

**В. Хейлман**

**Последние бои  
люфтваффе**

ББК 63.3(0)62  
Х35

Охраняется Законом РФ об авторском праве.  
Воспроизведение всей книги или любой ее части  
воспрещается без письменного разрешения издателя.

Любые попытки нарушения закона  
будут преследоваться в судебном порядке.

Серия «За линией фронта. Мемуары»  
выпускается с 2002 года

*Разработка серийного оформления  
художника И.А. Озерова*

**Хейлман В.**  
Х35 Последние бои люфтваффе. 54-я истребительная  
эскадра на Западном фронте. 1944—1945 / Пер. с  
англ. М.В. Зефирова. — М.: ЗАО Центрполиграф,  
2006. — 253 с. — (За линией фронта. Мемуары).

ISBN 978-5-521-73354-5

Пилот люфтваффе, командир 7-й, а затем 9-й эскадрильи, участник сражений в окрестностях Парижа Вилли Хейлман рассказывает о боевых буднях немецких летчиков. О том, как немногие ветераны воздушных сражений принимали на себя основной груз войны, участвуя в бесконечных штурмовых атаках под зенитным огнем и «собачьих схватках» с противником, потому что на фронт присылали неопытных пилотов, прошедших обучение всего за несколько недель и почти сразу погибавших в бою. Хейлман анализирует достоинства и недостатки системы учета воздушных побед и подсчета очков для получения наград. Автор завершает свои воспоминания рассказом о последних днях Второй мировой войны.

**ББК 63.3(0)62**

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф», 2006

© Художественное оформление  
серии, ЗАО «Центрполиграф», 2006

ISBN 978-5-521-73354-5

---

---

## Предисловие

Почему я написал эту книгу?

Как оправдание немецкого солдата? Нет. Человеку, не нуждающемуся в оправданиях, не требуется никаких слов.

В 1945 г., осаждаемые численно превосходящим врагом, мы вступили на бесславный путь, которым прошли наши побежденные солдаты. Мы учились хранить молчание, когда ценности, которыми всегда дорожили, стали несостоятельными и были втоптаны в грязь. Мы потеряли свободу, пожертвовали своим имуществом и здоровьем. Мы похоронили своих товарищей и близких.

Но мы не потеряли одного — своей любви к родине.

И именно поэтому я написал эту книгу, чтобы наша страна знала, что в самые трудные часы<sup>1</sup> мы любим ее так же, как делали это в более счастливые времена, что мы счастливы быть ее сыновьями и хотим помочь ей преодолеть эти несчастья с тем же моральным духом, с которым сражались за нее.

Я писал эту книгу, движимый желанием показать немецкого солдата таким, каким он был, как он думал, говорил и вел себя. Эта книга — свидетельство очевидца, и я надеюсь, что она поможет лучше осмыслить прошедшие события и, может быть, немного изменить общественное мнение.

*Вилли Хейлман*

---

<sup>1</sup> Необходимо сразу отметить, что эти мемуары Хейлмана были впервые опубликованы в 1951 г., вскоре после того, как Германия разделена на две части — Западную и Восточную — с различными политическими системами. (*Здесь и далее примеч. пер.*)

---

---

## Глава 1

В последний момент я рванул ручку управления влево и резко потянул ее на себя. Во время разворота с креном  $90^\circ$  я старался удержать правую ногу на педали руля направления, пока не почувствовал судорогу, в то время как подо мной словно злое-щий кошмар промелькнули железные фермы Эйфелевой башни. Я еще раз вышел сухим из воды. Со вздохом облегчения я выровнял свой FW-190 и осмотрелся, тревожась за своих товарищей.

Вокруг не было никого!

Потеряться в сгущающихся сумерках в сильную грозу не составляло никакого труда.

В течение получаса я кружил над Парижем, надеюсь найти кого-нибудь из своих. Капли дождя стучали по фонарю кабины, лобовое стекло покрылось маслом, и я использовал систему омывания, чтобы очистить его<sup>1</sup>. Шквалистый ветер дул в борт «Фокке-Вульфа», и, несмотря на скорость 500 км/ч, его мотало словно щепку.

И вдруг внизу, немного слева, я заметил аэродром!

