

УДК 796.71(091)
ББК 75.721.5
Б27

Neal Bascomb
**Faster: How a Jewish Driver, an American Heiress,
and a Legendary Car Beat Hitler's Best**

Печатается с разрешения литературных агентств
Fletcher & Co, LLC u Andrew Nurnberg

Фотография на обложке History and Art Collection
/ Alamy Stock Photo / EastNews представлена
фотоагентством EAST NEWS Russia

Также в оформлении книги использованы фото
из архива концерна MERSEDES-BENZ

Оформление обложки *Ольги Жуковой*
Перевод с английского *Григория Агафонова*

Баскомб, Нил.

Б27 Большая гонка. Драма на миллион. Легендарная история о том, как еврейский гонщик, американская наследница и французское авто посрамили гитлеровских асов: [роман] / Нил Баскомб; пер. с англ. Г. Агафонова. — Москва: Издательство АСТ, 2022. — 416 с. — (Проза истории).

ISBN 978-5-17-134894-6

Головокружительная история победы команды бесстрашных спортсменов над грозными «Серебряными стрелами» Гитлера в золотой век автомобильных гонок.

В то время как правительство нацистской Германии проводило политику расовой дискриминации и подталкивало мир к войне, три героя — водитель, которому было отказано в членстве в лучшей европейской команде из-за его еврейского происхождения, владелец «пошатнувшейся компании», производящей автомобили, и авантюрная дочь американского мультимиллионера — объединились для того, чтобы составить конкуренцию нацистским командам-фаворитам на Гран-При, вершине автоспорта.

Нил Баскомб рассказывает об одном из самых впечатляющих и смертельных эпизодов автоспорта XX века — символической победе над нацистами в самый темный период мировой истории.

УДК 796.71(091)
ББК 75.721.5

© 2020 by 11th Street Production, LLC
© Г. Агафонов, перевод на русский язык
All rights reserved.

© ООО «Издательство АСТ», 2022

ISBN 978-5-17-134894-6

Шарлотте и Джулии, —
вкусите жутких радостей от жизни
Стоите, вижу, вы, как своры гончих,
На травлю рвущиеся. Поднят зверь.
*Уильям Шекспир. «Генрих V»**

* Перевод Е. Бируковой; *цит. по:* Шекспир, Уильям. Полное собрание сочинений в восьми томах, т. 5, (III.1). — М.: Искусство, 1959. — *Здесь и далее, если авторство не оговорено, подстрочные примечания переводчика.*

СОДЕРЖАНИЕ

От автора	.6
Пролог	14

Часть I

«Взгляд».	20
Мастер дождя	47
Королева скорости и галльский воин.	73

Часть II

Катастрофа	100
Одно «но».	130
Тень	159
Красиво и складно.	191

Часть III

Ралли	220
Крылатый жук	240
«Le Drame du Million».	260
Дуэль	276
«Один из нас убьется...»	297
«Найди себе что-нибудь...»	319
Генеральная репетиция	333
Победа в ПО	350
Эпилог	373

Выражения признательности	398
Источники и библиография	402
Примечания автора	406

ОТ АВТОРА

Впереди захватывающее приключение, но надо бы поторопиться...

Разгар утра, хайвей I-405 к северу от международного аэропорта Лос-Анджелеса встал в глухой пробке, и я в ней застрял. Кругом безбрежное море всяческих машин — фуры дальнотойщиков, угловатые седаны, шикарные джипы с тонированными стеклами, гибриды со стикерами Uber, черные лимузины, рабочие пикапы, есть и стильные кабриолеты. Сам я на черном прокатном GMC Terrain — безликом паркетнике из разряда тех, что пекут как блины со времен Ford Model T. Поставь такое на стоянку в ряду множества других, и без брелка с дистанционным включением фар эту прокатную машину и не распознаешь.

