

Р. Ф. Толивер
Т. Д. Констебль

352 победы в воздухе

Лучший ас Люфтваффе
Эрих Хартманн



«Белокурый
рыцарь Рейха»

Раймонд Толивер

**352 победы в воздухе. Лучший
ас Люфтваффе Эрих Хартманн**

«Яуза»

2013

Толивер Р. Ф.

352 победы в воздухе. Лучший ас Люфтваффе Эрих Хартманн /
Р. Ф. Толивер — «Яуза», 2013

352 сбитых самолета противника (последнюю победу одержал 8 мая 1945 года). 825 воздушных боев. Более 1400 боевых вылетов. Высшая награда Рейха – Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами. Слава лучшего аса не только Второй Мировой, но всех времен и народов, рекордный счет которого уже не превзойти... Эта книга – первая биография легендарного Эриха Хартманна и «красная тряпка» для отечественных историков авиации. Эта книга вызывающе пристрастна, необъективна и «неполиткорректна». С этой книгой можно не соглашаться, ее авторов можно (и нужно!) ловить на ошибках и неточностях – но читать обязательно!

© Толивер Р. Ф., 2013

© Яуза, 2013

Содержание

Три войны Эриха Хартманна	5
Предисловие	14
Глава 1	15
Глава 2	25
Глава 3	40
Глава 4	51
Конец ознакомительного фрагмента.	59

Р. Ф. Толивер, Т. Дж. Констебль 352 победы в воздухе. Лучший ас Люфтваффе Эрих Хартманн

Три войны Эриха Хартманна *(предисловие переводчика)*

Гитлеровская Германия подписала капитуляцию 9 мая 1945 года, в этот же день завершилась и Великая Отечественная война Советского Союза. Однако многим солдатам пришлось и дальше вести тяжелые бои, в которых погибли тысячи и тысячи людей. Причем эти бои были зачастую ничуть не менее упорными и страшными, чем те, что шли на линии фронта, и уж что совершенно точно – они оказались гораздо более длительными. Кстати, эти сражения пришлось вести как немцам, так и русским.

Смешно, но после выхода в свет нескольких моих переводов и комментариев к ним меня обвинили во взаимоисключающих грехах. Когда пятнадцать лет назад появился первый перевод «Белокурого рыцаря», борзые патриоты завизжали, что я «человек без чести, совести и Родины, который еще будет висеть, как только мы вернемся к власти». После издания книги Леона Дегрелля заверещали доморощенные нацики: «Эта книга переведена злобным антифой, с которым мы обязательно рассчитаемся». Помилуй бог, вы определитесь, я там или тут!

На самом же деле все обстоит предельно просто. Как сказал один знаменитый исторический деятель: «Я не осуждаю и не оправдываю, я только рассказываю». Но именно эта сухая объективность буквально нож острый в сердце полоумным фанатикам с обоих краев политического спектра. Беспристрастный анализ достижений таких немецких солдат, как Эрих Хартманн, Михаэль Виттманн или Руди Брашке, вызывает разлитие желчи у одних. А когда упертых фашистов Вальтера Моделя и Леона Дегрелля называешь упертыми фашистами, бьются в истерику другие. Истина объективна и не зависит от партийно-половой принадлежности. Солдат всегда остается солдатом, а фашист – фашистом.

Итак, первая война Эриха Хартманна началась 8 октября 1942 года на Северном Кавказе, когда он прибыл в расположение 52-й истребительной эскадры Люфтваффе. Она продолжалась два с половиной года, и за это время Эрих сбил (или не сбил?) 352 вражеских самолета. Она завершилась 9 мая 1945 года в Чехословакии, когда личный состав I./JG 52, которой командовал Хартманн, уничтожил свои самолеты и попытался сдаться в плен американской 90-й пехотной дивизии. Увы! Здесь он допустил едва ли не самую страшную ошибку в своей жизни. Но не будем слишком строго судить зеленого 23-летнего юнца, который не имел представления о хитросплетениях высокой политики союзных держав. Командование Люфтваффе приказало ему лететь на Запад и постараться сдаться англичанам или американцам как можно дальше от Восточного фронта. Майор Хартманн предпочел остаться со своими солдатами, что делает ему честь. Кстати, именно этот поступок в упор не видят современные российские историки.

Впрочем, здесь имеется простейшее объяснение. На это Хартманна подтолкнуло не мужество, а наивность и невежество. Он просто не представлял, что такое «социалистическая законность», и вообще о нравах коммунистов имел такое же представление, как о жизни на Марсе. Скорее всего, Хартманн считал, что его отлают хорошенько, продержат годик и выпнут на родину. Ха-ха-ха! Он, как всякий нормальный человек, просто не мог представить себе образ мышления и логику настоящих коммунистов. На Западном фронте все обошлось бы

благополучно. Но не на Восточном. И все последующие измышления авторов – это не более чем стремление выдать нужду за добродетель. Но, так или иначе, результатом были 10 лет сталинских лагерей и почти невероятное спасение. Хартманн **не должен был выйти** из лагеря, но снова вмешалась высокая политика. Визит Конрада Аденауэра в СССР привел к тому, что многие немецкие пленные были освобождены.

Это и была вторая война Эриха Хартманна, война гораздо более длительная и тяжелая, чем первая, причем Эрих сражался, не имея никакой надежды на победу. Если у него сначала имелись какие-то надежды на благополучный исход, они развеялись очень быстро. Однако именно в годы этой второй своей войны Хартманн показал себя настоящим героем, личностью гораздо более крупного масштаба, чем та, что сидела в кабине Me-109K. Эриха не сломила репрессивная машина НКВД/МГБ, не сломила, но сломала ему жизнь. Когда он в возрасте 33 лет вернулся на родину, казалось, перед ним открываются новые перспективы, но, увы, приспособиться к нормальной жизни он так и не сумел. Даже в этом возрасте можно начать совершенно новую жизнь, однако Эрих предпочел вернуться на военную службу, став единственным кавалером Бриллиантов, служившим в Бундесвере. Однако новая немецкая армия также оказалась для него чужой, он довольно быстро ушел в отставку и дальше уже не жил, а просто доживал. Свою вторую войну Эрих Хартманн выиграл, однако эта победа обернулась для него тягчайшим поражением. Он скончался 20 сентября 1993 года.

Повод к началу третьей войны против Эриха Хартманна дал я сам, когда в 1998 году выпустил первый вариант перевода этой книги. Собственно, это был именно повод, но не причина. Если бы не я, книгу перевел кто-нибудь другой, и война все равно началась бы.

Как ни странно, историографию советского периода персоналии не интересовали совершенно, она занималась гораздо более масштабными проектами, разоблачая вымыслы битых фашистских генералов. Кстати, вот национальная особенность менталитета. Нигде больше, кроме как в России, вы не встретите такого жанра, как «разоблачение фальсификаторов». Англичане или американцы лучше напишут пять или семь книг, излагая свою точку зрения, но не станут обвинять германских историков. У нас не так – от буржуазных фальсификаторов только пух и перья летят. Как всякий честный советский человек, я Пастернака не читал, но единогласно осуждаю!

В советских мемуарах мелькали абстрактные немецко-фашистские оккупанты да самолеты с черными крестами на крыльях. В лучшем случае появляются какие-то «невнятные бубновые тузы», – и только. Почитайте мемуары наших летчиков, труды «историографов». Никаких персоналий. Может, кому-то повезло и больше, чем мне. Лично я нашел только одно упоминание фамилии немецкого аса в нашей литературе советской эпохи. В мемуарах А. Курзенкова говорится о фельдфебеле Мюллере (92 победы), сбитом молодым лейтенантом Бокием. Все. Далее – молчание. Вроде и не существует Хартманна, Ралля, Графа, Мельдера и прочих. Нет, в 1990-х годах появилось несколько журнальных статей, не более того.

Но вот вышла эта книга – и началось! Оказалось, что имя Эриха Хартманна вызывает у российских историков припадки бешеной ненависти. Это крайне странно, однако они не в состоянии писать об этом человеке спокойно. Причем речь идет не о таких одиозных фигурах, как Ю. Мухин или Г. Дрожин, даже такой серьезный историк, как Д. Хазанов, теряет равновесие, когда начинает разбирать приключения немецкого пилота. Идея проста – если не удастся раздуть достижения Кожедуба до требуемых масштабов, тогда нужно втоптать в дерьмо Хартманна, авось поверят, что он никакой не ас, а ничтожный «у-двас».

Особенно приятно вести такую войну, заведомо зная, что противник не может защищаться и его никто защищать не будет. Собственно, идея войны с покойниками в России отнюдь не нова, она практикуется давно и широко, причем не только историками, но и официальными властями. Первый пример подобных военных действий был зафиксирован еще 8 фев-

раля 1800 года, когда император Павел I объявил строжайший выговор умершему генералу Врангелю «в назидание иным». Поэтому, когда инспекция ФНС № 17 по Москве вызывает на допрос умершего два года назад писателя В. Аксенова, угрожая в случае неявки применением статьи 128 УК РФ, это уже не удивляет. На фоне всего этого творения российских историков выглядят невинной шалостью. Самое скверное в них, что эти работы не являются попыткой установить истину, их задача, как я уже говорил, – измазать грязью героя обсуждения. Особенно мило это выглядит, если учесть то уважение, граничащее с восхищением, которое авторы проявили по отношению к советскому асу А. Покрышкину.

Любопытно, что, предварительного облаив меня, как переводчика и комментатора, затем эти историки для разоблачения Хартманна используют мои же аргументы. Именно я первый употребил выражение «разумный трус», причем, не вкладывая в него никакого оскорбительного смысла. Кстати, позднее выяснилось, что я был не прав, что я признаю. Появившиеся позднее документы показывают, что во время воздушных боев в районе Плоешти эскадрилья Хартманна **не должна была** атаковать «Летающие крепости», ей была поставлена задача прикрывать ударную группу, и пилоты этой группы подтвердили, что истребители сопровождения им никак не мешали. То есть Хартманн изначально должен был драться с «Мустангами», а не с «Крепостями».

