ИНТЕРВЬЮ С АСОМ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ – ЛЕТЧИКОМ СВОБОДНОЙ ФРАНЦИИ ПЬЕРОМ КЛОСТЕРМАННОМ (PIERRE-HENRY CLOSTERMANN)

Пьер-Анри Клостерманн (на фото слева - http://likesuccess.com/author/pierre-clostermann) родился в 1921 г. в Бразилии в семье французского дипломата. В годы ВМВ воевал в ВВС Свободной Франции - FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres). На его счету, по различным подсчетам, от 11 до 19 личных побед и 14, достигнутых в группе, большое количество уничтоженной на земле вражеской техники. Скончался в 2006 г. во Франции.

Г-н Клостерманн, что двигало вами и вашими коллегами, когда вы вступали в ряды FAFL?

Чтобы понять мой ответ на ваш вопрос, особенно в случае, когда вы – молодой француз нынешней эпохи, необходимо отдавать себе отчет в том, что для моего поколения крупнейшими историческими событиями стали две войны: война 1939-45 гг. и война в Алжире. Я должен сказать, что для меня и моих коллег, которые в то время обучались в американском университете, все было предельно однозначно. Я – француз-эльзасец, некоторые из моих коллег – тоже. Можем ли мы принять как должное то, что немцы оккупировали Париж? Решение для нас было простым: немцы в Париже, немцы в Страсбурге, и для эльзасца это означало, что альтернативы участию в войне нет.

К тому времени у меня был летный опыт, полученный в период обучения инженерной профессии в американском университете, и уже была квалификация пилота гражданской авиации (commercial pilot). На самом деле, я жаждал шагнуть дальше и научиться летать на настоящем небесном «скакуне» - самолете *Спитфайр*/*Supermarine Spitfire*. Я без промедлений покинул университет, чтобы вступить в *FAFL*. Мой отец покинул США за неделю до моего ухода и вместе с генералом авиации Валеном (Martial Henry Valin) прибыл в Лондон уже через несколько недель.

В своем письме ко мне отец призвал меня прибыть в Лондон как можно быстрее и использовать возможность вступить в бой за свою страну. Он отметил, что только героические усилия молодых людей помогут сохранить наше Наследие … По прибытии в Лондон, уверял он, у меня будет возможность добровольно вступить во французскую эскадрилью в составе *RAF*, которую будет формировать генерал Вален. Должен честно сказать, что я отправился в Лондон без особого энтузиазма в отношении своего участия в боевых действиях. Для меня приоритетом была возможность летать.

Сколько было добровольцев в то время?

В ВВС *Свободной Франции* было около 600 добровольцев, из числа которых примерно 300 раньше служили в истребительной авиации. Я говорю о том, что происходило задолго до июня 1942 г., когда американцы высадились в Северной Африке. Ну а к тому времени, когда в мае 1942 г. на авиабазе Биггин Хилл/Biggin Hill была сформирована эльзасская

эскадрилья, в строю оставалось 60-70 летчиков-добровольцев. Причина этому была простой – авиаторы совершали боевые вылеты почти каждый день. При этом эта нагрузка легла на плечи не только молодых людей. Например, Пьер Луи-Дрейфус (Pierre Louis-Dreyfus), внук Леопольда Луи-Дрейфуса (Leopold Louis-Dreyfus), основавшего транснациональную корпорацию *Louis-Dreyfus Industries*, вступил в ряды *Свободной Франции* в возрасте 32-х лет и летал на бомбардировщике *Boston A-20* в боевой группе *Лотарингия* (Lorraine Group). Конечно, Пьер был миллионером. Он купил 29 бомбардировщиков *Boston* у корпорации *Douglas Aircraft* и передал их *RAF* в качестве подарка. Кроме того, он не взял ни одного цента в счет своего заработка за боевые вылеты, а совершил 45 таких вылетов … К этой категории людей относится и Роже Мартен Дю Гар (Roger Martin Du Gard - 1881-1958), служивший в боевой группе *Лотарингия*. Он известен тем, что получил Нобелевскую Премию за достижения в литературе в 1937 г. В период службы ему было уже далеко за 50. Затем я должен упомянуть Анри Депланта (Henri Deplante), который позднее принимал участие в проектировании истребителя *Dassault Mirage*, и Пьера Мендеса-Франса (Pierre Mendès France), который вступил в ВВС в 33 года.

Да, он был нашим Премьер-Министром в 1954-55 гг. в период 4-й Республики.