Никто из нас тут толком не движется. Десять минут еле плетемся. Двадцать минут плетемся. По Google Maps выходит, что ехать мне до Окснарда еще 48 миль* — или один час пятьдесят две минуты. Весь маршрут на экране навигатора — сплошная грязно-красная линия. А вот как возьмут — и не дождутся меня? И отгрузят эту гоночную Delahaye 145** морем в Лондон красоваться за бархатной веревкой в Музее Виктории и Альберта. Сдерживаюсь, чтоб не колотить по рулю от отчаяния...

Наконец самое узкое место пройдено — и впереди просвет. Ну а после съезда на I-10 в сторону Санта-Моники движение стало все больше походить на движение. И вот я уже лечу на север по Тихоокеанскому прибрежному шоссе, и в перспективе до самого горизонта — все океанские просторы да цветущие склоны холмов. Так ведь и успею!

GMC мне досталась комфортабельная, но восторга от прокатной машины ждать, конечно, не стоит. Кресла регулируемые, хорошо держат поясницу. Коробка-автомат. Через Apple CarPlay

* 77,25 км. Далее все измеримые показатели даются в обратном пересчете на единицы СИ (кг, км, °C и т. д.). — Прим. ред.

** Название старейшей (1894–1954) автомобилестроительной компании Франции из г. Тур в отечественной литературе обычно транскрибируют как «Делайе», однако франкоязычные источники указывают на то, что правильное произношение имени ее основателя — Эмиль Делэй (фр. *Émile Delahaye*, 1843–1905).

играют *The Lumineers** из свежих чартов *Spotify***. Проезжая Малибу, сражаюсь с «умными» электростеклоподъемниками — хочу оставить окна полуоткрытыми, — и сдаюсь, оставшись в наглухо запечатанном кондиционируемом коконе. Не будет мне свежего дыхания морского бриза. На светофорах мотор для экономии топлива глушится. И делает он это без спроса.

На ходу принимаю звонок от жены из Сиэтла. Ей даже невдомек, что я за рулем. Что-то там урчит себе под капотом — тихо, экономично и надежно, — все, что нужно, чтобы безопасно доставить тебя из пункта А в пункт В.

Совсем другую машину снаряжают для меня в Окснарде — венец в награду за мои двухлетние труды по расследованию давно забытой истории.

Было время — перед самым началом Второй мировой войны, — когда имя *Delahaye 145* как одной из самых замечательных гоночных машин-участниц Гран-при гремело на весь мир. Описаниям ее подвигов в газетах посвящалось не меньше полос, чем новостям о скором конце мирной жизни в Европе. Колоссальные толпы собирались последить за участием этой легенды в состязаниях или полюбоваться вблизи ее надраенным до блеска двигателем V12*** на автомобильных выставках. Хотя при первом появлении *Delahaye* на автодроме «Монлери» во Франции ее дизайн многим показался странноватым. Один критик и вовсе заявил, что это «какой-то богомол», а не гоночная машина. Но после того, как *Delahaye 145* стала бить рекорды скорости на замкнутой овальной трассе, обошла всех в «Гонке на миллион франков» и покусилась на титул «машины, бьющей Гитлера», скептики превратились в восторженных почитателей. Владелица, конструктор и гонщик, с риском для жизни выжимавший из *Delahaye* максимум возможного, были провозглашены национальными героями.

Предыстория легенды начинается в 1933 году, когда вождь новоявленного Третьего Рейха объявил превосходство в гонках серии Гран-при одной из своих первейших целей [1]. Его

* *The Lumineers* — фолк-рок-группа из Денвера.

** *Spotify.com* — интернет-сервис потокового аудио.

*** Вариант компоновки 12-цилиндрового двигателя, при котором два блока цилиндров расположены под углом друг к другу. — *Прим. ред.*

«серебряные стрелы»*, пилотируемые безжалостным неутомимым чемпионом Руди Караччиолой и будто сошедшим с открытки голубоглазым блондином Берндом Роземайером, олицетворяли собой нечто большее, нежели просто спортивное мастерство, — они символизировали высшую расу, завоевывающую остальной мир. «Победа *Mercedes-Benz* — это победа Германии!» — вещала машина нацистской пропаганды [2]. Гитлер целенаправленно использовал успехи автогонщиков для агитации призывников моторизованной армии, на создание которой были мобилизованы немецкие автомобилестроительные фирмы, преобразованные в мощные промышленные концерны.