Я первым написал, что Хартманн не был приспособлен к военной службе. При чтении книги видишь взбалмошного, истеричного любителя выпить, чуждого всякой дисциплины. И не следует авторам винить недоброжелателей в послевоенном провале Хартманна. Даже явно благоволивший ему Каммхубер не рискнул давать лучшему асу минувшей войны генеральские погоны. Конечно, из советских лагерей невозможно выйти нормальным человеком, но и в годы войны несколько отличных пилотов не превратились в отличных командиров. Например, тот же Отто Киттель. Асов у немцев было много, а командиров – Галланд, Мельдерс... Кто еще? Зато Эрих обладал несомненным талантом, правда, никак не относящимся к военной сфере. Немецкий, китайский, английский, французский, русский – неплохо для мальчишки, который всерьез нигде и никогда не учился? Но вот военным – тем более немецким военным! – он все-таки не был. И зачем, ругая меня, размахивать моими же фразами?!

Сегодня с проклятыми буржуазными... виноват, нынче этот термин не в ходу, надо писать: проклятыми пиндосскими фальсификаторами гораздо сложнее. Можно выписать любую интересующую тебя книгу, можно пошастать по Интернету в поисках требующейся информации. Насколько легче было тому же Павлу I! Вот 18 апреля того же самого 1800 года последовал указ Сенату: «Так как чрез вывозимые из-за границы разные книги наносится разврат веры, гражданского закона и благонравия, то отныне впредь до указа повелеваем запретить впуск из-за границы всякого рода книг, на каком бы языке оные ни были, без изъятия, в государство наше, равномерно и музыку». И дальше живи спокойно, разоблачай в свое удовольствие, никто все равно не опровергнет.

Но можно пойти дальше. Например, уважаемый Д. Хазанов подготовил статью, разоблачающую выдуманные подвиги Хартманна. Именно так! Это не четкий анализ результатов пилота, а война с авторами книги «Белокурый рыцарь» Р. Толивером и Т. Констеблем, в которой рикошетом достается и Хартманну. Нет, автор разбирает пару эпизодов из его биографии и на основании этих двух случаев делает общий вывод: лжет, собака! И вообще, аса Эриха Хартманна придумал доктор Йозеф Геббельс.

А дальше начинается самое пикантное. На русском языке эта статья так и не появилась. Она была опубликована во французском журнале «Fana de L'Aviation», № 423, в феврале 2005 года. Увы, мне так и не удалось получить от автора русский текст или найти французскую статью. Отыскался лишь испанский перевод французского перевода, с которым и пришлось работать. Чем это чревато, я прекрасно знаю, многократный перевод способен серьезно иска-

зить основную мысль, однако совесть моя чиста. Я сделал все, что мог, кто может, пусть делает больше.

Для начала кратко повторю свои аргументы.

1. Утверждают, что Эрих Хартманн совершил всего 800 боевых вылетов. На самом деле Хартманн за годы войны совершил около 1400 боевых вылетов. Цифра 800 – это количество воздушных боев. Между прочим, получается, что Хартманн один совершил в 2,5 раза больше вылетов, чем вся эскадрилья «Нормандия – Неман», вместе взятая. Это характеризует напряженность действий немецких пилотов на Восточном фронте. В книге не раз подчеркивается: 3–4 вылета в день были нормой. А если Хартманн провел в 6 раз больше воздушных боев, чем Кожедуб, то почему он не может соответственно и сбить в 6 раз больше самолетов? Между прочим, другой кавалер Бриллиантов, Ханс-Ульрих Рудель, за годы войны совершил более 2500 боевых вылетов.

Но это элементарная арифметика. Любители, которые делят число побед Покрышкина или Кожедуба, а потом умножают это на число вылетов Хартманна, радостно сообщают, что Покрышкин мог иметь около 370 побед, а Кожедуб так и вовсе 420, совершенно неправы. Здесь нужно пользоваться не арифметикой, а высшей математикой, точнее, теорией вероятностей.

Возьмем некоего гипотетического аса, для которого вероятность погибнуть в воздушном бою составляет всего один процент. Если он проведет 120 воздушных боев, как Кожедуб, то вероятность остаться в живых составит примерно 29,9 % – меньше половины, но все равно достаточно много. Если же он проведет 825 боев, как Хартманн, его шансы падают до 0,025 %! То есть возможность пережить войну у Кожедуба примерно в 1200 раз выше, чем у Хартманна. И вот, с учетом этого, ответьте, что произойдет раньше: Кожедуб собьет 350 самолетов или собьют его самого?

2. Немцы фиксировали победы с помощью фотопулемета. Требовались подтверждения свидетелей – пилотов, участвовавших в бою, или наземных наблюдателей. В этой книге вы увидите, как пилоты ждали по неделе и больше подтверждения своих побед. Что же тогда делать с несчастными летчиками авианосной авиации? Какие там наземные наблюдатели? Они вообще за всю войну ни одного самолета не сбили.

3. Хартманн имеет только 150 подтвержденных побед, остальные известны только с его слов. Это, к сожалению, пример прямого подлога, потому что, если человек имел в своем распоряжении эту книгу, он предпочел прочитать ее по-своему и выкинуть все, что ему не понравилось. Сохранилась первая летная книжка Хартманна, в которой зафиксированы первые 150 побед. Вторая пропала при его аресте. Мало ли, что ее видели и заполнял ее штаб эскадры, а не Хартманн. Ну нет ее – и все! Как пакта Молотова – Риббентропа. А значит, с 13 декабря 1943 года Эрих Хартманн не сбил ни одного самолета. Интересный вывод, не так ли? Можно, конечно, обратиться к немецким архивам, в которых сохранились документы JG-52, но зачем это делать? Наша цель не истина, но разоблачение.

4. Немецкие асы просто не могли сбивать столько самолетов за один вылет. Очень даже могли. Прочитайте внимательнее описание атак Хартманна. Сначала наносится удар по группе истребителей прикрытия, потом по группе бомбардировщиков, а если повезет – то и по группе зачистки. То есть за один заход ему на прицел поочередно попадали 6–10 самолетов. Это же объясняет победы с интервалом в одну минуту, когда во время пикирования обстреливается все, что попадает на прицел. Ну, если эти победы были в действительности.

5. Нельзя парой выстрелов уничтожить наш самолет. А кто сказал, что парой? Вот описание бегства из Крыма. Немцы вывозят в фюзеляжах своих истребителей техников и механиков, но при этом не снимают крыльевые контейнеры с 30-мм пушками. Долго ли продержится истребитель под огнем трех пушек? Одновременно это показывает, до какой степени они презирали наши самолеты, которые в 1944 году, разумеется, превосходили старенькие «мессера»

по всем показателям. Ведь ясно, что с двумя контейнерами под крыльями Me-109 летал чуть лучше полена.

Для справки: в варианте Me-109G-6/R4 самолет нес под крыльями две пушки МК 108, хотя это была достаточно редкая модель. Гораздо чаще встречался вариант Me-109G-6/R6, который нес два контейнера с пушками MG 151/20.

6. Немцы поочередно обстреливали один самолет, и каждый записывал его на свой счет. Просто без комментариев.

7. Немцы бросили на Восточный фронт элитные истребительные части, чтобы захватить господство в воздухе. Да не было у немцев элитных истребительных подразделений, кроме созданной в самом конце войны реактивной эскадрильи Галланда JV-44! Все остальные эскадры и группы были самыми обычными фронтовыми соединениями. Никаких там «Бубновых тузов» и прочей ерунды. Просто у немцев многие соединения, кроме номера, имели еще и имя собственное. Так что все эти «Рихтгофены», «Грайфы», «Кондоры», «Иммельманы», даже «Грюн Херц» – это рядовые эскадры. Обратите внимание, сколько блестящих асов служило в заурядной безымянной JG-52.

8. В наших ВВС существовала строгая система учета воздушных побед, немцы все фиксировали только по заявлениям пилотов. О-хо-хо... Строгие системы были у **всех**, и **все** их нарушали. Разоблачители предпочитают не приводить факсимиле немецких документов с их многочисленными графами и подпунктами, ну вот врут они – и всё.

Кстати, немцы действительно привирают. Вот вам один пример такого вранья. Речь пойдет об одном из эпизодов воздушных сражений над Доном летом 1942 года, в которых участвовала группа I./JG-53 «Туз пик». 11 августа самолет-разведчик сообщил о прибытии примерно 80 немецких самолетов на аэродромы в Ольховском, и 12 августа с целью снижения активности Люфтваффе самолеты 8-й ВА нанесли сосредоточенные бомбоштурмовые удары по трем основным аэродромам противника – Ольховское, Подольховское и Обливское.

Первый удар был нанесен на рассвете силами 13 Ил-2 226-й и 228-й ШАД под прикрытием истребителей по аэродрому Обливское, на котором немцы сосредоточили до 100 Ju-88 и Me-109.

К аэродрому штурмовики вышли на самой малой высоте и с горки атаковали самолеты противника на стоянках, построенных, как на параде, в одну линию – промахнуться было сложно. Удар был настолько неожиданным, что немецкие зенитчики открыли огонь только после первого захода «илов», а истребители так и не смогли взлететь для отражения атаки. Расстреляв боезапас, Ил-2 без потерь вернулись на свой аэродром.

Несколько позже 8 Ил-2 686-го ШАП под прикрытием 12 Як-1 из 269-й ИАД и 5 Лагг-3 из 235-й ИАД нанесли бомбоштурмовые удары по аэродромам Ольховский и Подольховский.