Мендес-Франс также был летчиком в группе *Лотарингия*. Об этом мало кто знает, потому что он не никогда не упоминал об этом в те времена, когда занимался политикой.

Итак, для тех, кто вступил в ряды *Свободной Франции*, главным побудительным мотивом было присутствие немцев в Париже. Вторым мотивом было присутствие немцев в Страсбурге: в нашу страну вторглась армия вражеского, фашистского режима, и мы не могли сидеть сложа руки. Наша родина, наше французское наследие стояли тогда на кону.

А вы взвесили риск, которому подвергали тем самым свою жизнь?

Риск? Вы знаете, риск был частью того, что предстояло сделать для изгнания захватчиков, и у нас не было иллюзий. Жизнь важна, но в тот момент, когда летчик-истребитель садится в кабину *Спитфайра*, он осознает то, что его жизнь может оборваться в любую минуту, разлететься по сторонам, как сор из пепельницы …

Это – один из тех моментов, которые мне трудно понять, и одна из важнейших причин, по которой я искал возможность взять у вас интервью. Наше поколение, возможно, не испытывает большого желания рисковать своей жизнью в борьбе за какое-то дело. Я хотел бы понять вас более основательно …

Да, я вас понимаю. В наше время молодые люди с трудом представляют себе этику самопожертвования в военной ситуации. Прошу вас дать мне возможность объединить два момента в этой дискуссии, две концепции, которые мы перестали понимать или просто забыли. Первое – концепция Долга с большой буквы. Второе – концепция Родины с большой буквы. Мы что, потеряли чувство принадлежности к родной земле, земле наших отцов? Понятие Родины включает в себя все, чем мы дорожим: наши фермы, наши города, наши дома, сады и парки, наши автострады. Все это – наше наследие, которое мы должны защищать от любой угрозы. Если мы не справимся с защитой нашего наследия, нам будет нечего передавать нашим потомкам: наше наследие пропало, пересмотрено, оно рассеялось. Я вспоминаю то неповторимое чувство, которое я испытал, когда вновь вступил на землю Франции вскоре после высадки в Нормандии. Мы вернулись на родную землю с оружием в руках, и мы были полны желания закончить войну и изгнать захватчиков. Да, риски были большими и потери огромными, особенно в конце войны, когда я летал на самолете *Темпест/Tempest*.

Например, когда вы атаковали аэродром противника в составе группы из 8 или 12 самолетов и вернулись в одни?

Да, случалось, на задание отправлялось 6 самолетов, а возвращалось 2. Эти необычно высокие потери были наиболее характерны для штурмовки таких наземных целей, как вражеские грузовые составы. И ничего нельзя было сделать: противовоздушная оборона была мощной и смертоносной. Уровень потерь ВВС *Свободной Франции* был таким же, как в *RAF* и *Royal Marines*. *RAF* и *Royal Marines* потеряли около 80 000 молодых летчиков. Американцы тоже понесли тяжелые потери во время дневных бомбардировочных налетов, а процент потерь французских ВВС был на уровне британских.

Теперь, говоря об освобождении Франции, можно сказать со всей определенностью: этого не случилось бы, если бы *RAF* проиграла Битву за Британию в 1940 г.. Это был ключевой момент, именно тогда было остановлено продвижение немцев на запад. И добились этого, в существенной мере, молодые британские парни, малоопытные летчики, готовые пожертвовать всем, чтобы выполнить свой долг перед своей страной, невзирая на страшные потери … Если бы их тогда одолело *Люфтваффе*, все было бы кончено.

Я не хочу говорить громкие слова, но само словосочетание *Освободить Францию/Liberer la France* до сих пор вызывает во мне бурю эмоций. Я не смог бы пройтись по Елисейским Полям, по обе стороны которых развеваются пятидесятиметровые германские флаги, и никак не отреагировать на это. Когда смотришь кинохронику 1940-го, видишь немецкие войска, марширующие под Триумфальной Аркой и по Елисейским Полям, думаешь вот о чем: как могли все эти французы просто стоять и смотреть на это, пассивно оказывая поддержку захватчикам. Почему они не развесили небольшие патриотические плакаты? Такие события происходят, а внешне никто не протестует. Мои соотечественники разочаровали меня в тот момент, но позднее бойцы Сопротивления помогли мне справиться с этим чувством …

Не могли бы рассказать о некоторых из своих друзей, вступивших в *FAFL*?