После нескольких лет безоговорочного триумфа немцев американка Люси О'Райли Шелл решила, что пора с этим кончать, и основала собственную гоночную команду для участия в Гран-при. Будучи единственным отпрыском богатого предпринимателя и отменным гонщиком, она не испытывала недостатка ни в деньгах, ни в личной мотивации оспорить как первенство немцев, так и засилье мужчин в автоспорте. Марку автомобиля она выбрала более чем неожиданную — *Delahaye*. Старая французская фирма во главе с Шарлем Вайффенбахом прежде специализировалась на выпуске прочных и надежных, по большей части грузовых автомобилей. В мир гонок эта небольшая компания подалась в надежде спастись от кризиса. На роль пилота Люси призвала Рене Дрейфуса, некогда феерически взлетевшего в элиту, но впоследствии отлученного от лучших команд, автомобилей и соревнований из-за еврейского происхождения. Так что, победа над нацистами всем им сулила моральное удовлетворение.

Мой путь к открытию легенды об этой команде борцов оказался весьма разветвленным. В отличие от предвоенных историй таких гигантов большого спорта как Джесси Оуэнс и Джо Луис или «кривονогого скакуна по кличке Сухарь» память о свершениях Люси, Рене, Шарля и *Delahaye* 145 со временем практически истерлась [3]. Никто отдельной книги этой теме до меня не посвятил. Сперва я зарылся в библиотеках наподобие дивного собрания музея *Revs Institute* в Нейплсе, Флорида. Это была моя первая

* «Традиционный цвет спортивных автомобилей *Mercedes*, впервые выражение «серебряная стрела» прозвучало в репортаже с гонок в 1932 году. — Прим. ред.

вылазка в мир истории автомобилестроения и автоспорта, и меня потрясло обилие разноязычных газет и журналов того времени, посвященных Гран-при. День за днем перелистывал я тысячи страниц, выуживая по кусочкам фрагменты будущей саги. Не менее полезными оказались и посещения архивов *Daimler-Benz* в Штутгарте и Национальной библиотеки Франции в Париже.

Я быстро понял, что информация о классических автомобилях (и гонщиках) настолько дорога сердцу истинных ценителей, что по большей части глубоко упрятана по клубам и частным коллекциям. Немало трудов и уговоров положил я на то, чтобы получить доступ к печатным сокровищам кладовых загородного французского замка, захлапленного гаража в Сиэтле, сказочного английского поместья и прочих диких мест. Много света на эту историю пролила и семья Рене Дрейфуса.

Одно дело — изучать подробные схемы гоночных трасс, фигурирующих в этой книге, и совсем другое — пройти или проехать по ним. «Ла-Тюрби» под Ниццей. «Нюрбургринг» в горах Айфель. «Монлери» к югу от Парижа. Улицы Монте-Карло, по которым пролегает трасса Гран-при Монако. «По» в предгорьях французских Пиренеев неподалеку от границы с Испанией. Мне хотелось познать каждую шпильку*, каждую прямую, каждый подъем и спуск.

За время исследования я посетил множество американских и европейских музеев и вдоволь нагулялся среди коллекций *Alfa Romeo, Bugatti, Maserati, Delahaye, Talbot, Ferrari, Mercedes, Peugeot* и *Ford*. Отполированные до блеска машины эти смотрелись произведениями искусства. Но все они были обездвижены, заперты стенами и лишены главного — своего предназначения мчаться вперед.