Этот удар закончился для советских летчиков трагически. Противник был начеку – Ил-2 были встречены плотным зенитным огнем. Штурмовиков вел майор Зотов, опытный пилот, участвовавший еще в войне в Испании. Примерно в 4.00 штурмовики легли на боевой курс. Истребителями прикрытия командовал Е. Панфилов, совершивший один из первых таранов в этой войне. Но советским летчикам не повезло. Именно в этот момент с аэродрома поднялась группа Me-109, и штурмовики нарвались прямо на «Пиковых тузов».

Вслед за ними взлетели истребители JG 3 «Удет», и бой превратился в избиение. Немецкие пилоты заявили об уничтожении 33 самолетов противника ценой потери одного «мессера». На долю летчиков «Туза пик» приходилось 27 самолетов. По 5 самолетов сбили лейтенант Целлот и обер-лейтенант Мюллер. На самом деле в бою были сбиты все 8 советских штурмовиков (часть пилотов сумела вернуться на свой аэродром «пешим строем») и 7 истребителей. Но! Как из 25 самолетов сбить 33, да еще так, чтобы кое-кто уцелел? Я на этот вопрос ответить не могу. И это при том, что бой происходил прямо над немецким аэродромом, где в назем-

ных наблюдателях (причем наблюдателях квалифицированных) недостатка не было. В общем, немецкий «коэффициент фантазии» можете посчитать сами.

Впрочем, наши летчики тоже не скупались. Они заявили об уничтожении на земле 80 немецких самолетов, хотя на самом деле пострадали (не обязательно уничтожены!) только 20!

Но вернемся к делам Эриха Хартманна. Во время боев на знаменитом Миус-фронте с 1 по 20 августа 1943 года он совершил 54 вылета и сбил (или не сбил?) 49 советских самолетов. 20 августа имел место чуть ли не самый знаменитый эпизод в его военной биографии. Хартманн был сбит, сел позади линии фронта, попал в плен, но сумел бежать и той же ночью пересек линию фронта. Сам Хартманн говорил, что его самолет получил повреждения по неизвестной причине – не то обломки сбитого Ил-2, не то огонь с земли, не то шальная очередь какого-то самолета, своего или чужого. Впрочем, его рассказ напоминает кадры из приключенческого фильма – 8 отважных немецких летчиков атаковали 40 советских штурмовиков, прикрываемых 50 истребителями. Что пишет Д. Хазанов? По советским документам, в этот день имели место 40 воздушных боев, и Ил-2 лейтенанта П. Евдокимова из 232-го ШАП на выходе из атаки сам был атакован Ме-109, но после меткой очереди «мессер» задымился, пошел вниз и совершил вынужденную посадку в расположении 2-й гвардейской армии. Вот как много увидел наш пилот! И, дескать, карьера Хартманна едва не завершилась... Но заметьте: никаких иных подтверждений, кроме слов летчика. Но это же наш, советский летчик, не какой-нибудь там пилот Люфтваффе. Мы ему верим. А вот Хартманну, разумеется, не верим, хоть он и говорил, что постарался дотянуть до линии фронта, то есть убраться как можно дальше на запад от места боя. Вообще описание боя крайне путаное. Вроде немецкие истребители атаковали штурмовиков, атаковавших немецкую пехоту. Тогда непонятно, зачем Хартманну было искать свой тыл, вот он, прямо внизу. Именно в этот день была прорвана немецкая оборона и образовалось вклинение от села Куйбышево на Амвросиевку, 24 километра в глубину и 16 километров по фронту, то есть внизу вполне могли быть советские войска. Но что удивительнее всего, этот прорыв был совершен в полосе 5-й ударной, а не 2-й гвардейской армии, достаточно посмотреть **любую** историю боев на Миус-фронте.

Кстати, именно 20 августа стало апогеем боев в воздухе над местом прорыва. 19 августа советская 8-я воздушная армия выполнила 587 самолето-вылетов, потеряв 14 машин. 20 августа было сделано 738 самолето-вылетов, что составило 2,58 вылета на самолет, причем именно в район прорыва, при этом было потеряно 28 самолетов, в том числе 11 штурмовиков. Все это по советским данным. То есть утверждение историка, что победы Хартманна не подтверждены, выглядит не вполне обоснованным. Если в немецких документах указано время 6.10 – это не обязательно означает, что самолет упал точно в это время. Он мог, как поступил и сам Хартманн, постараться дотянуть до своих.

Косвенным подтверждением рассказа Хартманна может служить то, что он говорит о **советских** солдатах, ехавших на **немецком** грузовике. То есть вполне вероятно, что эта машина была захвачена как раз во время прорыва. Трофей. И этот же самый прорыв объясняет многое другое. В динамичной обстановке наступления линия фронта становится довольно жидкой, и пересечь ее проще, чем в ходе статичных позиционных боев. Это же объясняет и действия в одном районе немецких пикировщиков и советских штурмовиков. В общем, единственный вывод, который можно сделать по данному эпизоду: **пока** ничего не ясно. Требуется дополнительный скрупулезный анализ.

Вообще-то Д. Хазанов предлагает вполне разумный способ проверки результатов Хартманна: сравнение советских и немецких документов, о чем и я всегда говорил. Но уважаемый историк сразу указывает, что даже это не может дать абсолютно достоверный результат. Хартманн чаще всего работал как свободный охотник, и, по его собственным словам, большин-

ство сбитых им пилотов даже не подозревали, что их атакуют. Поэтому многие числятся как «не вернувшиеся на аэродром», о чем Д. Хазанов и пишет. Однако он забывает указать на **типичную** ошибку всех летчиков-истребителей, которые принимали **подбитый** самолет за **сбитый**. Сколько жертв Хартманна все-таки сумели вернуться, привезя множество пробоин? Сказать невозможно в принципе, но не меньший процент выживших был и после атак Кожедуба. Можно также упомянуть не раз встречавшееся напоминание, что, если пилот истребителя включает форсаж, за самолетом появляется дымный хвост, который часто принимали за результат попаданий.

Но продолжим анализ. Не менее мутной оказывается история с 250-й победой Хартманна. Вообще создается впечатление, что существует несколько вариантов журналов боевых действий JG 52. Итак, критикуя книгу М. Зефирова «Асы Люфтваффе», где написано, что свою 250-ю победу Хартманн одержал **4 июля** 1944 года в районе Бобруйска, сбив за один вылет три Ил-2, Д. Хазанов заявляет, что это не подтверждено советскими документами. Мимоходом заметим, что он не упускает возможности лягнуть коллегу, заявив, что тот является «одним из русских историков, создающих культ Хартманна». Мол, согласно документам 5-й воздушной армии, в этот день был сбит только один штурмовик. **НО!** В этом вопросе царит уже совершенно полный разброд. В книге Толивера и Констебля пишется, что это произошло 1 июля, однако в приложении к ней же, составленном на основе документов III/JG 52, указано, что 250-ю победу Хартманн одержал **4 июня** в районе Бобруйска, но это был истребитель Як-9. Однако есть информация, основанная на немецких же документах, что это произошло 4 июня, хотя 250-м самолетом была «Аэрокобра»! Ну, с американских журналистов спрос невелик, но если претендуешь на объективный анализ, следует, как минимум, выяснить все-таки, когда именно произошло указанное событие. Разница в один месяц слишком велика, чтобы остаться незамеченной.

Вот история с 300-й победой, о которой рассказывает совершенно случайно подвернувшийся военный корреспондент Гейнц Эккерт (тут в кустах случайно стоит рояль, я вам сыграю полонез Огинского), действительно выглядит как журналистская байка, причем даже здесь встречаются разногласия относительно времени побед и типов самолетов. Но хотя бы день совпадает, и на том спасибо.

Кстати, о журналистских байках. Были запущены две абсолютно симметричные сказки, причем первой появилась советская. Дескать, фрицы предупреждали своих летчиков истерическим воплем: «Ахтунг! Покрышкин им дер Люфт!» Но давайте обратимся к интервью с Альфредом Гриславски (вы еще встретитесь с ним в этой книге), которое взяли историки Андрей Диков и Дмитрий Срибный.

А.Д. Какую информацию доводили до немецких летчиков о противнике? Разведывательные, оперативные сводки? Было ли известно, какие части стоят перед вами, какие летчики? Какая информация доводилась?

А.Г. Мы не знали совсем ничего о них. Ничего.

А.Д. А советских летчиков?

А.Г. Только если мы сбивали летчика, и его брали в плен, и привозили к нам на аэродром. Мы расспрашивали его. Только так. Иначе мы совсем ничего не знали о противнике.

Вот так, никаких Покрышкиных. Впрочем, рассказанная Толивером и Констеблем история о «Черном дьяволе» выглядит еще более фантастически.

Кстати, а вот что думал Гриславски о Хартманне. Скажем, не слишком хорошее мнение, но в то же время и не слишком плохое.

А.Д. А что еще вы можете сказать о Хартманне? Был ли он столь хорош, или ему просто везло?

А.Г. Точно я не знаю, потому что застал его еще начинающим. Но он был определенно хорошим летчиком. Не знаю уж, кто из нас, например, был лучше, но он был хороший летчик. Да, ну и, конечно, ему сильно везло, видимо.

А.Д. Что я имею в виду: Хартманн был очень молод и неопытен по сравнению с другими летчиками JG 52, и пришел намного позже других, в конце 1942 года, а начал одерживать большое количество побед только летом 1943 года. А ведь в JG 52 было много других опытных летчиков, у которых также было много воздушных побед. Например, Баркхорн. Но Хартманн стал наиболее результативным. И это странно.

А.Г. Тогда, в 1943 году, в России лучшие пилоты JG 52 либо были сбиты, либо направлены в ПВО Германии, на Запад. Грассмук, Фульльграбе, Эрнст Зюсс... А он был начинающим лейтенантом.

