



*Два марша. 1. Кто у кого?*

*Два марша. 2. Песенный кругооборот*

*Два марша. 3. Вопреки ненависти и насмешкам*

*Два марша. 4. Камрады и товарищи*

*Авиамарш. 1. Легенды и факты*

*Авиамарш. 2. Год издания 1923-й (начало)*

*Авиамарш. 2. Год издания 1923-й (окончание)*

*Вокруг «Авиамарша». 1. «Aus dem Vergessen» — «Из забвения»*

*Вокруг «Авиамарша». 2. «Фокс-трот на известный мотив»*

*Вокруг «Авиамарша». 3. «Hispano-Suiza цвета бирюзы»*

*Вокруг «Авиамарша». 4. Список Оруэлла*

Как, в сущности, мало мы знаем об авторах «Авиамарша» — гораздо меньше, чем об удивительных приключениях его мелодии и текста. В *предыдущей статье* из цикла «Вокруг „Авиамарша“» говорилось, в частности, о судьбе композитора Юлия Хайта. Честно сказать, о нём мало что известно, но ещё более загадочной представляется нам теперь жизнь поэта Павла Германа. Где и как жил он в 20-е годы, чем он занимался потом, где находится его могила — даже на эти вопросы ответить теперь очень нелегко.

Как мало, в сущности, мы знаем о том времени и о тех условиях, в которых создавался «Авиамарш». Позабывшие ныне имена, непонятные названия, без следа исчезнувшие люди, оборванные незримые нити, которые накрепко связывали когда-то человеческие судьбы...

## **1. «Голубая „Испано-Сюиза”»**

*«...Время подвиги эти не стёрло, // Отодрать от него верхний пласт — // И дымящейся кровью из горла // Чувства вечные хлынут на нас...»* — Владимир Высоцкий, «Баллада о времени»...

Что нам остаётся от прошлого? Что нас связывает с ним? Чудом сохранившиеся в архивах документы, воспоминания современников, какие-то предметы тогдашнего быта, обветшавшие здания, книги, некогда

популярные песни, старые газеты, старые фильмы... Частички давно минувшего времени, свидетели давно остывших бурных страстей, давным-давно отгремевших боёв, чьих-то давних слёз, чьих-то маленьких и больших побед и поражений.

Этот речитатив Александра Вертинского едва ли можно отнести к числу самых известных его произведений. *«Испана Сюиса»* — так написано на этикетке старой грампластинки:



*«Испано-Сюиса» Вертинского. Грампластинка 1930 года Parlophon-79044*

Запись была выполнена в Германии в 1930 году, хотя написал Вертинский свою *«Испану Сюису»*, вероятно, двумя годами ранее — в 1928 году. Странно и непонятно звучит в наши дни это название, а ведь когда-то всё было иначе: поехать на автомобиле марки «Испано-Сюиза» для очень и очень многих являлось синонимом недостижимой мечты — но ещё больше людей во всём мире об «Испано-Сюизе» хотя и слышали, но даже и не мечтали.

Почти позабытая ныне, «Испано-Сюиза» была в 20-е и 30-е годы настоящим символом могущества, богатства и успеха. Это был сверхпрестижный автомобиль, автомобиль королей и министров, промышленников и банкиров, выдающихся художников, артистов и спортсменов.



«Испано-Сюиза» Н6 — самый престижный в 20-е годы автомобиль представительского класса

Как пояснил позднее Вертинский, он написал *«песенку-шарж на западную киноактрису»*, которую он иронически сравнивает с Весной на одноимённой картине Ботичелли. Утомлённая славой и богатыми поклонниками, надменная и капризная, она живёт, словно в «кинотумане», в беспечали и в роскоши, бесконечно далёкая от реального мира звёздочка — и непременным атрибутом такой её жизни, по мнению Вертинского, и является её голубая «Испано-Сюиза»:

Ах, сегодня Весна Ботичелли,  
Вы во власти весеннего бриза.  
Вас баюкает в мягкой качели  
Голубая «Испано-Сюиза».

Вы царица экрана и моды,  
Вы пушисты, светлы и нахальны,  
Ваши платья надменно-печальны,  
Ваши жесты смелы от природы.

Вам противны красивые морды,  
От которых тошнит на экране...  
И для Вас все лакеи и лорды  
Перепутались в кинотумане.