Заложив глубокий вираж, я стал изучать возможность приземления. Это был подходящий аэродром,

---

<sup>1</sup> В ходе полета на лобовое стекло и боковые стекла фонаря могли попадать капли масла, частички гари и т. п., вылетающие из выхлопных патрубков двигателя, что приводило к ухудшению видимости. Поэтому FW-190 были оборудованы системой омывания стекол, в качестве очищающей жидкости использовался обычный бензин из топливной системы истребителя.

но посадочных знаков и «сосиски»<sup>1</sup> не было видно. Все это не могло помешать посадке, так как мы всегда более или менее точно могли определять направление ветра. Итак, я начал готовиться к посадке: убрал газ и выпустил шасси.

Но вдруг со всех сторон от моей машины появились красные и желтые трассеры. Вокруг все закипело, как в дьявольском котле. Эти парни, очевидно, не опознали мой «Фокке-Вульф», или же это была атака с воздуха. Я быстро оглянулся назад.

Нет, на хвосте никого не было. Я резко спикировал и на малой высоте пролетел над летным полем. От волнения зенитчики не видели, что я покачивал крыльями. Видимо, придется покинуть этот сектор как можно быстрее. Внезапно меня пронзила мысль, что над Парижем должны были быть вражеские самолеты. Почти тридцать минут я тщетно пытался установить связь с какой-нибудь наземной станцией, но их приемопередатчики не были настроены на рабочую длину волны, и я не мог ожидать никакой помощи с базы в Кёльн-Остхайме<sup>2</sup>.

Мимо меня по правому борту проплыла базилика Сакре-Кёр<sup>3</sup> — величественное сооружение в романовизантийском стиле на Монмартре. Дождь наконец прекратился, но погода была совершенно непригодна для полетов на малой высоте. Дрожащей рукой я вытер со лба пот, автоматически включил навигационные огни и начал выпускать сигнальные ракеты: красная, красная, красная. Я должен был приземлиться самое позднее через десять минут, поскольку топливо было почти на исходе. Сигнальная лампа на приборной панели<sup>4</sup> уже мигала некоторое время.

---

<sup>1</sup> Жаргонное слово, используемое летчиками для обозначения указателя направления ветра, в виде полосатого полотняного конуса, обычно поднимаемого на мачте над пунктом управления полетами.

<sup>2</sup> О с т х а й м — аэродром, располагавшийся около Кёльна на правом берегу Рейна. Ныне этот район находится в городской черте.

<sup>3</sup> С а к р е - К ё р — сердце Иисусово (*фр.*).

<sup>4</sup> Имеется в виду индикатор резервного остатка топлива.

Существовала и другая возможность — Ле-Бурже<sup>1</sup>, большой столичный аэропорт, — сумасшедший хаос воронок от бомб и разрушенных боевых и транспортных самолетов. «Нет, Хейлман, ты не сможешь посадить истребитель с двигателем в две тысячи лошадиных сил на подобной поверхности. Ты не в разведывательном самолете типа Физелер «Шторх»<sup>2</sup>.

Два истребителя приближались ко мне снизу. Я хотел уже нажать на спуск оружия, но распознал в них своих друзей. Покачать крыльями, подойти ближе. Они приближались крылом к крылу, словно робкие «кролики»<sup>3</sup>, включив свои бортовые огни — зеленый, красный, белый. С мрачной усмешкой я подумал о своем полетном задании: привести двенадцать машин с только что оперившимися пилотами как пополнение для III группы Jagdgeschwader 54<sup>4</sup>. Теперь это больше не имело значения. Я должен был приземлиться, пока у меня все еще оставалась такая возможность. Жаль, что я не изучил подробное расположение на карте парижских аэродромов, прежде чем вылетел на задание. Наш полет стал достаточно неожиданным, а опытный командир эскадрильи, фельдфебель, только что оправившийся после ранения, в тот полдень заявил с большим апломбом: «Держитесь лишь поближе ко мне, мальчики, и я приведу вас в Вилькобле»<sup>5</sup>.

Отлично, и что теперь?

У меня осталось топлива еще минут на пять. Красная лампочка угрожающе мерцала. Три маши-

---

<sup>1</sup> Ле - Б у р ж е — аэродром на северо-восточной окраине Парижа, в 12 км от центра города.