По пути из США в Ливерпуль я подолгу стоял на палубе: у меня было много времени, чтобы поразмышлять о своем будущем. Мой друг Жак Ремлинжер (Jacques Remlinger) тоже изменил все в своей жизни, бросил свой университетский курс в Англии и приехал в Ливерпуль на поезде. Были среди нас и те, кто выбрал очень рискованные пути, чтобы добраться до сборного пункта. Один парень восстановил старый аэроплан в своем сарае на сельском дворе, наворовал по капельке бензина, набрал сколько нужно и перелетел через пролив. К сожалению, он погиб в первые месяцы войны. Вот тут у меня список из тринадцати имен – имен талантливых парней, покинувших Тулузу ближе к 18 июня 1940 г. и добравшихся до Англии. Из этих тринадцати двенадцать погибли в боях. Во время вторжения в Нормандию четырнадцать летчиков *Свободной Франции*, все из Эльзаса, были удостоены чести первыми перелететь через пролив. Через шесть месяцев из этих четрынадцати в живых осталось только трое. Наши потери были тяжелыми, и нам пришлось выработать в самих себе «обезболивающее средство», чтобы забыть об этих потерях перед каждым следующим вылетом.

Вы не упомянули о том, как услышали призыв к борьбе.

Вы имеете в виду призыв 18 июня 1940 г.?

Да.

Что ж… Я был студентом Американского Университета при Калифорнийском Технологическом Институте [Caltech], расположенном в городе Пасадена. Проходил курс авиаинженера. Как-то в газете я прочитал о том, что Франция пала. Отец написал мне из Рио-де-Жанейро, где он служил Генеральным Консулом, и порекомендовал найти какую-нибудь газету, в которой пишут о генерале Шарле де Голле. Через несколько дней я наткнулся на имя де Голля в одной из газетных статей, вырезал из газеты его фотографию и положил в книгу вместо закладки. Собственно в заметке прозвучала фраза, которая произвела на меня глубокое впечатление: «Франция проиграла сражение, но не проиграла войну.» В этом смысле для меня дата создания движения *Свободная Франция* – 18 июня 1940 – имеет символический смысл.

Де Голль быль неординарной личностью. Вот он на моей любимой фотографии. Вы видите, что он задумчив и полон энергии. Это фото датируется 14-м июня 1944 г., она снята на пляже Courseulles-su-Mer в перид высадки в Нормандии. Это произошло ровно через 4 года после того, как он прибыл в Лондон 14 июня 1940 г.

Да, действительно!

Разве это странно? Совсем нет! Это судьбоносный момент. Он прибыл в Лондон без ничего. Он был один, в изоляции, потерпев крушение. Он открыл офис в пустой комнате, в которой стояли стол и два кресла. С ним был всего лишь один французский офицер – его адъютант. Это была вся *Свободная Франция*!

Как случилось, что де Голль стал центром притяжения для сил Свободной Франции?

Это было чудом! Вы знаете, Франции вседа сопутствовала удача, удача, которую она не всегда заслуживала, но появление де Голля и правда было чудом. Нелегко объяснить, как один человек сумел перебороть устремления англичан, американцев, немцев, русских – всех, включая своих собственных друзей, союзников, врагов в достижении единственной цели: веруть Франции полную независимость, сделать ее снова свободной республикой или даже страной с законами, сходными с законами свободной республики, или чем-то, напоминающим свободную республику. Просто поражает тот факт, что де Голль сумел объединить усилия столь многих в единое целое. И это тогда, когда мы, французы, не смогли мобилизовать 800 000 человек в самом начале войны. Когда война закончилась, де Голль поставил французов на одну доску с остальными союзниками. Это – доказательство его невероятной силы воли.

Давайте вернемся к центральной теме интервью. Можете ли вы рассказать о вашем первом боевом опыте. Что вы при этом чувствовали?

Вы знаете, воздушные схватки периода ВМВ продолжались всего несколько секунд. Большинство людей не отдает себе в этом отчет, а воздушный бой начинается и заканчивается очень быстро, при этом всегда с непредсказуемым итогом. В бою летчик должен сфокусировать свое внимание на всех аспектах воздушной схватки. Бой может начаться за доли секунды и закончиться столь же быстро. Не забывайте, что самолеты летали на огромных скоростях, часто достигая рубежа в тысячу километров в час. Вы можете не оценить это в полной мере, но на таких скоростях ощущения летчика срастаются с о своим самолетом. Он действует молниеносно, без раздумий, времени на выбор между разными сценариями просто нет – все происходит инстинктивно. Ну и удача просто необходима. Лично мне много раз везло во время войны, иначе я бы просто не выжил. Как-то мне угодила пуля в ногу – это единственное ранение, которое я получил во время войны. Я не могу объяснить это чем-то другим, кроме простой удачи.