Идеал Ваших грёз — Квазимодо.  
А пока его нет, Вы — весталка.  
Как обидно, как больно и жалко —  
Полюбить неживого уroda.

Измельчал современный мужчина,  
Стал таким заурядным и пресным,  
А герой фабрикуется в кино,  
И рецепты Вам точно известны!..

Лучше всех был раджа из Кашмира,  
Что прислал золотых парадизов.  
Только он в санаторьях Каира  
Умирает от Ваших капризов.

И мне жаль, что на тысячи метров  
И любви, и восторгов, и страсти  
Не найдётся у Вас сантиметра  
Настоящего личного счастья.

Но сегодня Весна беспечальна,  
Как и все Ваши кино-капризы,  
И летит напряжённо и дально  
Голубая «Испано-Сюиза».

Конечно, плавность хода и роскошная отделка салона — это далеко не самое главное, что делало «Испано-Сюизу» сверхпрестижным и безумно дорогим автомобилем. «Испано-Сюиза» представляла собой настоящий триумф тогдашнего автомобилестроения. В её конструкцию, в материалы, в технологические решения инженеры вложили всё самое на тот момент передовое. Но самой заметной отличительной особенностью этого автомобиля всегда был мощный мотор. Это получилось совершенно естественно, как бы само собой, потому что наряду с выпуском автомобилей компания «Испано-Сюиза», располагавшая заводами в нескольких европейских странах, занималась конструированием и производством авиамоторов — в первую очередь, для нужд военной авиации. Достаточно сказать, что в Первую мировую войну свыше половины боевых самолётов Франции и Британии оснащались моторами «Испано-Сюизы».

Впрочем, в глазах обывателей самым непосредственным и наглядным доказательством связи автомобилей «Испано-Сюизы» с авиацией была фигурка летящего аиста на крышке радиатора.



*Эмблема «Испано-Сюизы» — аист на крышке радиатора*

Изготовленная по эскизу скульптора Франсуа Базена, фигурка летящего аиста на радиаторе стала эмблемой «Испано-Сюизы» с послевоенного 1919 года, когда публике был официально представлен новый автомобиль модели Н6 — это как раз и есть та самая, знаменитая «Испано-Сюиза» 20-х годов.

## ***2. «Крылатая шпага Франции»***

Пережившим войну французам не нужно было объяснять, что означает эта фигурка. Не нужно было этого объяснять и тем немецким военным лётчикам, которым доводилось встречаться в воздушных боях с французскими самолётами, имевшими изображение аиста на фюзеляжах.

Летающий аист на фюзеляже являлся во время войны опознавательным знаком легендарной эскадрильи «La Cigogne» («Аист»), которой в 1917 году командовал лучший французский лётчик-ас Жорж Гинемер (так у нас по традиции произносится фамилия Guynemer).



*Жорж Гинемер позирует возле своего самолёта Spad VII. На всех самолётах Гинемера, помимо изображения аиста, имелась также отличительная надпись «Vieux Charles» — «Старина Шарль» (сентябрь 1916 года)*

Любимец всей Франции, Жорж Гинемер отнюдь не отличался богатырским телосложением или пугающим противника свирепым видом. Небольшого роста, худенький, физически слабый и тщедушный мальчишка-туберкулёзник, он отличался несокрушимой волей, жаждой победы и отчаянной храбростью — никаких парашотов, между прочим, тогда у пилотов ещё не было.

Разительный контраст между внешним видом Жоржа Гинемера и его репутацией воздушного «терминатора» вызывал, вероятно, восхищение современников. Много лет спустя Александр Гингер, замечательный поэт русской эмиграции, посвятил памяти Гинемера своё стихотворение «Имя», в котором есть такие строки:

... Не солдат, кто других убивает,  
но солдат, кто другими убит.  
Только жертвенность путь очищает  
и душе о душе говорит.

Оттого-то широкорамный  
нам не люб низколобый атлет,  
лишний груз для души современной,  
для труда наступающих лет.

Пусть я буду пустой чужестранец,  
но могу я тебя восхвалить,  
слабый: туберкулезный румянец,  
сильный: воли воцеленная нить.

Воспалённый чахоточным жаром  
узкогрудый воздушный герой!  
Пред тобою склонились недаром  
поколенья и бредят тобой.