<sup>2</sup> Легкий одномоторный самолет Fieseler Fi-156 «Storch», использовавшийся в качестве связного и спасательного самолета; имел двигатель мощностью 240 л. с. и максимальную скорость 175 км/ч. Его разбег на взлете составлял всего 65 м, а пробег при посадке — 22 м, что позволяло взлетать и приземляться на крошечных площадках с более или менее ровной поверхностью.

<sup>3</sup> Жаргонное слово, которым в люфтваффе называли молодых неопытных пилотов.

<sup>4</sup> Jagdgeschwader (JG) — истребительная эскадра люфтваффе.

<sup>5</sup> В и л ь к о б л е — аэродром на юго-западной окраине Парижа.

ны сделали широкий круг над городскими предместьями. Еще один аэродром. Что это — Орли?<sup>1</sup> Он был полностью разбомблен. По правому борту в серых сумерках снова появилась Эйфелева башня. Если мы сохраним этот курс, то должны будем достичь Версаля и аэродрома, который ищем, — Виллькобле. Глаза напряженно всматриваются в плотный сумрак. Версаль!

Мой сосед справа вдруг резко отвернул и исчез из вида. Я с удивлением смотрел за тем, как он удалялся. «Талли-хо»!<sup>2</sup> Внезапно появились огни аэродрома. Мог ли это быть Виллькобле? С высоты взлетно-посадочная полоса выглядела крайне маленькой. Красные и белые огни указывали направление захода на посадку. Разворот влево, заход, пора. Вздыхнув, я начал постепенно передвигать рычаг дросселя назад, уменьшая скорость. Теперь я ни при каких обстоятельствах не мог снова увеличить обороты. Это было бы безрассудством теперь, когда двигатель в любой момент мог остановиться из-за отсутствия топлива. Ничего не поделаешь, но пришлось выполнить официально запрещенное скольжение на крыло<sup>3</sup>. Правую педаль руля направления до отказа в пол, ручку управления слегка влево, необходимо позволить машине войти в немного более крутой вираж. «Фокке-Вульф» снижался словно мешок с тряпками.

Черт возьми, что это? Передо мной взлетели красные сигнальные ракеты, и наземные огни потухли. О Боже! С противоположного направления на посад-

---

<sup>1</sup> О р л и — аэродром на южной окраине Парижа, в 14 км от центра города.

<sup>2</sup> Поскольку Хейлман издавал свои мемуары на английском языке, то он широко использует англо-американский военный жаргон. Так, выражение «талли-хо» у летчиков-истребителей союзников обозначало победу, удачный перехват и т. п.

<sup>3</sup> Имеется в виду, что скольжение на крыло запрещалось выполнять в процессе приземления, поскольку возникала угроза сваливания самолета.

ку заходил «Фокке-Вульф». Этот парень совершенно потерял самообладание, пытаясь приземлиться на этой крошечной полосе с подветренной стороны? Позади него появилась вторая тень. Они абсолютно потеряли разум! Сжав губы, я толкнул рычаг дросселя вперед. Несколько воздушных ям. Внимание, не останавливаться. Затем надсадно ревуший двигатель поднял «Фокке-Вульф» прямо над приземлявшейся машиной. Господи! Еще один заходит с неправильного направления. Они все просто сошли с ума.

Два «кролика» все еще были у меня на хвосте. Это были те самые пилоты, что прилепились ко мне и сопровождали в течение последних десяти минут. Теперь я ни в коем случае не должен показать, что испытываю страх. Бесплезно размышлять о том, что может случиться, когда топливо почти закончилось. Новый заход. Практически полностью стемнело, линии красных и белых огней и красный круг вокруг аэродрома были четко видны. Когда носовая часть моего самолета будет указывать на белую линию, я должен снова начать приземление. Пока все шло превосходно. Нужно выпустить шасси, закрылки опустить вниз, уменьшить газ и теперь медленно потянуть ручку управления на себя. Небольшое скольжение на крыло, осторожно, необходимо сохранить устойчивость. Теперь вниз. Моя рука автоматически двигала ручку управления. Небольшой толчок. Тор-моза.

Приходилось поворачивать то влево, то вправо, я уже был на краю аэродрома. Дружественные прожектора осветили мой «Фокке-Вульф». Я выбрал самый маленький аэродром в окрестностях — Бук, в нескольких километрах к югу от Версаля.