Как вы чувствовали себя после вылета? Это выматывало?

Да, выматывало полностью.

И морально тоже?

В смысле нервов – да, на пределе. Как я уже говорил, бой происходит столь молниеносно, что ведешь его с помощью рефлексов, которые приобретаются тренировкой. В конце вылета остается время, чтобы подумать, что-то обосновать, прокрутить в памяти бой. Этот процесс тоже сказывается на твоих нервах.

Когда вы поднимались в воздух, была ли у вас уверенность в том, что вы можете вернуться, или вы чувствовали себя обреченным?

Один из моих друзей, генерал Андриё (Andrieu), как-то сказал: «Самое неприятное в гильотине – это вечер, который ты проводишь в ожидании казни.» Пожалуйста, поймите, что Андриё был прав. Сходное, дьявольское психологическое напряжение является типичным для летчика-истребителя, когда вечером он обдумывает события дневного вылета, допущенные ошибки, и при этом знает, что завтра ему предстоит совершить очередной боевой вылет. Однако после душа, ужина, пива, разговора с товарищами, на какое-то время ты начинаешь чувствовать себя нормально.

В период до высадки в Нормандии летчики-истребители составляли небольшую группу людей, участвовавших в боевых действиях, в той или иной степени, на каждодневной основе. Иногда казалось просто диковинным общение с людьми, которые не воевали, а просто работали на фабриках, в офисах – с теми, кто находился в какой-то другой вселенной. Иногда мы оказывались среди этих людей, которые так же ходили по вечерам в рестораны, кинотеатры, бары, и мы чувствовали себя среди них иностранцами. Это было что-то типа «шотландского душа» (*чередование горячих и холодных струй воды – ВК*) – пребывание в нормальной среде после сумасшествия, которое имело место всего час-два назад. В реальности, подобные ситуации способствовали развитию психологического или нервного истощения.

В написанной вами книге (The Big Show) было кое-что шокирующее для меня. Мне показалось, что иногда, когда вы описывали воздушные бои и свои победы, вы воспринимали воздушную войну как что-то вроде игры или спорта, и при этом, как ни парадоксально, о гибели противостовшего вам летчика вообще нет упоминаний.

Да, вид воздушного боя со стороны может завораживать своей геометрией и физикой. Воздушный бой может быть красивым, если наблюдающий его может отделить себя от происходящего события, воспринять все в стерилизованном виде и поверить в то, что человек при этом не погибает, что это – всего лишь упражнение, геометрические росчерки и просто аэродинамические фигуры. Все происходит очень быстро. Необходимо найти решение для уравнения за 2-3 секунды, при этом любая возникающая проблема может резко отличаться от той, с которой вы сталкивались в прошлом. Все это непросто …

Но что вы чувствовали по отношению к оппонетам, которые погибали?

Сначала я видел просто металлический аэроплан с черными крестами – я не видел человека. Потом, как-то раз, я пролетел очень близко к своему противнику и ясно разглядел его лицо. Я увидел человека, и это вывело меня из равновесия. Все это произошло за