Вот такие пирожки с котятками получаются. Довольно странно, что Д. Хазанов не упоминает об одной мелкой лжи Хартманна, которую он повторял даже после войны в интервью. Дело в том, что летчик говорит, будто за всю войну потерял только одного ведомого – Гюнтера Капито, сбитого в марте 1945 года. Бывший пилот-бомбардировщик так и не смог переучиться на истребителя, в книге об этом детально рассказывается. Интересно, что в этой истории тоже имеются неясные моменты. Хартманн утверждает, что Капито был сбит «Аэрокоброй», которая, в свою очередь, была сбита им самим. Потом на земле возле города Бунцлау были найдены обломки «кобры», на фюзеляже которой было нарисовано 25 звезд. Д. Хазанов пишет, что это, судя по всему, был самолет Героя Советского Союза капитана С. Лазарева.

Начнем с того, что на момент гибели С.И. Лазарев был всего лишь старшим лейтенантом. 31 января командир 5-го авиакорпуса полковник Мачин действительно представил Лазарева к воинскому званию «капитан», но официального приказа к моменту гибели летчика еще не было. И причина гибели по документам несколько иная. Считается, что его самолет в туче столкнулся с пикировщиком Пе-2. Существует также версия, будто он протаранил немецкий истребитель, хотя официально она не признана.

Но Капито был вторым ведомым, которого потерял Хартманн. 30 ноября 1944 года советские зенитки сбили унтер-офицера Генриха Таммена. Да, зенитка все-таки не истребитель, и воздушного боя не было, но ведомый-то все равно сбит!

В сумме же в статье Д. Хазанова собственно анализу посвящено всего 4 страницы из 11, поэтому не следует удивляться тому, что финальный вывод звучит так: «Его реальный результат можно оценить как 70 или 80 самолетов». Вот так: можно оценить. Я согласен, что придется остановиться на оценке, так как даже тщательный анализ советских и немецких документов не позволит установить истину по упомянутым выше причинам. И далее появляется прелестный пассаж: нацистский режим нуждался в героях, потому и появился Эрих Хартманн.

Но хотите рассказ об откровенной фальшивке, сочиненной в годы «холодной войны», только уже советскими пропагандистами? Помните рассказ о двух «Мустангах», якобы сбитых Кожедубом над Берлином перед самым Днем Победы? Он-де пытался отогнать «мессеры», атакующие американские «Летающие крепости», но сам был атакован «Мустангами», два из которых он сбил. Пилотом одного из самолетов был «здоровенный негр», успевший выпрыгнуть с парашютом.

Начнем с того, что дата этого происшествия плавают в достаточно широком диапазоне – с 17 по 22 апреля. Далее, «здоровенный негр» мог летать только в составе 332-й истребительной группы, которая входила в XV Воздушную армию, базировавшуюся в Италии, и никак не могла оказаться над Берлином. Сегрегация в американских вооруженных силах в то время была совершенно жесткой, и негры никак не могли попасть в состав белых частей. Последний налет на Берлин «Крепости» VIII Воздушной армии совершили еще 10 апреля и с тех пор над германской столицей не показывались. 16 апреля генерал Карл Спаатс, командующий американской стратегической авиацией в Европе, объявил о прекращении стратегиче-

ских бомбардировок и предложил генералу Эйзенхауэру использовать его самолеты на фронте для поддержки войск. И наконец, гуляющие кадры фотопулемета, где запечатлен этот эпизод. Во-первых, на них совершенно четко видно, что американский истребитель не сбросил подвесные баки. С таким грузом воздушные бои не начинают. Далее, кадры растянуты по вертикали, тогда как кадры советских фотопулеметов горизонтальные. И наконец: почему на кадрах совершенно ясно видна фабричная марка «Цейсс»? Вот вам и «официально подтвержденный результат».

В заключение следует сказать пару слов о путанице в моделях советских самолетов, ведь никогда в природе не существовали Лагг-5 и тому подобные. Немцы, следуя своей привычке, так называли Ла-5, ведь сами они не считали замену мотора водяного охлаждения на мотор воздушного охлаждения достаточной причиной для смены обозначения самолета. Вот и появился Лагг-5. Кстати, наши летчики тоже сбивали фантастические самолеты, вроде никогда не существовавшего истребителя Не-113. Или первоначальная путаница с Ме-109F, который заметно отличался от «рубленого «Эмиля». Правда, самый блестящий пример путаницы имел место на Тихоокеанском театре. Американские летчики не раз доносили об уничтожении «истребителей типа «Мессершмитт». Я сам в свое время посмеялся над этим, но хорошо смеется тот, кто смеется последним. В Интернете появились справочники американских ВВС военного времени, где совершенно официально упоминался такой самолет, оказавшийся на самом деле вполне реальным истребителем Ki-61 «Хиен». Так что не стоит цепляться к пилотам, которые неправильно называли тип атакованного самолета.

Впрочем, еще более наглядный пример давали нам наши танкисты, когда каждый подбитый немецкий танк объявлялся обязательно «Тигром», а самоходное орудие всегда становилось «Фердинандом», хотя их-то было выпущено всего 90 штук.

И каково же резюме? Эрих Хартманн – выдающийся пилот, который сбил очень много самолетов. Сколько именно? Неизвестно, и никогда не станет известно, потому что даже самый скрупулезный анализ документов обеих сторон все равно даст разброс порядка 20–30 побед, однако такой анализ не проведен и вряд ли будет проведен, потому что он требует слишком много времени, сил и денег. В лучшем случае будет разобрано еще три-четыре эпизода, и на том все закончится. А по столь ограниченным результатам нельзя делать вывод по всей военной карьере пилота. Как сказали бы математики: «Это нерепрезентативная выборка». Сколько самолетов сбил Хартманн? Явно не 352. Разобранные Д. Хазановым эпизоды это все-таки доказывают, хотя анализ был проведен небрежно и предвзято. Ну а точную цифру пусть каждый определяет сам для себя.

Все примечания в книге принадлежат авторам.

Предисловие

Когда мои друзья полковник Раймонд Ф. Толивер и Тревор Дж. Констебль попросили меня написать предисловие к биографии Эриха Хартманна, я был счастлив, причем по нескольким причинам. Прежде всего я был горд тем, что могу отдать должное лучшему асу всех времен, который служил под моим командованием в годы Второй мировой войны. Кроме того, мы с Буби Хартманном подружились после того, как он освободился, проведя десять лет в советских лагерях. Мы с ним согласились, что, если бы он принял мое предложение и в 1945 году перешел в JV-44, вся его жизнь сложилась бы иначе. Его решение вернуться в свое подразделение на Восточном фронте стало для него личной трагедией, так как он на десять лет угодил в лапы к русским.

Во-вторых, меня особенно радует то, что биографию Эриха Хартманна решили написать два американских автора, которых мы, немцы, уважаем за прямоту и честность. Благодаря их предыдущим двум книгам достижения немецких летчиков-истребителей в годы Второй мировой войны стали известны всему миру. Я верю, что боевой счет Эриха Хартманна – 352 подтвержденные победы – и другие его достижения будут хорошо описаны в этой книге.

В-третьих, биография Эриха Хартманна описана очень аккуратно, так как мои американские друзья посвятили целые годы утомительным исследованиям. Мы увидим не только отчеты о том, как Хартманн выработал свою уникальную тактику, но и описания человеческой трагедии. Мы встретим не только еще одного летчика и солдата, но также человека, чей характер прошел испытания десятилетиями с половиной годами одиночества, в течение которых он был лишен всех прав солдата. Также мы увидим историю любви, длившейся всю жизнь, ведь именно такие нужны нашему беспокойному миру.

Я верю, что это самая замечательная книга, написанная о летчике-истребителе, особенно ценная тем, что это лучший ас всех времен, прошедший через неслыханные испытания. Я считаю эту книгу замечательным вкладом в историю авиации и полагаю, что авторы сделали серьезный вклад в укрепление международного взаимопонимания и доброй воли.

Я должен сказать авторам: «Пожалуйста, примите наши благодарности. Мы, бывшие летчики-истребители Люфтваффе, ценим то, что вы сделали».

*Генерал-лейтенант Адольф Галланд,
командующий Ягдваффе в 1941–1945 гг.*

Глава 1

Масштаб героя

*Мир – это постоянный заговор против смелого.
Генерал Дуглас МакАртур*

Через восемь лет после окончания Второй мировой войны истощенные немецкие солдаты в лагере Дегтярка на Урале почти не сохранили надежды на жизнь. Похороненные в глубинах России мстительным русским правительством, лишённые всех прав солдата и человека, наполовину забытые дома, они были совсем пропащими людьми. Их отношение к жизни редко поднималось выше стоической апатии в обычной тюремной действительности. Однако октябрьским утром 1953 года пролетел слух о прибытии одного немецкого пленного, который возродил проблеск надежды.

Майор Эрих Хартманн имел особые душевные качества, которые снова смогли вспаленить сердца униженных и нуждающихся пленных. Это имя шепотом повторяли в бараках Дегтярки, его прибытие стало значительным событием. Самый лучший ас-истребитель всех времен, Эрих Хартманн получил Бриллианты к своему Рыцарскому кресту Железного креста, высшую награду Германии. Но это исключительное проявление героизма мало значило для пленных. Для них Хартманн был героем других, более долгих битв, которые он уже много лет вел с советской секретной полицией. Он был символом сопротивления.

Истинное его значение как человека и лидера раскрылось после его прибытия в Дегтярку. Все заключенные этого каторжного лагеря выбежали из бараков и прижались к проволоке, когда тюремный грузовик, подняв облако пыли, въезжал в ворота. Когда это облако рассеялось, вновь прибывшие начали выходить наружу под бдительным присмотром вооруженной охраны. Жилистый человек среднего роста с копной соломенных волос и пронзительными голубыми глазами стоял в группе оборванных пленников, одетый в такую же, как у всех, бесформенную робу.

– Это он! – крикнул один из пленников, стоящих у колючей проволоки. – Это Хартманн!