Мне хотелось — и даже нужно было — лично испытать укол того острейшего ощущения, которое переживали герои этой повести за рулем своих гоночных машин — и прежде всего, конечно же, *Delahaye*. И вот, после многочисленных просьб, Ричард Адатто, член совета и куратор соответствующего направления Автомобильного музея Муллина пригласил меня совершить

* Тип поворота на гоночной трассе, когда после длинной прямой автомобили резко поворачивают на 180 или более градусов. — *Прим. ред.*

тест-драйв. Этот частный музей в Окснарде, Калифорния, был основан американским мультимиллионером и коллекционером Питером Муллином, которому и принадлежат три из четырех* экземпляров *Delahaye 145*.

А вот, наконец, и музейная парковка. Заруливаю, глушу мотор. Успел-таки минута в минуту. Вылезаю из *GMC*, а меня уже ждут. Это Ричард — окликает меня по имени, подзывает. У Ричарда размеренная поступь, осанистая манера держаться, но сквозь эту нарочитую солидность нет-нет, да и пробивается озорная улыбка. Ему за шестьдесят, по основной профессии он инженер-строитель, а здесь — эксперт по довоенным французским автомобилям. Он ведет меня к прямоугольному белому ангару напротив музея.

Из его ворот наполовину высунут сведенный на конус хвост... *Delahaye 145*. Великое множество виденных мною черно-белых фотографий этой гоночной машины оказались убогим принижением ее истинного великолепия. Вот она, стоит — небесно-синяя двухместная красавица — длинная, стройная, низко прильнувшая к земле, как тигрица перед прыжком. Ей за восемьдесят, но смотрится старушка в чем-то даже очень футуристично, — взять хотя бы ниспадающие изгибы крыльев, парящих над колесами со слишком узкими, казалось бы, для запредельных скоростей шинами.

Распахнув игрушечного размера дверцу, Ричард опускается в водительское сиденье. Нейт, приветливый музейный механик, пошагово инструктирует его, как завести этот раритет. Потяните это. Поверните то. Нажмите здесь. Двигатель запускается, из пары выхлопных труб вырывается дым; я едва не глохну от рева мотора. Несколько лет этот движок V12 объемом 4,5 литра не запускали, однако стоило Нейту к моему приезду провести плановый техосмотр и заменить 24 свечи зажигания, и *Delahaye* с рыком проснулась с полоборота!

Ричард с Нейтом делают небольшой круг по стоянке, убеждают, что все в порядке, после чего втягивают авто лебедкой

* Первая по хронологии постройки *Delahaye 145*, шасси № 48771, на которой 10 апреля 1938 г. Рене Дрейфус выиграл Гран-при По, в 1998 году также отправилась из Франции в США, в частный музей Сэмюэла Манна в Нью-Джерси (см. *André Vaucourt, "What became of the Delahaye 145 V12 chassis no. 48771?"*, *FORIX 8W, April 23, 2012*, <http://www.forix.com/8w/delahaye145.html>).

внутри трейлера и закрепляют. Мы с Ричардом пристраиваемся вслед за трейлером, отбываем из музея и за четверть часа оказываемся среди лимонных рощ за чертой Окснарда. Пустынные дороги, пересекающие эти рощи вдоль и поперек, — идеальное место, чтобы выпустить *Delahaye* на волю. Не любит эта машина череды остановок и троганий, не терпит суеты плотного трафика. Гоночная же!

Трейлер останавливается на гравийной обочине объездной дороги, и *Delahaye* съезжает по трапам на землю. Первым в открытый кокпит садится Ричард — втискиваясь в водительское сиденье справа. Нейт открывает передо мною пассажирскую дверцу слева. Сколько ни просился я сам за руль *Delahaye*, мне ее вести не доверили — и правильно сделали. Стоимость модели 145 — миллионы долларов, и Питеру Муллину без надобности незастрахованный риск в лице автолюбителя, способного по неопытности запороть движок или въехать в дерево. Да и с учетом тесноты двухместной кабины, где я сидел вплотную к Ричарду, грань между водителем и пассажиром в такой машине едва различима.