несколько секунд. В 20-м веке человечество может относиться к человеку вполне гуманно, писать об этом книги, изучать поведение личности в мирное время, но в воздушном бою люди сталкиваются друг с другом в другом измерении, где есть только жизнь и смерть, нет человеческих чувств, никаких гуманитарных соображений. Для меня это было откровением – я не был готов к этому. До войны я учился в Американском Университете, расположенм недалеко от пляжа Малибу в Калифорнии, рядом с Сан-Диего и Голливудом. Я жил будто бы в мире, о котором можно только мечать. Я учился летать вечерами в великолепном аэроклубе. Я обожал свой предмет – механику жидкостных потоков. Учеба в университете была словно мечтой, чудесной привилегией. И вот я попал в обстановку войны, где ты сталкиваешься с людьми, которые хотят тебя убить, они нацелены на то, чтобы убить тебя. Это – сумасшедший мир, и необходимо понять, как изматывает человека нахождение в этом мире. Почти каждый вылет осуществлялся на высоте около 10 000 метров, нет никакого сжатия воздуха в кабине, дышишь ты чистым кислородом. Должен сказать вам, что это наносит немалый вред легким летчика. После войны у всех нас были проблемы с легкими … В дополнение к этому, у нас не было противоперегрузочных костюмов. От перегрузок мы часто теряли зрение и сознание на несколько секунд. Это был основной фактор, вызывающий проявление усталости. В итоге, нам пришлось водить самолеты, которыми было очень трудно управлять, на которых даже было опасно летать. Это было характерно для конечного периода войны, когда мы летали на машинах *Хокер Темпест/Hawker Tempest*. Это были настоящие «скакуны», спроектированные и собранные для достижения на них самых высоких показателей. Но их нельзя было сравнивать с восхитительными *Спитфайрами*. *Темпест* требовал постоянного внимания к каждой мелочи. Во время штурмовки наземных целей можно было запросто вогнать этот самолет в землю, а при сближении с целью было необходимо держать под контролем буквально все, в особенности скорость, иначе легко было сгинуть из-за секундной потери концентрации. Это выматывало летчика, в особенности, после продолжительного периода времени. По счастью, у нас были короткие перерывы в летной активности. Например, когда мы базировались в Бельгии, Голландии и Германии, мы не могли сразу же приступать к полетам, потому что американцы к тому времени успели безо всякой пользы разбомбить взлетные полосы, и нам приходилось ждать, пока их выровняют.

Мне приходилось читать, что ближе к концу войны немцы пытались способствовать быстрому продвижению союзников, но при этом упорно сопротивлялись продвижению русских для того, чтобы сдаться союзникам, а не Советской Армии.

Да, определенно, вполне определенно, в конце игра была нечистой. В этой войне, как и во всех других, человеческий фактор повлиял на конечный результат. Это было характерно для наполеоновских войн, это было правдой для 1945-го. То восхищение, которое испытывал Рузвельт по отношению к Сталину, является примером проявления человеческого фактора...

Вы знали что-то о Сталине в то время?

Нет, мой бог, нет. Он был широко известен как великий лидер, но он был чем-то вроде анаконды, чудом природы, но очень опасным чудом. У них была такая концепция: «мы собираемся принести мир на два столетия. Мы собираемся поделить мир. Вы оккупируете эту часть растрезанного войной мира, а мы ту. Каждый из нас будет поддерживать мир в своем регионе ответственности.» Их [Рузвельта и Сталина] дискуссии и соглашения были вполне серьезными, но после окончания войны две трети Европы оказались в руках у русских, а к 1950-му году мы поняли, что это означало по отношению к личной свободе тех, кто оказался под контролем русских коммунистов.

Вернемся к нашей теме: как вы относились к вашим немецким противникам?

Очень хорошо! Определенно, я рассматривал летчиков *Люфтваффе* как равных нам. Если кому-то из нас було суждено быть сбитым, мы предпочитали оказаться в руках Люфтваффе, а не Гестапо, Ваффен СС или даже Вермахта. В общем смысле, в то время все летчики, в особенности, летчики-истребители, принадлежали к международному братству, похожему на «мафию»… После войны я подружился со многими немецкими летчиками и даже стал крестным отцом родившегося после войны сына Руделя. Вы знаете, что Рудель является одним из самых заслуженных и многократно награжденных летчиков Люфтваффе. Гитлер даже создал для него специальную награду.

Что это была за награда?

Это был Рыцарский Крест с Мечами, Бриллиантами и Дубовыми Листьями.

Вы также подружились с Адольфом Галландом?

Да, я хорошо знал Галланда, мы дружили с ним. Но моими самыми близкими друзьями были Гюнтер Ралль и Ханс Ульрих Рудель: я бывал у них в гостях, они гостили в моем доме.

Не выглядит ли это абсурдным: вы хотели бы убить их, когда они были вашими противниками в воздухе, а на земле стали близкими друзьями?

Определенно! Именно так! Мы все верили в то, что принадлежим к элите человечества, что перевешивало политические догмы. Знаете, летчики *Люфтваффе* никогда не приветствовали друг друга нацистским салютом – даже в присутствии Гитлера они просто отдавали друг другу честь традиционным способом. Единственным летчиком, использовавшим нацистское приветствие, был Хартманн, - это случилось тогда, когда Гитлер вручал ему Железный Крест с Мечами и Бриллиантами. Все его друзья отругали его и напомнили, что ему не удастся скрыть это, потому что все было снято хроникерами.