Грязная толпа за оградой разразилась приветственными криками. Они вопили и махали руками, как болельщики на футбольном матче. Белокурый мужчина улыбнулся и тоже помахал им рукой, вызвав новый припадок восторга. Разнервничавшиеся часовые поспешили загнать Хартманна и его товарищей за барьер из колючей проволоки. Вооруженные русские тоже слышали о Хартманне. Как и лишённые всего немецкие пленные в Дегтярке, они знали, что прибыл подлинный лидер, один из самых дорогих пленников Советского Союза, в то же время создавший и массу проблем.

Эрих Хартманн был образцом непримиримого сопротивления. Несколько раз это приводило его на грань смерти, когда он устраивал голодовки. И в прошлом году его сопротивление увенчалось прямым мятежом в Шахтах. Бывшие германские солдаты, названные военными преступниками, были превращены в рабов в русских угольных шахтах. Эрих Хартманн отказался работать, и это привело к мятежу в лагере, который потом воодушевлял всех немцев, находящихся в России.

Это была история особого рода. Такие любят заключенные, которые не могут бежать, чья жизненная энергия истощается ежедневным сопротивлением процессу дегуманизации. Русский комендант и охрана в Шахтах были смяты заключенными, и Хартманна освободили из одиночной камеры его товарищи. Он возглавил движение за улучшение невозможных условий жизни в лагере. Он хладнокровно разубедил многих немецких пленных от попыток бежать.

Вместо этого Хартманн потребовал прибытия международной комиссии для обследования рабского лагеря в Шахтах.

Взбешенные русские не осмелились убить Хартманна, однако они бросили его в одиночку в другом лагере, в Новочеркасске. Некоторые его товарищи по мятежу в Шахтах были отправлены в Дегтярку и принесли туда историю этого мятежа. Лагерь строгого режима в Дегтярке жил по суровым законам, но все-таки заключенные сумели криками приветствовать Хартманна.

Расположенная на Урале вблизи Свердловска, Дегтярка имела блок специального режима, тюрьму внутри тюрьмы, где содержались важные немецкие пленные. Там находилось 12 немецких генералов, представители знаменитых немецких фамилий и «военные преступники» вроде Эриха Хартманна. В глазах русских этот блондин, которому устроили такой шумный прием обитатели особого блока, не был солдатом, исполнявшим свой долг согласно законам своей страны и общим военным традициям и кодексам. Его неутомимое сопротивление советской секретной полиции привело к «осуждению» в качестве военного преступника шутовским советским судом.

Эрих Хартманн был передан русским в 1945 году американским танковым подразделением, которому он сдался вместе со своей группой (Gruppe) в составе 52-й истребительной эскадры Люфтваффе. Он постоянно отказывался работать на русских или сотрудничать с их марионетками из Восточной Германии. Его сопротивление продолжалось 6 лет, несмотря на угрозы, обман и попытки подкупа. Он даже отказался от крайне соблазнительного предложения немедленно вернуть его в Западную Германию к семье, если только он согласится стать советским шпионом. Через 6 лет Советы поняли, что Хартманн никогда не согласится сотрудничать с ними. Тогда его отдали под суд как военного преступника и осудили на 25 лет каторжных работ. В ответ он попросил расстрела.



Эрих Хартманн

Советское заключение – это долгое и ужасающее испытание человеческого характера. Буквально на каждом шагу немцы подвергались разьедающим душу унижениям, и многие сло-

мались. Америка сегодня получила собственный опыт кошмаров подобного заключения, когда множество ее сынов были аналогичным образом превращены в «военных преступников» коммунистами-азиатами. Даже выглядевший несокрушимым Эрих Хартманн имел свой предел прочности. Те, кто провел в советских тюрьмах много лет, единодушно утверждают, что любой человек имеет свой предел выносливости в подобных условиях.

Старшие генералы в России оказались не сильнее рядовых. А когда они ломались, это было еще более жалкое зрелище. Офицеры не показали никакого превосходства над рядовыми в борьбе с НКВД. Возраст, опыт, семейные традиции или образование – традиционные факторы, определяющие развитие характера и интеллекта, – не давали почти никакой защиты от нравственного уничтожения. Тот, кто перенес эти страдания лучше и в течение более долгого периода, были людьми, которые черпали силу в одном или двух источниках.

Религия становилась для людей в русском плену крепким личным бастионом. Религиозный человек мог сопротивляться тюремщикам вне зависимости от природы его веры – осознанные убеждения или слепой фанатизм, это не имело значения. Так же могли сохранить внутреннюю целостность те, кто наслаждался абсолютной семейной гармонией, поэтому они непоколебимо верили в то, что дома, в семье, их ждут. Эти люди отковали броню из своей любви. Эрих Хартманн принадлежал ко второй группе.

Его жена Урсула, или Уш, как он ее называл, была источником духовных и моральных сил, когда он находился в кандалах у Советов. Она была светом его души, когда черный занавес советской тюрьмы скрыл его от всего остального мира. Она никогда не подводила Эриха, всегда была частью его самого. Без нее он не выдержал бы 10 лет в советских тюрьмах, без нее он не возродился бы к новой жизни.

По общему признанию своих товарищей по плену, Эрих Хартманн был не только самым сильным человеком, попавшим в лапы Советов. Он принадлежал к элитной группе подлинных лидеров. Когда Германия лежала в руинах, а все воинские кодексы были отброшены в сторону, немецкие пленные признавали только тех лидеров, которые сами выдвинулись из их среды. Обычно это были лучшие из лучших.

Звания и награды здесь не имели значения, так же как возраст и образование. Не проходили никакие хитрости и уловки. В русских тюрьмах сидели предатели-генералы и великолепные сержанты, несгибаемые рядовые стояли плечом к плечу с продажными офицерами. Однако те лидеры, которые проявили себя, относились к лучшим представителям германской нации с точки зрения характера, силы воли и выносливости.

Эриху Хартманну едва исполнилось 23 года, когда он попал в лапы русских. И он оказался на самой вершине, несмотря на свою молодость. Он смог сам выдержать все испытания и в течение 10 лет заключения в невыносимых условиях служил примером стойкости для своих соотечественников. Очень редко в древней истории и просто никогда в современной можно найти столь длительные попытки сломить героя. Поведение Хартманна в нечеловеческих условиях лучше подтверждает его героизм, чем все его награды.

Истоки силы Эриха Хартманна лежали вне досягаемости НКВД. Этими источниками служили его семья, воспитание в духе свободы, естественное мужество, усиленное неумирающей любовью прекрасной женщины – его жены. В Эрихе сочетались лучшие черты его родителей. Его отец был спокойный, благородный мужчина, достойный пример европейского джентльмена старых времен, которого отличали искренняя забота о ближнем и практическая мудрость, почти совершенно пропавшие у современных людей. Его мать, которая была жива, когда писалась эта книга, была в юности чутким экстравертом, веселой, энергичной, предприимчивой искательницей приключений.

Доктор Хартманн любил пофилософствовать за бокалом пива, отдыхая от дневных забот своей многотрудной профессии. А его непоседливая блондинка-жена летала на самолетах задолго до того, как общественное мнение Германии решило, что это занятие тоже благопри-

стойно для женщины. Готовность рискнуть и твердое осознание пределов допустимого – вот ключевые элементы того, что позволило Эриху Хартманну стать лучшим пилотом всех времен. И он прямо унаследовал эти черты от своих родителей. Такое счастливое наследство наложилось на его собственные выдающиеся качества и дало в результате исключительный талант.

Его воля в преодолении препятствий была почти яростной. Его прямота мыслей и слов ошарашивала собеседника, превращала робких и колеблющихся в неколебимых. Он был нестигаемым индивидуалистом в эпоху массового подчинения и конформизма. Он был пилотом-истребителем до мозга костей не только в том смысле, что стал лучшим асом, но и по отношению к жизненным испытаниям.

Виллять вокруг чего-то было для него невыносимо, даже если от этого зависела его жизнь. Он был абсолютно непригоден к дипломатической службе с его привычкой рубить наотмашь, зато он был отличным спортсменом и приверженцем честной игры. Честный человек мог совершенно не бояться его. В эпоху, когда честная игра считается чем-то непонятным и даже анахроническим, Эрих был готов протянуть руку поверженному противнику, как это делали рыцари прежних времен.

В воздушных боях в качестве солдата он убил множество вражеских пилотов, однако в повседневной жизни был просто не способен причинить кому-нибудь боль. Он не был религиозен в формальном смысле слова, хотя восхищался и уважал немцев, которые претерпели такие мучения в России. Его религией была совесть, являвшаяся продолжением его сердца бойца. Как однажды заметил Джордж Бернард Шоу: «Есть определенный тип людей, которые считают, что некоторые вещи просто нельзя делать, независимо от того, чего это будет стоить. Таких людей можно назвать религиозными. Или вы можете назвать их джентльменами». Кодекс поведения Эриха Хартманна – его религия, можно сказать, – заключался в том, что он не мог делать то, что искренне считал неправильным. И он не желал делать то, что считал неправильным.

Этот образ мышления был следствием его черно-белого восприятия мира, которое почти не допускало полутонов. Он веровал в моральные принципы прошлого. Возможно, это привил ему отец. Он особенно остро чувствовал Истину, что принесло ему восхищение современных молодых немецких пилотов. В русских лагерях его духовные силы сосредоточились на создании идеального образа его возлюбленной Уш. Его убеждение, что дома все будет хорошо, мысленные картины, которые Эрих видел, тоже стали своего рода религией. Его вера в Уш никогда не поколебалась и была тысячекратно вознаграждена.

Был ли поэтому Эрих Хартманн замкнутым эгоцентристом, сосредоточенным только на самом себе и своей Уш? Конечно, нет. В действительности у него даже не было необходимости попадать в русскую тюрьму. Перед самым концом войны генерал Шейдеманн приказал ему вылететь из Чехословакии в Центральную Германию. Ему были приказано сдать англичанам. Генерал Шейдеманн знал, что русские отомстят своему самому страшному воздушному противнику. Приказ лететь в безопасное место был последним приказом, полученным во время войны Хартманном от вышестоящего штаба.