Нейт пристегивает меня поясным ремнем безопасности, — весьма призрачная защита, да и не было никаких ремней в те годы, когда *Delahaye* пилотировал Рене Дрейфус. Тогда, как и мы сегодня, ездили еще и без защитных дуг, и без шлемов.

Двигатель беспокойно порывается на холостых. Солнце, зависшее в зените над горами Санта-Моники, палит нас нещадно. Деревья усыпаны лимонами размером чуть ли не с грейпфрут. Всепроницающий запах масла. Левая ладонь сама собой сжимается в хватке на холодной стали рукоятки, надежно крепящейся к торпедо. Чувства мои обострены как никогда.

Ричард выжимает сцепление и включает первую передачу. Мы выкатываемся с гравия на асфальт и делаем разворот на 180° в направлении длинной прямой. Рост у меня метр семьдесят, в точности как был у Рене. Глаза почти вровень со срезом длинного капота. Ветрового стекла нет. Сажу низко, слегка откинувшись под углом, ноги вытянуты глубоко вперед. По какой-то причине не отпускает ощущение, что я в мотосанях, настолько близко к земле посажено мое тело. Опуская руку за дверцу, почти касаюсь пальцами асфальта.

Безо всякого предупреждения Ричард срывается с места в карьер, двигатель взывает при переключении с первой передачи на вторую, со второй на третью. Мы разгоняемся все быстрее, ветер сметает волосы назад. Поворачиваюсь к Ричарду. Его руки на большом руле — в позиции «без десяти два» — легонько, но безостановочно подруливают. И снова эта его озорная улыбка. Любо ему это дело.

А мне страшно до жути. Пальцы вцепляются в рукоятку изо всех сил. *Delahaye* кажется неустойчивой. Едва «держит прямую». А кюветы по обе стороны глубокие. Вылет туда точно станет последним в жизни опытом. У меня же семья. Дети малые. Впереди крутой вираж.

Ричард не притормаживает и даже не сбрасывает газ. Мои ноги инстинктивно ищут педали. Ричард лихо закручивает руль против часовой стрелки, и шины цепляют гравийную обочину при входе в левый поворот. На вираже *Delahaye* плотно льнет к земле. На выходе Ричард топит газ в пол, а затем снова переключает передачи. Стрелка спидометра резко дергается. Мы на затяжном подъеме. Мотор визжит на высокой надсадной ноте. А вот и еще поворот — теперь правый. *Delahaye* снова будто когтями вцепляется в дорожное полотно. Выходим на длинную холмистую прямую.

Сразу включаем повышенную. *Delahaye* рвет вперед сквозь строй лимонных деревьев с такой стремительностью, что всякий страх улетучивается. Ветер срывает волосы с головы. Пускает рябь по щекам. Ускорение вжимает меня всем туловищем в сиденье. Рев двигателя повышается до режущего уши душераздирающего стона и пронизывает все вокруг меня пульсирующим биением жизни. Летим вперед ракетой. Телом чувствую каждую ямку, каждый бугорок под нами, но это не тряска; ощущаю себя будто приваренным к *Delahaye*. То же самое и с каждым переключением передач, с каждым касанием педали тормоза. Время испаряется. Остается дистиллированный мир дорожного полотна впереди и шумного ветра вокруг.

— Невероятно, — шепчу я. — Невероятно.

Взлетаем на холм — и будто отрываемся от земли.

Внезапно Ричард сбрасывает скорость. Мы выскочили из рощ к пересечению с шоссе. Мимо тащатся грузовики. Из низкого сиденья *Delahaye* выглядят они великанами. Дождавшись просвета,

Ричард сворачивает на шоссе. Чуть помолотив шестерни древней коробки передач, он живо добирается до четвертой. Мы мчимся вперед еще быстрее чем прежде под визг мотора — и едва не въезжаем в зад квадратному седану. Ускорение невероятное. Затем резкое движение рулем, и мы ныряем обратно в рощи. Фермер среди лимонов так и застыл, разинув рот, при виде *Delahaye*. Еще одна молниеносная прямая, и мы возвращаемся к месту старта подле трейлера.