*В небеси совершенная славы*  
(это — официальный Приказ),  
ты в легенду вступаешь по праву,  
кинув имя. Осталось для нас.

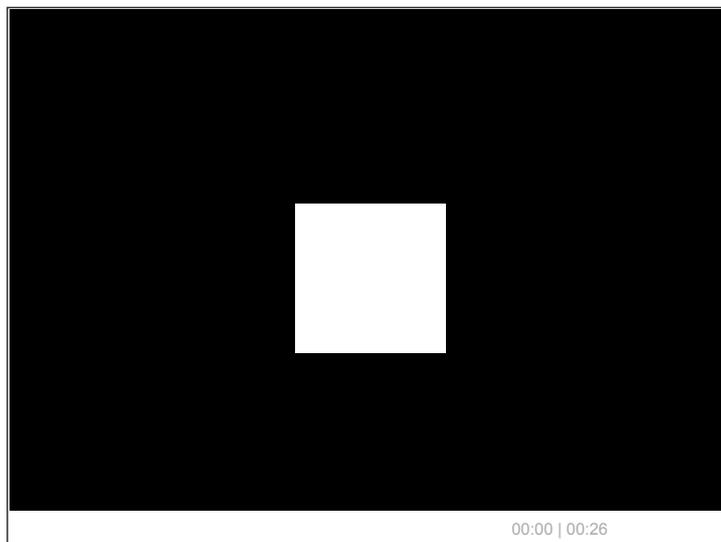
Вдоль сухого латинского сада  
есть название улицы, есть.  
В этом гордость столичного града  
и о духе бессмертная весть.

Я хотел бы на улице этой  
проживать и мечтать о тебе,  
в зимней стуже и в пламени лета  
вспоминать о воздушной судьбе,

высекая мечтой лапидарной  
в камне сердца — из выпрених сфер  
три луча для земли благодарной:  
Гинемер. Гинемер. Гинемер.

Его и самого-то ведь сбивали неоднократно: так, например, самолёт Spad VII (кстати говоря, тоже с мотором «Испано-Сюиза»), показанный на фотографии выше, прослужил Гинемеру всего лишь несколько недель, а потом его пришлось заменить.

Самым успешным для «крылатой ишаги Франции», как иногда называли Гинемера, стало 25 мая 1917 года — в тот день он сбил сразу четыре вражеских самолёта, доведя общее число своих только лишь подтверждённых побед — до сорока двух. На сохранившихся кадрах кинохроники можно увидеть, как генерал Луи Франше д'Эспере, командующий армейской группой, вручил капитану Жоржу Гинемеру его очередную награду — офицерские знаки отличия ордена Почётного легиона. Событие это произошло 5 июля 1917 года:



*Кинохроника: Жорж Гинемер и генерал Франше д'Эспере*

«Вместо сердца пламенный мотор» — эта строка из «Авиамарша» как нельзя лучше подходит для описания Гинемера. Они ведь были ровесниками, французский лётчик-ас Жорж Гинемер и автор слов «Авиамарша» Павел Герман. Они были ещё очень молоды: в том же 1917 году обоим исполнилось всего лишь 22 года.

Эрнст Удет, один из лучших немецких военных лётчиков, был полутора годами моложе Гинемера. Столь же отчаянно храбрый, «коротышка» Удет по итогам войны стал вторым после Рихтгофена немецким асом — 62 победы в воздушных боях. Но в 1917 году, когда Удет и Гинемер встретились лицом к лицу в поединке (а произошло это примерно за месяц до показанного выше награждения Гинемера), их мастерство и опыт были ещё несравнимы: с одной стороны — лучший французский лётчик-ас, на счету которого было тогда уже свыше сорока сбитых неприятельских самолётов, а с другой стороны — задиристый и дерзкий, но не слишком опытный Удет, которому только-только исполнился 21 год и который со своими шестью победами только-только получил право вообще именоваться асом.

Об этом их поединке Эрнст Удет рассказал много позже — в своей книге воспоминаний «Жизнь лётчика» (Берлин, 1935 год), в главе с красноречивым названием «Смерть летит быстрее». Воспоминания Удета написаны живо и образно, некоторые сравнивают его стиль со стилем Ремарка:

Мы расквартированы в небольшом городке Ле-Сельве... Напротив нас размещена французская элитная эскадрилья. Полагают даже, что среди них Нунжессер и сам Гинемер, ас из асов, Рихтгофен противника. Они летают на одноместных Спадах с 180-сильным мотором Испано. Быстрые, проворные машины, превосходящие наших Альбатросов, особенно в пикировании, когда плоскости наших крыльев начинают вибрировать так сильно, что мы боимся как бы они не оторвались в воздухе...