Может, это было отражение бунтарского характера летчиков-истребителей, а не знаком их оппозиции к нацизму?

Я полагаю, это было их высокомерное отношение к режиму. Летчики-истребители, в целом, не были слепыми сторонниками Гитлера или его политики, особенно в начале войны. Быть летчиком-истребителем в Германии считалось привилегией, как, например, во Франции во время ПМВ. Будущих летчиков-истребителей набирали из представителей привелигированных слоев общества, из аристократических семей.

Ну а сами летчики-истребители считали себя нацистами?

Нет! Например, Рудель был простым молодым парнем без серьезных политических убеждений*. Я мог говорить с ним о Гитлере часами, и он открыто объяснял мне то, что я не мог понять. Он не рассматривал Гитлера так, каким видели его мы в послевоенное время. Для него Гитлер был кем-то вроде президента республики. Для Руделя и других летчиков *Люфтваффе* он был человеком, который дал им возможность летать на прекрасных боевых машинах. Многие летчики-истребители относились к Гитлеру примерно так же: они знали, что без прихода нацистов к власти у них бы не было этих почти совершенных самолетов.

Были ли у них особые политические или идеологические мотивы? Мне кажется, что ваш взгляд на них является слегка стерилизованным.

Что касается четких политических мотивов, я не считаю, что летчики-истребители *Люфтваффе* имели что-то подобное. Знаете, Германия – молодая страна. Франция и Англия с Австрией и Россией были единственными в своем роде оформленными нациями в конце 19-го века. Германия тогда практически не существовала. Рудель был из Северной Германии, его отец был протестантским пастором. Это были простые люди без политических пристрастий. По этой причине Рудель не мог вступить в элитные ряды *Люфтваффе*, он попал туда через черный ход, прямо из планерного аэроклуба. Перед войной такие клубы были популярны. Рудель хотел стать истребителем, но эта роль тогда была зарезервирована для полодых аристократов. Поэтому он стал летчиком *Штуки* – пикирующего бомбардировщика *Ju-87*, и его достижения оказались навсегда вписанными в анналы истории авиации.

Есть один аспект этой истории, который я нахожу потрясающим, отражающим всю абсурдность войны. Это история вашего немецкого кузена, который летал на Me-109 в JG 300 на раннем этапе войны.

О, да! Опять же, в долине Рейна проживало много поколений людей германского происхождения. Рейн был всего лишь улицей… После войны уцелело не слишком много немецких архивов, было трудно найти точную информацию о моем немецком кузене. Большую часть сведений о нем я узнал от моих теток, мне также удалось найти несколько его фотографий. Мой кузен действительно был летчиком *Люфтваффе*, и это отражает абсурдность некоторых войн. Его звали Бруно Клостерманн**.

Моя семья имеет корни в городе Оберне (Obernai, Эльзас). Исторически в Эльзасе были проблемы между католиками и протестантами, и в моем роду эти проблемы временами носили драматический характер. Обычно католики оставались в Эльзасе, протестанты эмигрировали в Германию, Голландию и даже Англию.

При чтении последней главы вашей книги The Big Circus может показаться, что вы после окончания войны чувствовали некоторое сожаление. Это правда?

Да, это правда. Первое, что мы испытали, это одиночество наподобие того, которое ощущают фабричные рабочие сразу после того, как их предприятие закрылось. До этого нам было где жить, нас кормили, нам платили, а тут сразу все это исчезло, пришло отсутствие всякого признания и какой-либо активности и захлестнуло нас чувством страшной пустоты. Помню как мой друг Жак сказал мне: «Видишь, мой старый друг, в нас больше не нуждаются. Нас оставили на собственное попечение, а к гражданской жизни мы не готовы. Приятного будет мало!» Так случается всегда с солдатами, вернувшимися с войны. Это классическая ситуация – с тобой остаются только воспоминания о каких-то местах и событиях, о погибших или искалеченных друзьях …

Испытали ли вы послевоенную психологическую травму?