Ричард глушит мотор. *Delahaye* замирает. Йоговскими вывертами высвобождаюсь из сиденья, выбираюсь из машины и встаю, выпрямляясь в полный рост. Нащупываю твердую землю под ногами, как при сходе с лодки на берег.

Ричард говорит, что мы разогнались самое большее до 120 км/ч. Я поражен не только тем, что по ощущению мы двигались намного быстрее, но еще и потому, что на Гран-при Рене Дрейфус выжил из *Delahaye* почти вдвое больше. Я испытал лишь половину скорости. Половину!

Подъезжает велосипедист и принимается недоуменно рассматривать машину, не может взять в толк, что это такое. Заваливает Ричарда и Нейта кучей вопросов. Воистину заворожен.

Пока они болтают, забираюсь в водительское сиденье бездвижной *Delahaye*. Пробую руль и ручку переключения передач, ставлю ноги на педали сцепления и газа. На мгновение снова ощущаю себя мчащимся через лимонные рощи: солнце обжигает лицо, ветер воет в ушах. Полнее чем прежде оцениваю, насколько выдающейся машиной была «сто сорок пятая» в дни своей славы, какую силу воли явила миру Люси Шелл, проследив, чтобы ее построили, и каким невероятным мастером и отважным человеком был Рене, взявшийся пилотировать ее в состязаниях с титанами на содержании у Третьего Рейха.

Энцо Феррари когда-то сказал про автогонки, что «это жизнь пугающими радостями» [4]. Лишь в тот день я понял до конца, что он имел в виду.

март 2019 г.

ПРОЛОГ

«ИСТОРИЮ ОТНЫНЕ ПИШЕМ МЫ!»

Зверь, давно таившийся на виду у бездействовавших союзников, наконец прыгнул [1,2]. 10 мая 1940 года немецкие бомбардировщики с пронзительным воем наддувных моторов волна за волной прометали предрассветное небо, а колонны бронетехники с лязгом попирали землю. Сокрушая утреннюю тишину, нацисты вторглись в Бельгию, Голландию и Люксембург. Их парашютные десанты перерезали линии связи и взяли под контроль жизненно важные мосты. Следующая волна коммандос, десантированных с планеров, захватила критически значимые укрепления, прежде чем те успели начать оказывать сопротивление агрессору. В кратчайшие сроки бронетанковые дивизии прорвались в самую глубь чужой территории. Когда же французские и британские силы устремились на северо-восток, дабы пресечь вторжение в Бельгию, то попали прямиком в ловушку ложных ожиданий окопной войны наподобие Первой мировой.

К востоку от них главный кулак германской военной машины с легкостью сокрушал стокилометровую линию обороны в лесистых Арденнах, еще недавно считавшуюся непреодолимой преградой, как и бетонные укрепления линии Мажино вдоль границы Франции с Германией [3]. Через считанные дни передовые части вермахта при поддержке артиллерии и с воздуха вторглись во Францию и, с легкостью форсировав реку Мез (Маас), вынудили союзников отступить вглубь страны. И уже 15 мая премьер-министр Франции Поль Рейно в отчаянии телефонирует своему британскому коллеге Уинстону Черчиллю, что война де факто проиграна [4].

Боевого духа французам было не занимать, вот только чистой воды сумасбродством было бы рассчитывать лишь на него, когда тебе противостоит, по словам очевидца, «жесто-

кая машина в идеальном состоянии — организованная, дисциплинированная, всеильная» [5].