...Я лечу выше, чем обычно. Альтиметр показывает пять тысяч метров. Воздух прозрачный и холодный. Мир подо мной кажется гигантским аквариумом... С запада быстро приближается маленькая точка. Крошечная и чёрная поначалу, она быстро растёт по мере того, как приближается ко мне. Это Спад, вражеский истребитель. Одиночка, такой же, как и я, высматривающий добычу. Я усаживаюсь в пилотском кресле поудобнее. Будет бой. Мы стремимся навстречу друг другу, находясь на одной и той же высоте, и расходимся, проходя на волосок друг от друга...

Иногда мы проходим друг мимо друга так близко, что я могу ясно увидеть узкое, бледное лицо под кожаным шлемом. На фюзеляже между крыльями чёрными буквами написано какое-то слово. Когда он проходит мимо меня в пятый раз, так близко, что струя от винта мотает меня взад и вперёд, я могу разобрать: «Vieux Charles» — Старина Шарль. Это — знак Гинемера. Да, только он один летает так на всём нашем фронте... Гинемер, который всегда охотиться один, как все опасные хищники, внезапно нападает от солнца, сбивает в секунды своего оппонента и исчезает...



Я знаю, это будет поединок, где у жизни и смерти цена одна. Я делаю полупетлю, чтобы зайти на него сверху. Он тут же понимает это и сам начинает петлю. Я пытаюсь поворачивать, но Гинемер следует за мной... Я пробую всё, что могу, самые крутые виражи и почти отвесные скольжения, но он молниеносно предугадывает все мои движения и немедленно реагирует. Его самолет лучше. Он может делать больше, чем я, но я продолжаю бой.

Я нажимаю кнопку на ручке... пулемет молчит... заклинило!левой рукой я держу ручку, правой пытаюсь загнать патрон в патронник. Ничего не получается — патронник никак не очистить. На мгновение я думаю о том, чтобы спикировать и выйти из боя. Но с таким противником это бесполезно. Он тут же окажется у меня на хвосте и прикончит. Мы продолжаем виражи. Отличный пилотаж, если бы ставки не были столь высоки. У меня ещё не было столь проворного оппонента... Восемь минут мы кружим друг за другом. Самые длинные восемь минут в моей жизни.

Вот сейчас, повернувшись на спину, он проходит надо мной. На секунду я бросаю ручку и колочу по коробке патронника обеими руками. Примитивный приём, но иногда он помогает. Гинемер видит всё это сверху, он должен это видеть, и сейчас он знает, что со мной случилось. Он знает, что я беззащитен. Вновь он проходит надо мной.

И затем случается то, что случилось: он медленно машет мне рукой и исчезает на западе, летя по направлению к своим траншеям. Я иду домой. Я ошеломлён. Некоторые полагают, что пулёмёт Гинемера тоже был неисправен. Другие считают, что я должен был протаранить его в отчаянии. Но я никому из них не верю. Я и по сей день считаю, что рыцарские традиции прошлого не погибли. Поэтому я кладу запоздалый венок на его безымянную могилу.

*На его безымянную могилу...* Свою последнюю — 54-ю по счёту — подтверждённую победу капитан Жорж Гинемер одержал 6 сентября 1917 года. Утром 11 сентября, в горячке боя, его друзья потеряли самолёт Гинемера из виду. Домой прославленный французский ас так и не вернулся. По некоторым данным, он вступил в неравный бой сразу с несколькими немецкими истребителями и в ходе этого боя был убит. Однако, ни останков самого Гинемера, ни обломков его самолёта обнаружить французам так никогда и не удалось.

Он бесследно исчез, в одночасье став неотъемлемой частью национальной легенды. Об этом его исчезновении страна узнала лишь месяц спустя. *«Он взлетел так высоко, что уже не смог вернуться»*, — эта фраза вмиг облетела всю Францию. Именем Жоржа Гинемера названы улицы во многих французских городах, ему посвящены многочисленные монументы, и именно в память о нём, командире эскадрильи «Аист», эмблемой всех автомобилей «Испано-Сюиза» стала с тех пор фигурка летящего аиста...