Молодой светловолосый майор сознательно отказался выполнять этот приказ. Тысячи немецких гражданских беженцев – женщин, детей и стариков – сопровождали его группу. Большая их часть так или иначе была связана с его подчиненными. Для военного приказ – это все, он должен быть выполнен. Вместо этого Эрих поступил так, как, по его мнению, диктовал кодекс чести офицера и порядочного человека. Он остался с незащищенными беженцами. Это решение стоило ему десяти лет жизни.

Скромность была такой же неотъемлемой чертой этого человека, как его голубые глаза и русые волосы. Он не сообщил авторам о приказе генерала Шейдемманна за все 12 лет знакомства, которые предшествовали подготовке этой книги. Они узнали о приказе из других источников. Когда его прямо спросили об этом, Хартманн только усмехнулся.

Безжалостно жесткий к самому себе, он всегда мог найти в своем сердце оправдание товарищу, который не выдержал давления Советов. Каждый человек имеет свой предел прочности, кто-то ломается раньше, кто-то позже – так думал Эрих Хартманн. Когда психика его товарищей сдавала, не выдержав такого испытания, как развод с женами, оставшимися в Германии, он старался вернуть им душевные силы. Он мог мягко говорить с ними или резким шлепком вернуть к действительности. Его крестный путь был его собственным. Другие люди могли следовать за ним, только если они сами добровольно делали такой же выбор.

Когда в 1955 году канцлер Аденауэр добился его освобождения из русского плена, в России еще оставалось множество немецких пленных. Многие пленные были освобождены раньше него, и, когда он вернулся в Западную Германию к своим родным, это стало праздником для бывших пленных и их семей. На вокзале в Херлехсгаузене, где он впервые ступил на свободную землю, его встретили шум и радостное возбуждение. Ему сообщили, что планируется еще более пышная встреча в Штутгарте, возле его родного городка Вель-им-Шёнбух. Ассоциация военнопленных организовала торжества, ожидалось прибытие важных персон.

Худой и изможденный, Хартманн был явно потрясен. Затем он огорошил встречающих настоятельной просьбой не организовывать такого приема. Он не мог принимать участия в подобных празднествах. Газетчики спросили его, почему он отказывается принимать самые сердечные приветствия от жителей Штутгарта.

«Потому что русская точка зрения на жизнь отличается от нашей. Они вполне могут решить, прослышав о подобном празднестве, больше не освобождать немецких пленных. Я знаю русских достаточно хорошо, чтобы опасаться подобного решения относительно моих соотечественников, оставшихся в плену в России.

Когда ВСЕ они вернутся домой, тогда мы и должны будем праздновать. А сейчас мы не имеем права успокаиваться, пока последний немецкий пленный не будет репатриирован из России».

Его 10-летняя схватка с русской секретной полицией обострила врожденную прямооту Эриха. Он не терпел уверток и, если сталкивался с ошибками, заявлял об этом громко и прямо. Даже рейхсмаршал Геринг в то время, когда нацисты были у власти в Германии, не смог переубедить молодого аса Эриха Хартманна, который протестовал, решив, что Геринг действует неправильно.

В январе 1944 года Эрих посетил свою мать, жившую недалеко от Ютеборга. В этот период ПВО рейха страдала скорее от нехватки пилотов, чем нехватки самолетов. Он сел на базу истребительной авиации возле Ютеборга, когда погода ухудшилась. Эриху было всего 22 года, но его поразила молодость пилотов, базировавшихся на этом аэродроме. Ему не нравилась молодость пилотов, приходивших в его эскадрилью на Восточном фронте, но эти пилоты вообще выглядели старшекласниками.

Когда он вернулся после визита к матери, то обнаружил, что его эскадрилья была отправлена в полет в скверную погоду. Ветер поднялся за несколько часов до того, как он сам сел на аэродроме. Задачей летчиков был перехват американских бомбардировщиков. Ограниченная тренировка и еще более скромный опыт привели к тому, что 10 молодых пилотов разбились, даже не встретив американские самолеты. Взмешенный Белокурый Рыцарь сел и написал личное послание рейхсмаршалу Герингу:

«Герр рейхсмаршал!

Сегодня с этого аэродрома по вашему приказу в отвратительную погоду были подняты истребители, чтобы попытаться найти и сбить американские бомбардировщики. Погода была настолько плохой, что я сам не хотел бы лететь. Истребители, которые вы отправили в воздух, не нашли бомбардировщиков, и 10 молодых пилотов и самолетов были потеряны, не сделав ни единого выстрела по врагу.

Некоторые из молодых пилотов, с которыми я разговаривал в этой эскадрилье и которые сейчас погибли, имели менее 80 часов налета. Если мы не можем сбивать бомбардировщиков в чистом небе, посылать этих юнцов умирать в плохую погоду граничит с преступлением.

Мы должны дождаться, пока небо очистится и снова появятся бомбардировщики. И тогда нужно послать всех, чтобы одновременно атаковать врага с определенными шансами на успех. Просто позор так тратить жизни молодых солдат, как это было сделано сегодня.

Искренне ваши

капитан Э. Хартманн,

52-я истребительная эскадра».

Эрих Хартманн отправил это письмо прямо Герингу, используя обычную почту, и указал свой адрес. Тон и содержание этого послания были достаточны, чтобы командование наказало даже выдающегося аса. Но следующее послание, которое он получил от Геринга, было поздравлением самому удачливому пилоту-истребителю. Возможно, сам рейхсмаршал не видел письма Хартманна. Однако оно было написано и отправлено именно для того, чтобы Геринг его прочитал.

В жизни Эриха Хартманна было более чем достаточно страданий, так же как и славы. Однако он был бойцом в дни мира и в дни войны, и второстепенные черты его характера не были отражены в ограниченном числе публикаций о нем. Он был очень жизнерадостным, унаследовал от матери веселость и чувство юмора. На встречах с друзьями, старыми товарищами и молодыми пилотами новых германских ВВС старый воздушный тигр превращался в котенка. Внутри каждого мужчины не слишком глубоко сидит мальчишка. А Эрих был мальчишкой, который любил поиграть.

Его мальчишеское поведение принесло ему кличку «Буби», когда он в 1942 году попал на Восточный фронт. По-немецки это означает мальчик или парень. Тогда он был полон радости, и его товарищи по оружию, а также ставший личным другом на долгие годы Вальтер Крупински рассказывали, что Буби откалывал штучки, даже попав в замороженный воздух ставки в Берхтесгадене, когда получал награду из рук Гитлера.

Четыре лучших аса 52-й истребительной эскадры 3 марта 1944 года прибыли в Берхтесгаден, «Орлиное гнездо» Гитлера, чтобы получить награды. Этими асами были Герхард Бакгорн, Иоханнес Визе – «Кубанский лев», Вальтер Крупински – «Граф Пунски», и Буби Хартманн. Карьера этих людей была самым тесным образом переплетена с карьерой Хартманна. В тот раз Бакгорн должен был получать Мечи к своему Рыцарскому кресту, вторую по значимости награду в Германии. Трое остальных должны были получить Дубовые листья, непосредственно предшествовавшие Мечам.

Эта четверка встретилась в поезде, и по пути из Зальцбурга они крепко подружились с кондуктором. Его привлекли пилоты, так как все четверо имели на шее Рыцарские кресты, все были молоды, веселы и дружелюбны. Кондуктор обеспечил им бесконечный поток всяческих припасов из своего купе, в основном жидких – шнапса, пива, вина, коньяка. Как только он доставлял новую бутылку, веселая четверка тут же выпивала ее содержимое.

Когда кондуктор ссадил их с поезда всего в нескольких милях от «Орлиного гнезда», они были совсем не в состоянии встречаться с фюрером. Когда пилоты ввалились в здание вокзала, их встретил высокий светловолосый майор фон Белов, адъютант Гитлера от Люфтваффе. Воспитанный на старых порядках, дворянин фон Белов едва не упал, когда увидел четверых небрежно одетых пилотов в таком неопишемом состоянии. Они должны были встретиться с фюрером менее чем через два часа.

На улице стояла типичная альпийская весна. На земле еще лежали три дюйма снега, пронизывающий ветер срывал с ближайших вершин снежную крупу, которая занудно сыпала с

неба, покрытого плотными серыми облаками. Температура была 25° по Фаренгейту. Фон Белов приказал шоферу ожидавшего «Мерседеса» опустить брезентовый верх и прокатить с ветерком четырех посетителей «Орлиного гнезда».

Они прокатились по холодку, а потом фон Белов заставил их выйти из машины и немного погулять на свежем воздухе. И только после этого, за несколько минут до церемонии, они были допущены в «Орлиное гнездо». И все-таки пилоты были еще отнюдь не трезвыми.

Когда они вошли в фойе прекрасного здания, Хартманн увидел на вешалке фуражку. Заметив на ней какие-то галуны, он сказал: «Ага, вот и моя фуражка». Хартманн подошел к вешалке и быстро водрузил фуражку себе на голову. Когда он повернулся, чтобы покрасоваться перед товарищами, те взорвались от смеха. Фуражка съехала ему на уши. Размер 7 $\frac{1}{4}$ был явно не к месту на голове 6 $\frac{3}{4}$.

Однако фон Белов не присоединился к веселью. Перепуганный адъютант, который должен был проводить посетителей Гитлера через протокольные дебри, бросился к Хартманну и сдернул фуражку у него с головы.