Нет, не думаю. Я не собирался прокручивать в памяти боевые эпизоды, не возвращался к воспоминаниям. Я просто отправился в долгую поездку вверх по Сене и начал рыбачить. Я ловил все, что плавало. Это было прекрасным времяпровождением. Я стал постепенно возвращаться к своим французским корням. Ну и, кроме того, я столкнулся с серьезными проблемами в общении с французским административным аппаратом. Это был мрак … Я уже привык к английской эффективности, но французским чиновникам в те времена было до этого далеко. Припоминаю, что мне пришлось восстанавливать какие-то документы, водительские права, паспорт и что-то менее существенное. Все это напоминало бой быков. Меня рассматривали как бывшего военнопленного! Я как мог отбивался: нет, я не был военнопленным! Но то, что я не признавал себя бывшим военнопленным, казалось,

рассматривалось как оскорбление. В итоге, в одном из учреждений мне сказали, что я должен получить специальный знак, который должны носить на одежде все бывшие военнопленные. Я не мог в это поверить! Определенно, государственные чиновники не хотели проявить понимание и сочувствие к бойцу *Свободной Франции*. Как-то, когда меня в очередной раз стали расспрашивать о моем статусе военнопленного и причинах, по которым я это отрицаю, я неожиданно для самого себя заорал, что «я не был военнопленным, потому что бегал быстрее, чем все остальные!»

Каким остался в вашей пямяти опыт полетов на Спитфайре?

О! Должен сказать вам, что любой, кто летал на *Спитфайре*, никогда не забудет это. Для меня это была любовь с первого взгляда, и это оказало положительное влияние на мой первоначальный военный опыт. Дело было зимой, и когда я впервые увидел свой *Спитфайер*, я выпрыгнул из грузовика, и мои глаза прилипли к красивому самолету, лежавшему как жемчужина на снежном ковре. Машина только что сошла с конвейера, она имела серую матовую раскраску без черных полос от гари на боках. На ней были только эмблемы *RAF* – на корпусе и крыльях.

Эта машина была красоткой! У нее были женственные линии с округлыми формами женских бедер. Несмотря на пушки, расположенные на крыльях, у этого самолета была грация лебедя. Даже сегодня, спустя поколения, друзья моего сына говорят о *Спитфайре* с почтением, как будто в этой машине есть что- то мифическое.

Большинство пилотов, летавших на *Спитфайерах*, вспоминают о них с любовью. В настоящее время существует около 50 этих машин, восстановленных для полетов. Единственная проблема: в некоторых из них уже стоят другие моторы – не *Мерлины (Merlin)* или *Гриффоны (Griffon)*, а шум моторов *Роллс-Ройс (Rolls-Royce)* всегда был чем-то особенным. На позднем этапе войны я пересел из *Спитфайра* в большой, еще сыроватый *Хокер Темпест/Hawker Tempest Mk V*, и, скажу я вам, это был совсем другой опыт. Это как сравнение газели и носорога. Для меня это было большой переменой и наиболее трудным этапом войны.

Последние четыре месяца боевых действий немецкие летчики стали более озлобленными и агрессивными. У меня сложилось впечатление, что они сказали себе: «Ставим все на карту!» Их можно было понять, потому что большинство из них потеряли к тому времени свои дома, города, семьи и детей. Это было результатом бомбардировок гражданских объектов, и, в полном противоречии со здравым смыслом, только укрепляло волю [немцев] к сопротивлению.

Была ли у вас возможность полетать на других самолетах?

О, да, я летал я на нескольких типах самолетов союзной авиации, но мне не пришлось летать на немецких машинах.

Что вы думаете о самолете P-51 Mustang, так называемом «цветке» американской авиационной индустрии?

Это была прекрасная машина, но, по моему мнению, он не дотягивал до *Спитфайра***,** потому что его мотор хуже вписывался в конструкцию самолета. Это был превосходный истребитель, главным образом, благодаря своему большому радиусу действия.

Были ли у вас сомнения в надежности своего самолета?

Нет, я никогда не испытывал технических проблем с моим *Спитфайром*, никогда! Я перелетал на нем через пролив более 300 раз и ни разу не столкнулся с техническими проблемами.

Какой была средняя продолжительность ваших вылетов? Сколько времени занимал перелет через пролив?

Некоторые вылеты продолжались всего 20 минут. Это зависело от того, в каком месте мы пересекали пролив. На некоторых участках он очень узкий, на других довольно широкий. На *Спитфайре* вылет продолжался обычно около 90 минут, но когда мы пересели на *Хокер*, продолжительность вылетов возросла до 2 часов с четвертью. Мы могли взлететь с аэродрома в Голландии, сделать боевой вылет в район Берлина и вернуться на базу через два часа или более того.