### 3. «Летающий цирк»

А жизнь, тем временем, продолжалась. И война продолжалась. В последний год войны, уже после гибели Гинемера, некогда пощаждённый им Эрнст Удет сбил в воздушных боях свыше полусотни неприятельских самолётов, став по этому показателю вторым немецким пилотом-асом — первым же, бесспорно, являлся знаменитый «красный барон» Манфред фон Рихтгофен. В начале 1918 года Рихтгофен пригласил Удета в свой «летающий цирк» — элитарную часть немецкой истребительной авиации, в которой под командованием Рихтгофена воевали лучшие германские лётчики-асы.

В апреле 1918 года погиб Манфред фон Рихтгофен, а в июле — и его преемник на посту командира «летающего цирка». Несколько дней Удет исполнял обязанности командира, пока на эту должность не был назначен другой молодой лётчик-ас, пусть и не столь результативный, как Эрнст Удет, но зато обладавший несомненными лидерскими качествами. Звали этого лётчика, которому исполнилось тогда всего лишь 25 лет, — Герман Геринг.



*Немецкий ас Герман Геринг (22 сбитых самолёта) в кабине своего истребителя*

Война подходила к концу. В конце сентября 1918 года Эрнст Удет одержал свои последние в этой войне победы. Из книги воспоминаний «Жизнь лётчика», глава под названием «Конец»:

... Я вылезая из самолёта и смотрю на рану. Пуля прошла через бедро. Рана всё ещё кровоточит. Все расступаются в стороны, и ко мне подходит Геринг. Я докладываю: «Шестьдесят первый и шестьдесят второй сбиты. Я легко ранен. Прострелена левая щека, лицо не повреждено».

Геринг смеётся и трясёт мне руку. «Здорово, когда сидишь здесь и оставляешь друзьям все победы», — говорит он, как хороший боевой товарищ.

И затем приходит конец, невероятный для всех нас, кто воевал до конца. Мир, который никто из нас не принимает...

Война закончилась, и пути прежних товарищей по оружию надолго разошлись. Каждый из них по-своему ищет своё место в новой и такой непривычной им мирной жизни. Эрнст Удет пытается работать автомехаником: конечно, в моторах он тоже разбирается, хотя истинное его призвание — летать. Герман Геринг после нескольких месяцев вынужденного безделья находит себе работу в качестве воздушного циркача, поражая публику искусством высшего пилотажа.

В конце 1922 года Геринг вступает в Национал-социалистическую рабочую партию. Эта партия привлекает его тем, что она, единственная из всех, открыто выступает против ненавистного ему, позорного и унижительного для Германии Версальского мира. С другой стороны, и для руководителя партии Адольфа Гитлера появление в её рядах героя войны, прославленного лётчика-аса представлялось, видимо, большой удачей.

В январе 1923 года Адольф Гитлер поручает бывшему капитану Герингу возглавить только что созданные в партии штурмовые отряды.

В том же самом 1923 году, в мае, поэт Павел Герман публикует в Киеве свой «Авиамарш», положенный на музыку Юлием Хайтом:

*Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,  
Преодолеть пространство и простор,  
Нам разум дал стальные руки-крылья,  
А вместо сердца пламенный мотор...*

В ноябре 1923 года теперь уже не герой-лётчик, а нацистский функционер Герман Геринг, на фоне почти парализовавшей страну совершенно дикой инфляции, участвует в попытке государственного

переворота. Бок о бок с Гитлером он идёт на прорыв полицейской цепи. Получив опасное для жизни пулевое ранение и преследуемый полицией, Геринг уезжает из Германии и несколько лет скрывается за границей. Назад он вернулся лишь в конце 1927 года — вернулся, чтобы с головой окунуться в политическую деятельность. К тому времени нацистские штурмовики, первым командиром которых был в своё время Герман Геринг, уже прекрасно знали мелодию «Авиамарша», несколько ранее завезённого в Германию в переводе *Гельмута Шинкеля* (разумеется, взамен стихов Павла Германа штурмовики использовали совсем другой текст).