– Отдай! Это фуражка **фюрера!**

Во время церемонии награждения все четверо пилотов сумели устоять на ногах, однако и по сей день попытка Эриха Хартманна утащить фуражку фюрера остается предметом шуток, если эти четверо встречаются. Так как Хартманн занимался не самым веселым делом, а потом пережил просто печальные испытания, его чувство юмора осталось неизвестным широкой публике. Тем не менее оно остается неотъемлемой чертой его характера, и он никогда не стал бы таким, каков он есть, если бы не его юмор.

В анналах военной истории не так много героев, сравнимых с Хартманном. А в истории авиации их еще меньше. Его 352 подтвержденные воздушные победы остаются непревзойденным достижением. Его ближайший соперник, Герд Бакгорн, имеет на 51 победу меньше. Белокурый Рыцарь Германии сбил в четыре с лишним раза больше самолетов врага, чем бессмертный барон Манфред фон Рихтгофен, лучший ас Первой мировой войны.

Даже в испытывавших огромную нагрузку Люфтваффе мало найдется пилотов, которые провели больше воздушных боев, чем Эрих Хартманн. Он совершил не менее 1400 боевых вылетов и вступал в бой более 800 раз. Его физическая и духовная выносливость были таковы, что он выдержал, не показав признаков усталости, почти непрерывную череду боев с конца 1942-го по май 1945 года.

Он не получил ни одной раны. И его способность наносить противнику тяжелейшие потери, но при этом самому оставаться невредимым, не была следствием слепого везения. Он был удачлив, как все выдающиеся пилоты-истребители, однако создал свой особенный стиль ведения воздушного боя, который представлял новое слово в тактике. Он отвергал воздушную карусель. После войны его бывший адъютант Виль Ван де Камп сказал, что своими успехами Хартманн обязан своему особенному методу атаки. Он всегда стрелял только в упор.

После войны Виль Ван де Камп как-то сказал Уш Хартманн, что, если бы все пилоты-истребители в мире использовали эту тактику, Эрих не стал бы лучшим асом. Ван де Камп считал, что успехи Эриха пришли потому, что он резко порвал с тактическим наследием прошлого. Белокурый Рыцарь создал свою собственную тактику, которую мы детально опишем в этой книге.

Хартманн был человеком со множеством недостатков, которые были следствием его характера. Аналитический ум в сочетании с интуицией позволял ему сразу вникнуть в суть любой проблемы и найти верное решение. Приняв решение, Эрих неукоснительно выполнял его. В бизнесе эти качества могли бы сделать его магнатом, но и в военном деле они принесли ему большие дивиденды.

В юности его прямота выливалась в порывистое, часто рискованное поведение. В годы зрелости он тоже показывал потрясающее отсутствие такта. В современной культуре, склонной видеть героя нерешительным и колеблющимся, он кажется живым анахронизмом. Его живой гибкий ум позволил ему сохранить юность в сердце. И сердце тигра по-прежнему бьется в груди старого кота. В сегодняшнем Хартманне адский ас-истребитель, небрежно одетый, неизменно романтический искатель приключений, находится слишком близко к поверхности для человека, которому стукнуло 60 лет.

Этот человек сохранял исключительное хладнокровие в напряженных обстоятельствах и просто не знал, что такое нервы. Часто он сблизился с противником менее чем на 100 футов, перед тем как открыть огонь. Это была крайне опасная дистанция, где буквально волосок отделял победу от столкновения в воздухе. Хартманн пережил 14 вынужденных посадок на Восточном фронте, но каждый раз он снова поднимался в воздух, как только появлялся новый самолет. Несмотря на юные годы – ему было всего 22 года, когда он получил Бриллианты, – он не потерял скромности и сдержанности.

Люди, гораздо более старые, чем Эрих Хартманн, в вооруженных силах стран всего мира часто не выдерживали груза мантии героя, теряли достоинство и уважение нации. Лучший ас американского корпуса морской пехоты полковник Грегори Бойнгтон однажды сказал: «Покажите мне героя, и я тут же покажу вам говнюка». Для многих героев ядовитое определение Бойнгтона было более чем справедливо. Множество героев военного времени не выдерживали испытания миром. Эрих Хартманн сумел сохранить чистоту не только перед лицом наград, врученных ему восхищенной нацией, но и перед лицом режима, который вынудил его вести тяжелые, опустошающие душу, бои в одиночку в течение 10 лет «холодной войны».

Хартманн играл теми картами, которые ему сдавала судьба и в дни войны, и в дни мира, с невозмутимостью, которая восхищала абсолютно всех, но подражать которой никто даже не надеялся. Когда в 1955 году он вернулся в Германию, ему пришлось испытать еще не одну чашу горечи. Его сын, Петер-Эрих, умер в 1947 году, и Белокурый Рыцарь никогда не видел мальчика. Его любимый отец тоже скончался. Его мальчишеские надежды унаследовать отцовскую профессию врача были развеяны в прах возрастом и долгим отлучением от мира медицины. Почти треть жизни он провел в русских лагерях.

Старые воздушные тигры дней его славы убеждали его поступить в новые германские ВВС. Они развернули настоящую кампанию по возвращению Хартманна на военную службу. Так как все остальные перспективы были достаточно туманными, он начал заново строить свою жизнь на основе опыта пилота-истребителя, то есть той вещи, которую он отлично знал, профессии, которой владел в совершенстве.

Он прошел переподготовку в США на новых реактивных истребителях, начал новую семейную жизнь, у него родилась любимая дочь. И тогда начался процесс его возрождения. Эрих был единственным человеком в вооруженных силах Германии, который в годы Второй мировой войны получил Бриллианты к Рыцарскому кресту. Его старая слава позволила дальновидному и серьезному командующему ВВС генералу Каммхуберу назначить Хартманна командиром первой эскадры реактивных истребителей германских ВВС. Она получила название «Эскадра Рихтгофен», что напоминало о славной истории. Хартманн стал одним из самых уважаемых офицеров в Германии.

Однако не дремали и его враги. Противниками Белокурого Рыцаря были не только вражеские пилоты в годы войны или офицеры НКВД в годы мира. Врагами его были мелкие людишки, усевшиеся в высокие кресла в новых германских ВВС. Эти шестерки на больших должностях ненавидели Эриха Хартманна и стремились любой ценой испортить его карьеру. Через несколько лет один такой человечек в генеральском мундире попытался выбить Эриха из своего кабинета, что мы еще опишем детально. Эрих пережил и этот удар.

Белокурый Рыцарь с честью пронес свой изрубленный щит, а его герб сияет по-прежнему ярко. Немногие прославленные герои могут сказать о себе то же самое. Пришло время рассказать историю этого благородного рыцаря, описать его подвиги на турнире, глубину страданий в оковах и незабываемый роман с прекрасной дамой.

Глава 2

Становление мужчины

Истоки мужества кроются в мальчишестве.
Поговорка

Первая страница приключений в жизни Эриха Хартманна была открыта в 1925 году, когда вместе с семьей он отправился из Германии в Китай. Эрих родился 19 апреля 1922 года в Вейссахе в Вюртемберге. Он был крепким светловолосым мальчиком, уже успевшим показать свою силу воли, когда вместе с матерью поднялся на борт парохода, идущего на Дальний Восток. Отец Эриха, доктор Альфред Хартманн, нашел условия послевоенной Германии трудными и сулящими мало выгоды. Врач германской армии в годы Первой мировой войны, он вернулся с фронта только для того, чтобы начать борьбу с новыми врагами – инфляцией, нехваткой продуктов, политическим и экономическим хаосом.

Когда двоюродный брат доктора Хартманна, который служил германским консулом в Шанхае, вернулся домой и увидел руины фатерланда, он убедил отца Эриха поехать вместе с ним и заняться медициной в Китае. Консул уверил брата, что там у него будет огромная практика среди китайцев. Доктор Хартманн любил приключения, и перспектива работать по специальности за границей просто заинтриговала его. Однако сначала он весьма скептически отнесся к радужным перспективам, нарисованным его кузеном-дипломатом. Консервативный и осторожный человек, особенно если сравнивать с увлекающейся и восторженной женой, доктор Хартманн один отправился в Китай на разведку. Он с трудом поверил тому, что увидел.

По сравнению с конвульсирующей и голодной Германией Китай казался просто раем. Доктор Хартманн обнаружил, что китайцам нужна его помощь. Они охотно платили деньги и оказывали ему всяческое уважение. Он был единственным доктором-европейцем в городе Чанша, находящемся в 600 милях от моря вверх по течению Янцзы. Доктор послал за своей семьей. Он имел приятный домик в Чанша, а позднее купил островок посреди реки, где построил новый дом.

Первые жизненные воспоминания Эриха связаны с деревянным островком, который стал его игровой площадкой, девственной красотой и таинственными пещерами. Остров был самым подходящим местом для игры буйной детской фантазии. Однако восточная идиллия не затянулась слишком долго. Через несколько лет началась первая китайская революция. Китайцы начали выступать против западных империалистов и «чужеземных дьяволов». Начались беспорядки.

Доктор Хартманн имел два источника защиты, когда агитация приняла более резкие формы. Прежде всего он считался уважаемым человеком как врач. Во-вторых, ему повезло в том, что он был немцем, так как в 20-х годах Германия в Китае не имела никакого веса и не являлась частью колониальной структуры.

Тем не менее даже эти условия могли обеспечить только временную безопасность семье Хартманна. К 1929 году уличные беспорядки стали всеобщими. Нападения на английских, французских и бельгийских дипломатов становились все чаще. У доктора Хартманна было несколько друзей-англичан. Один из них имел дом в Чанша, недалеко от больницы. Однажды утром, направляясь в больницу, доктор Хартманн с ужасом увидел отрезанные головы троих англичан, насаженные на колья вокруг британского консульства.

Мягкий немецкий доктор отреагировал немедленно. Фрау Хартманн, 5-летний Эрих и его брат Альфред, который был на год моложе, были отправлены в Германию. Несколько недель они пересекали Россию по ужасающей Транссибирской магистрали. В Москве поезд должен

был простоять целый час, и Элизабет Хартманн вышла, чтобы купить продукты для своих детей.