Вы часто спрашиваете, что чувствует летчик во время воздушного боя. Ну, об одном происшествии я никогда не рассказывал, но эта история может что-то дать для ответа на ваш вопрос. Мы осуществляли воздушное патрулирование над Брайтоном во время проливного дождя, и два *Фокке-Вульфа* проскользнули под нами и сбросили бомбы на вокзал (?) до того, как мы попытались помешать им. В конце концов, мы перехватили их, но один из немцев проскочил рядом со мной на минимальном расстоянии. Мой ведомый сделал все, чтобы увернуться, но не сумел избежать соприкосновения с крылом *Фокке-Вульфа*. Однако, он сумел приземлиться на соседнем пляже и чудом выбраться из обломков самолета. Перед приземлением он призвал меня продолжить преследование *Фокке-Вульфа* и добить его, потому что тот был поврежден и сбавил скорость. Я бросился в погоню и догнал немца посреди пролива, но мои пушки и пулеметы отказали – я не мог открыть огонь… Это было редко встречающейся проблемой для *Спитфайра IX*. Я продолжил погоню и сблизился с поврежденным *Фокке-Вульфом*, заметив, что тот теряет скорость и высоту. Небольшой язык пламени появился слева от фонаря кабины, за ним последовал серый дым. Я было подумал, что он не может больше оставаться в самолете. Летчику нужно было выпрыгивать с парашютом, высота была еще достаточной для того, чтобы парашют раскрылся, ну а я бы предупредил британские патрули о сложившейся ситуации. Я не мог ничего прокричать немцу, хотя хотел бы заорать: «Прыгай, придурок! Прыгай, пока не поздно!» Но немец продолжал полет, теряя высоту. Когда мы приблизились к французскому побережью, немец застенчиво отсалютовал мне. Высота 500 метров, 300, 250 … Я попытался вступить с ним в контакт, написав пару слов у себя на лбу. В итоге, мы снизились до высоты в 20 метров.

Ну а как немец реагировал на ваши попытки вступить с ним в контакт?

Никакой видимой реакции. По-видимому, больше всего он хотел дотянуть до своего аэродрома. Вскоре я увидел пунктирные выбросы дымков, говорившие о том, что его двигатель прекратил работать. Я осторожно сблизился с ним со стороны его хвоста на расстояние всего в несколько метров, чтобы лучше разглядеть, что он будет делать. *Фокке-Вульф* уже летел над самой водой, и я подумал, что парню конец. Конец, потому что самолет разваливается при ударе о воду в 99 случаях из 100. Неожиданно я почувствовал, что не хочу видеть сцену гибели этого молодго парня. Когда ты атакуешь алюминиевый самолет с черным крестом на фюзеляже и хочешь сбить его, ты не думаешь о человеке, который сидит в этой машине. Но когда ты видишь человека, это уже не кусок металла с опознавательными знаками: в нем сидит человек из плоти и крови, такой же, как и ты. Это твой брат, у которого есть мать, но он вот-вот лишится жизни. Почему? Для кого? Я не хотел видеть то, что должно было вот-вот случиться. Я не хотел видеть гибель молодого парня, вероятно, такого же блондина как и я, тоже около двадцати лет от роду. Нет! Я чувствовал себя так, как будто сам расстался с жизнью, когда повернулся и увидел пенистые буруны от упавшего в воду и

рассыпавшегося *Фокке-Вульфа*. Мой бог, война – это слишком чудовищная штука! Для чего мы воюем? Что здесь делаю я? Через час я сидел в нашей столовой и пил чай с моими друзьями Жаком и Максом. С мрачным лицом я подтвердил, что одержал победу: «Да, летчик погиб. Я никогда не узнаю его имени.» - «Эй, Кло-Кло, почему у тебя такая мрачная физиономия? - откликнулся Жак. – Думаю, что мы уже обсуждали последствия наших воздушных побед.» Я чувствовал лишь усталость и не мог продолжать этот разговор. Я просто ушел …

** С Клостерманном трудно согласиться. После прочтения воспоминаний Руделя остается ощущение того, что их автор – на редкость убежденный нацист.*

*** Bruno Klostermann - речь идет о дальнем родственнике Клостерманна, который погиб 14 января 1945 г. - ВК)*

- - -

Интервью - Alexandre Jaeg (февраль 2006), перевод на английский - Phil Poffenbarger

http://www.hawkertempest.se/index.php/contributions/stories/120-an-interview-with-a-free-frenchman-mr-clostermann-by-alexandre-jaeg

Сокращенный перевод и литературная обработка – Владимир Крупник

Возврат на главную страницу www.warsstory.org