При известии о стремительном наступлении немцев парижане ринулись прочь из города, особенно из фешенебельных его кварталов [6]. Вокзалы и станции ломились от пассажиров, надеявшихся чудом вскочить на поезд, поскольку билеты были распроданы в первые же часы войны, а битком набитые автомобили и автобусы медленно ползли из Парижа на юг по забитым дорогам. В те же дни в город хлынули с севера обезумевшие от страха бельгийские беженцы. «С велосипедами, тюками и обшарпанными чемоданами, — писал журнал *Life*, — с погнутыми птичьими клетками и собачками в занемевших руках они все прибывали и прибывали» [7]. Опасаясь вторжения уже более года, французы загодя защитили многие из своих лучших сокровищ. Памятники в Париже обложили мешками с песком, витражи Сент-Шапель демонтировали. Смотрители Лувра оголили стены от шедевров уровня «Моны Лизы» и полы от бесценных скульптур, а безликие грузовики под вооруженной охраной развезли эти бесценные произведения искусства по разбросанным по стране загородным замкам. Французские физики аналогичным образом эвакуировали запасы тяжелой воды и урана — основные материалы для производства ядерной бомбы. Бесценными художествами и редкими веществами содержимое тайников, попрятанного парижанами от немцев перед лицом угрозы блицкрига, не ограничивалось. Весь город растаскивал по погребам семейные реликвии и зарывал в землю обернутые промасленными тряпками драгоценности. А один парижский хитрец залил пригоршню брильянтов топленным салом и оставил горшок на полке в кладовой [8–10].

В цеху *Delahaye* на *rue du Banquier** в самом пролетарском сердце города стояли четыре «сто сорок пятых». Заведующий производством раздумывал, как бы ему понадежнее сокрыть эти свои творения: разобрать на части и спрятать

* «Улица Банковская» в дословном переводе с французского. — *Прим. ред.*

в катакомбах за чертой города? Или поступить по принципу брильянтов в сале и спрятать гоночные шасси и двигатели под неказистыми кузовами? Или оставить вовсе без кузовов, чтобы никто не догадался о том, что это на самом деле такое? Главное было — не дать этим шедеврам сгинуть в пылу войны, но и не засветить их перед нацистами. Ведь Гитлер наверняка отдал приказ их найти и уничтожить [11–17].

К концу мая гитлеровцы вытеснили войска союзников на север Франции и вынудили их спешно эвакуироваться с континента через Дюнкерк. Лишь после этого моторизованная армия агрессора двинулась на Париж. Пока Рейно призывал соотечественников стоять до смерти на Сомме, его бездарные министры обсуждали, куда передислоцировать правительство после падения столицы, а генштаб паковал секретные документы под затопление на баржах в Сене или сжигание во дворе военного министерства [18].

Пока жандармерия, вооруженная винтовками, готовилась дать отпор «пятой колонне», а на Триумфальную арку устанавливали зенитный пулемет, большинство остававшихся в городе парижан сохраняло зыбкое спокойствие [19]. А 3 июня последовал первый мощный удар Люфтваффе по Парижу. Роившиеся подобно пчелам «Штуки»* сбросили на город более тысячи бомб, целясь преимущественно в заводы *Renault* и *Citroën*, располагавшиеся в западной части Парижа, уже и перепрофилированные под выпуск военной продукции, как и аналогичные заводы в Германии, в частности, *Daimler-Benz* и *Auto Union*** , милитаризованные годами раньше. Результатом бомбардировки стали 254 погибших и втрое больше раненых [20].

Исход жителей из Парижа ускорился.

* «Штука» (нем. *Stuka*, сокр. от *Sturzkampfflugzeug* — пикирующий бомбардировщик) — неофициальное, но прочно устоявшееся название «Юнкерса» Ju 87.

** *Auto Union AG* — образованный в 1932 г. автомобилестроительный концерн, в память о котором до наших дней сохранилась эмблема *Audi AG*, входившего в него наряду с заводами *DKW*, *Horch* и *Wanderer*, — четверка сцепленных в ряд колец на эмблеме по числу участников этого «Автосоюза».