка, Парламента. А потом во французском ресторане отметили шампанским девятнадцатый день рождения Шарля в компании со Стэнхоупом, нашим однокашником из летной школы в Анже, наполовину французом, наполовину американцем.

Восьмого июля нас перебросили на поезде в Сент-Атан на южной оконечности полуострова Уэльс. Британские власти выбрали эту авиабазу, расположенную неподалеку от Кардиффа, местом сбора и перегруппировки французских летчиков, прибывших из разных подразделений.

По сравнению со спартанским лагерем в Эрроу-парке условия здесь роскошные – в нашем распоряжении деревянные бараки, просторные и вполне уютные, а также гимнастический зал, оснащенный отличной вентиляцией, всевозможными спортивными снарядами, боксерским рингом и даже бассейном с мозаичной плиткой. Вечера можно проводить в очень современном кинозале, там через каждые два дня показывают новый фильм. Все делается ради физического и душевного здоровья личного состава. Поодаль от ангаров, укрытых зеленой камуфляжной сеткой, специально для немецкой авиации устроена обманка – фальшивый аэродром.

При виде «харрикейнов», которые взлетают и приземляются один за другим прямо у нас перед носом, мы после целого месяца безделья чувствуем, как все сильнее разгорается

желание подняться в небо. Битва за Англию еще не началась, но воздух как будто уже полнится отголосками боев.

Двенадцатого июля Кардифф впервые подвергается бомбардировке. На следующий день звено «харрикейнов» возвращается на базу с четырьмя сбитыми немецкими самолетами на счету. А 15-го числа мы своими глазами видим первого поверженного врага – на валлийское поле, оставляя за собой черный дымный след через все небо, падает «Дорнье-17».

Однако французских пилотов по-прежнему не допускали к вылетам. Мы довольствовались уроками английского, физкультурой и упражнялись на link-trainer – симуляторе полетов. Разочарование нарастало еще и потому, что в небе у нас над головой с каждым днем становилось все беспокойнее. Во второй половине июля атаки люфтваффе участились, особенно в районе Кардиффского порта. Ночами, поднятые воздушной тревогой, мы становились зрителями балета, который исполняли в небе лучи прожекторов ПВО, устраивавших во мраке облаву на вражеские бомбардировщики. Авиабазы Сент-Атан тоже стала мишенью – однажды бомба угодила в барак; по счастью, обошлось без жертв.

Это была война, самая настоящая, но принять в ней участие мы не могли – у нас не было самолетов. И в праздных умах возникали новые планы, один причудливее другого. «Можно завербоваться в китайскую армию, там вроде бы не хватает пилотов», – как-то огорошил меня Энгольд, пока мы грелись на солнышке, валяясь на лужайке и провожая взглядами взлетающие «харрикейны».

Если не считать Энгольда, больше всех страдал и бесился от того, что мы прикованы к земле, конечно, Жан Маридор. Всякий раз, услышав шум мотора или увидев, как взмывает в небо самолет, он возводил очи горе, и его охватывала жаркая дрожь нетерпения. При взгляде на него, невысокого, похожего на гавроша, трудно было представить, что этот девятнадцатилетний нормандец в нашем выпуске Z первый по всем дисциплинам.

Маридор, сын коммерсанта, родился в Гавре и рос в окрестностях завода прокатных станов, а в самолеты влюбился раз и навсегда в возрасте четырех лет, когда родители взяли его с собой на какой-то авиационный праздник. С тех пор судьба его была предрешена. В 1937 году, добившись от министерства авиации разрешения сдать экзамены на полгода раньше, он стал самым молодым пилотом Франции.

## **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.