В отличие от капитана Геринга, последнего командира «летающего цирка» Рихтгофена, второй после Рихтгофена немецкий ас, майор Эрнст Удет, в политику не ушёл, нацистом не стал, а предпочёл остаться всего лишь лётчиком высочайшего класса. В 1925 году он пересекает океан и пилотирует различные самолёты — сначала в Бразилии, а потом в США. В 1933 году, когда власть в Германии перешла в руки нацистов, а Геринг прямо из капитанов был произведён в генералы и стал министром, Эрнст Удет занимался тем, что демонстрировал в Америке высочайшую технику пилотажа.

Лётное мастерство Удета можно оценить по сохранившимся кадрам кинохроники:



*Кинохроника: показательное выступление Эрнста Удета*

Если кто не заметил: начав выступление с работающим двигателем, Удет затем выключил его и в дальнейшем выполнял фигуры высшего пилотажа, а также приземлялся — уже с неподвижным пропеллером, исключительно на собственном мастерстве...

В 1936 году Эрнст Удет, после нескольких отказов, соглашается на предложение Геринга вернуться в Германию. Ему поручают заниматься техническими вопросами оснащения военно-воздушных сил. В ноябре 1941 года, когда казалось, что немецкие войска вот-вот захватят Москву, генерал-полковник Эрнст Удет покончил жизнь самоубийством...

## 4. «Hispano-Suiza цвета бирюзы»

Летящий аист на радиаторе, летящий аист на фюзеляже... Крылатая шпага Франции, а вместо сердца пламенный мотор... Франсуа Базен, Жорж Гинемер, Эрнст Удет, Павел Герман, Герман Геринг... Лётчики и поэты, романтики и ровесники...

Начали мы с «Испано-Сюизы», а чем закончим?..

И закончим «Испано-Сюизой».

В 1927 году — примерно за год до того, как Александр Вертинский написал свою «Испану Сюизу» — парижское издательство «La cible» выпустило на русском языке небольшой сборник лирических стихотворений под общим названием «Париж пламенеющий. Paris enflammé». Стихи эти написал Павел Герман, автор бессмертного нашего «Авиамарша» и многих известных романсов. Трудно сказать, каким

образом Павел Герман оказался в 1926 году во Франции, что именно он там делал и когда вернулся в СССР.

*... Пусть опьянела голова  
От терпкой близости Парижа,  
В моей душе живёт Москва –  
Она мне ближе...*

— так заканчивается одно из стихотворений, написанных Павлом Германом во Франции. А вот и то стихотворение, которое Павел Герман, подобно Александру Вертинскому, назвал очень просто — «Hispano-Suiza»:



### *Hispano-Suiza*

Ты ушла случайно, просто из каприза.  
Без единой просьбы, без одной слезы,  
А цена ухода – Hispano-Suiza,  
Hispano-Suiza цвета бирюзы.

У тебя, я слышал, скоро будет вилла.  
Может быть, и нежность. Нежность и покой.  
Говорят, меня ты искренне любила –  
Разные бывают прихоти порой...

Для меня нет в жизни никогда сюрприза:  
Женщины уходят часто без слезы.  
Разве можно спорить с Hispano-Suiza,  
Hispano-Suiza цвета бирюзы?..

*Montargis, 1926*

В Российской государственной библиотеке хранится один экземпляр сборника «Париж пламенеющий. Paris enflammé». Маленькая такая книжечка, которую можно просматривать, но копировать которую почему-то запрещено. Этот запрет не очень понятен, как непонятно многое в жизни поэта. Трудно, впрочем, сомневаться в том, что в 1927 году Александр Вертинский имел существенно иные возможности для знакомства с парижскими стихами Павла Германа...

Ах уж эта «Испано-Сюиза»... Символ богатства, славы и роскоши.

*Валентин Антонов, октябрь 2012 года*

***Два марша. 1. Кто у кого?***

***Два марша. 2. Песенный кругооборот***

***Два марша. 3. Вопреки ненависти и насмешкам***

***Два марша. 4. Камрады и товарищи***

***Авиамарш. 1. Легенды и факты***

***Авиамарш. 2. Год издания 1923-й (начало)***

***Авиамарш. 2. Год издания 1923-й (окончание)***

***Вокруг «Авиамарша». 1. «Aus dem Vergessen» – «Из забвения»***

***Вокруг «Авиамарша». 2. «Фокс-трот на известный мотив»***

***Вокруг «Авиамарша». 3. «Hispano-Suiza цвета бирюзы»***

***Вокруг «Авиамарша». 4. Список Оруэлла***