Дрожащими руками я прикурил сигарету. Механики окружили меня и начали оживленно рассказывать, что видели мой самолет в течение длительного времени, но не осмеливались подать никаких идентификационных сигналов. Вокруг шныряли американские «Тан-

дерболты»<sup>1</sup>. Патруль истребителей-бомбардировщиков совершал вечерний тур над парижскими аэродромами. Смогли ли сесть остальные? Санитарная и пожарная машины промчались поперек летного поля. Видимо, кто-то разбился. Все три «Фокке-Вульфа», заходившие на посадку с подветренной стороны, потерпели аварии на краю аэродрома. Первый стоял на носу, второй — тоже, он горел как свечка. Третий пилот, выглядевший ужасно, показал опущенные вниз большие пальцы — знак неудачной посадки. У его самолета было сломано шасси. В это время приземлялась последняя машина. Слишком быстро. Это был новичок. Он зашел хорошо, но взлетно-посадочная полоса была слишком коротка. Еще одна новенькая машина скапотировала. Пропали четыреста тысяч марок!

— Манц, — сказал, представляясь, док, стройный, очень элегантный офицер медицинской службы, носивший щегольский мундир.

— Я — Хейлман.

Я заметил глубокие шрамы на левой щеке доктора. Забавно, только золотой сережки, казалось, не хватало. Затем я увидел медали: Железный крест 1-го класса, полученный на действительной службе, медаль за Сталинград. Так что все еще были господа, которые смогли стряхнуть с себя лед Восточного фронта.

— Хорошая работа, — произнес доктор, тщательно полировавший носовым платком стекла своих очков.

— Да уж...

— Один из пилотов, ефрейтор, получил серьезные ожоги. Другой, фельдфебель, наглотался бензина, что не слишком полезно для его желудка.

Я обратился к доктору с просьбой подвезти меня, и он согласился.

«Ганза» ехала, двигатель мягко мурлыкал. «Я должен немного поспать, — подумал я. — В чем я теперь нуждаюсь, так это в приличной кровати».

---

<sup>1</sup> Истребители-бомбардировщики P-47 «Thunderbolt».

— Вы из боевого подразделения? — спросил доктор, крутя руль и прерывая мои мысли.

— Нет. Мы из истребительной группы «Запад»<sup>1</sup>. Пополнение для III./JG54<sup>2</sup>.

— Хм-м. Вы должны были пролететь еще несколько километров. — Доктор резко повернулся ко мне. — Нас здесь редко кто посещает, кроме «друзей» с противоположной стороны. Как вы можете представить, это не слишком желанные визиты. Они навещают нас каждый вечер.

— Нам еще далеко?

— Нет, уже почти приехали. Мой госпиталь находится почти рядом с квартирой, — ответил доктор Манц с улыбкой. — Хотите сигарету?

— Благодарю.

Свет от спички осветил наши лица. Я жадно вдыхал дым в свои легкие. Автомобиль повернул направо и остановился около дома доктора.

— Вот мы и на месте. Берите одежду с собой. Вы мой гость сегодня вечером. — Доктор пошел вперед.

Казалось, это был типичный парижский жилой квартал. Много железобетона, стекла, свежего воздуха, комфортабельные комнаты. Я сморщил нос, почувствовав запах карболки.

— Так, вы большой знахарь, а? — спросил я шутливо.

— Я должен иметь ее, вы же знаете.

Справа открылась дверь. Два больничных санитаря приветствовали нас.

— Раненые уже здесь?

— Да, господин доктор. Мы отправили ефрейтора прямо в Клиши<sup>3</sup>. Фельдфебель все еще без сознания.

---

<sup>1</sup> Имеется в виду учебно-боевая истребительная группа «Запад», задачей которой была окончательная подготовка пилотов, прошедших полный курс обучения в истребительных авиашколах.

<sup>2</sup> В люфтваффе номера групп внутри эскадр обозначались римскими цифрами, а номера эскадрилий — арабскими. Так, III./JG54 означало 3-я группа 54-й истребительной эскадры, а 7./JG54 — 7-я эскадрилья 54-й истребительной эскадры.

<sup>3</sup> К л и ш и — северо-западное предместье Парижа.