Она сказала старшему сыну:

– Эрих, присматривай за Альфредом. Не слезайте с сидений. Я вернусь через несколько минут.

Потом мать исчезла в людском водовороте Московского вокзала. Но не успела она вернуться, как поезд тронулся. Альфред Хартманн, который сегодня работает доктором в Вейль-им-Шёнбухе, ясно помнит, как они оцепенели от ужаса:

«Я был перепуган и вскоре ослеп от слез. Эрих был спокойнее. Он пытался утешить меня, убеждал не плакать и быть смелее. Мне это не удалось, и я продолжал вопить. Поезд мчался в Германию, как мне казалось, с ужасной скоростью. Люди в вагоне пытались выяснить, что с нами случилось. Эрих попытался как можно спокойнее объяснить наше положение. К несчастью, в то время мы по-китайски говорили лучше, чем по-немецки. Это вызывало еще большую путаницу и приводило меня в совершенный ужас.

После целого часа ужасных мучений, когда Эрих был моим утешителем, переводчиком и сиделкой, открылась дверь купе и появилась моя мать. Ее белокурые волосы были растрепаны, но на губах играла улыбка. При ее появлении не выдержал и отважный Эрих. Слезы потекли у него по щекам, и он обвиняюще ткнул в меня пальцем. «Я говорил ему не плакать», – прохныкал он, когда мать обняла нас обоих».



Вейль-им-Шёнбух

Через несколько лет причина странного отсутствия Элизабет Хартманн стала семейной шуткой. Она покупала продукты, стоя в очереди, когда услышала, что ее поезд отправляется. Он простоял гораздо меньше часа. И сразу после этого прозвучали свистки отправления.

Побросав все покупки, почтенная немецкая мать помчалась по платформе вдогонку за набирающим скорость поездом. Схватившись за поручни последнего вагона, она лихо запрыгнула на подножку, как в голливудском боевике.

В то время русские железные дороги были безумно далеки от западных, никаких роскошных магазинов на колесах не было и в помине. А этот конкретный поезд не имел даже внутреннего коридора в вагонах позади того, в котором ехала фрау Хартманн со своими сыновьями. Эти вагоны напоминали австралийские автобусы с мостками вдоль всего шасси. Она была вынуждена пробираться вперед, проходя вагон за вагоном, наконец добравшись до закрытого купе, где ее ждали Эрих с братом.

После возвращения из Китая Элизабет Хартманн устроилась в Вейль-им-Шёнбухе возле Штутгарта и начала ждать известий от своего мужа. Через 6 месяцев он написал, что обстановка успокоилась. Гражданские беспорядки завершились. «Возвращайся в Китай и привози мальчиков», – написал он.

Однако независимая фрау Хартманн решила, что провела более чем достаточно времени на Дальнем Востоке. «Я не вернусь в Китай, – написала она мужу. – Я уже начала подыскивать тебе клинику возле Штутгарта, где ты сможешь заниматься медициной, не подвергаясь опасностям». Доктор Хартманн вернулся на родину. Семья переехала в уютный старый сельский дом возле Вейля, и через три года они сумели построить дом и клинику на Бисмаркштрассе в Вейль-им-Шёнбухе. Именно там Эрих Хартманн провел последние юношеские годы перед войной.

С самых первых дней в Вейле Эрих просто помешался на авиации. Начала проявляться его отвага, выразившаяся в первой попытке полететь. Он соорудил из бамбука каркас планера и обтянул его старыми покрывалами. Держа над собой эту конструкцию-снаряд, он спрыгнул с крыши летнего домика. Приземлился Эрих в специально выкопанной яме с мягкой землей. Он остался совершенно цел, но сразу понял свою беспомощность как инженера и благоразумно оставил попытки строительства летательных аппаратов.

Интерес Эриха к авиации получил новый толчок, когда его непоседливая мать сама занялась спортивными полетами. Жизнь в Вейле была приятной, однако для такой натуры, как Элизабет Хартманн, она была слишком пресной. Она вступила в летный клуб при аэродроме Боблинген – в те дни это был гражданский аэропорт Штутгарта. Он находился всего в 6 милях от дома доктора Хартманна в Вейле.

Одаренный пилот, мать Эриха быстро получила лицензию на управление легким самолетом «Клемм-27». В 1930 году счастливая семья Хартманнов стала совладельцем двухместного самолета, который они приобрели вместе с директором метеостанции аэродрома Боблинген. Тяга Эриха к самолетам и полетам стала постоянной и неодолимой.

Сегодня аэропорт Боблинген не действует. Однако в начале 30-х годов каждый солнечный выходной мальчишки Хартманнов и их мать летали на крошечном «Клемме» или хлопотали над ним. После экономического краха в 1932 году любимый самолет пришлось продать. Эта потеря стала для них тяжелым ударом.

В следующем году к власти пришел Гитлер, и началось возрождение германской авиации. Гитлер желал, чтобы германская молодежь полюбила авиацию. Решение этой задачи он возложил на планерные клубы. В 1936 году фрау Хартманн создала такой клуб для местных мальчиков, в основном сыновей фермеров, в Вейль-им-Шёнбухе. Она сама стала инструктором. Горечь потери крохотного «Клемма» улетучилась, так как полет на планере обладал своей притягательностью. Субботы и воскресенья снова приобрели смысл.

Клуб имел два планера. «Цоглинг-38» предназначался для первичной подготовки. Для опытных пилотов имелся «Грюнау бэби». Каждый выходной Эрих вместе с матерью посещал занятия клуба. Он ждал своей очереди вместе с остальными мальчиками. Тяжелая задача запуска в воздух планеров с помощью резиновой катапульты была превосходной точкой при-

ложения кипучей энергии мальчишек. По восемь крепких немецких парней брались за резиновую полосу с обеих сторон и пускались бегом, волоча за собой планер.

Очень часто планер подсакивал на несколько метров в воздух, только чтобы шлепнуться обратно на траву, к отчаянию бурлаков. Тяжелая работа начиналась сначала. Чтобы научиться летать, мальчикам приходилось серьезно потрудиться. Но затем раздавались волшебные слова: «Эрих, твоя очередь, залезай в кабину. Мы попытаемся запустить тебя».

Его брат Альфред отлично помнит, как Эрих летал на планере: «Он был превосходным пилотом, одаренным с самого начала. Я очень хотел бы летать так же, но между нашими возможностями была огромная пропасть».

В 14 лет Эрих уже имел лицензию планериста и был опытным пилотом. В конце 1937 года он уже сдал экзамены на категории планериста «А» и «В». Имея категорию «С», Эрих стал инструктором в планерной школе Гитлерюгенда. Спустя 40 лет Эрих Хартманн так вспоминает эти дни:

«Планеризм был прекрасным спортом, даже чем-то большим. Он дал мне прекрасное ощущение полета. Тонкий, но ощутимый шелест ветра вокруг тебя, который держит тебя и несет куда-то твой планер, помогает тебе слиться с окружающим. Ты становишься в подлинном смысле воздушным человеком. Полеты на самолетах, которыми я занимался в Люфтваффе, были мне знакомы. Я видел, как летают моя мать, мой брат, мои друзья. Поэтому я залезал в кабину самолета с теми же чувствами, что в салон автомобиля.

Раннее знакомство с самолетом, которое я получил в клубе, помогает мне до сегодняшнего дня. Если я сижу в самолете и что-то ломается, я просто физически чувствую это. Я ощущаю это еще до того, как приборы покажут на какую-то неполадку. Нет никакого сомнения, что чем раньше вы начнете заниматься летным делом, тем острее будут все ваши ощущения, связанные с самолетом».

Брат Эриха Альфред сегодня работает врачом в том же самом семейном доме в Вейле, который построил его отец. Он добрый и мягкий человек, который по своему характеру и взглядам сильно напоминает отца. Пролетав недолгое время стрелком на пикировщике Ju-87 в Северной Африке, он попал в плен и провел 4 года в британских лагерях. Более мягкий во всех отношениях, чем его знаменитый брат, Альфред так вспоминает эти годы:

«Он был сильнее меня во всех отношениях. Эрих был атлетом, увлеченным спортсменом. Практически во всех видах спорта он добивался хороших результатов, стоило ему только чем-то заняться. Он был прирожденным спортсменом с отличной координацией, он отлично плавал, нырял и бегал на лыжах. Особенно великолепен был в гимнастике.

В своей среде мальчики выбирают естественных лидеров, и Эрих был как раз таким лидером. Его спортивные доблести были только одной стороной врожденной способности лидерства. Он также был сильным, умным и практичным – изобретательный мальчик. Кроме того, он обладал и другими качествами, которые его последующая слава могла скрыть. Он был честным и ласковым, особенно со мной, так как он знал, что сильнее меня.

Эрих никогда никого не обижал. Он был защитником маленьких мальчишек. Я пользовался его славой, говоря всем старшим задирам, что пожалуюсь Эриху, если они меня ударят. Обычно они сразу оставляли меня в покое».

Даже в сонном маленьком Вейле, население которого не превышало 3000 человек, мальчики группировались в шайки. Эрих и Альфред принадлежали к планерной шайке вместе с группой мальчиков из планерного клуба фрау Хартманн. Соперничающая шайка имела совсем иные интересы и потому называлась велосипедной. Между этими двумя группами черная кошка пробежала. Они любили задирать друг друга, как обычно бывает у мальчишек. Готовность Эриха в любой момент броситься в бой открылась во время одного из столкновений.

Возвращаясь домой вечером из кино, Альфред с одним мальчиком отстали метров на сорок от Эриха и основной группы планерной шайки. Члены велосипедной шайки поджидали,

спрятавшись в тени. Они схватили Альфреда с товарищем и утащили прочь. Еще один член планерной шайки шел сзади и видел это похищение. Он проследил за похитителями, а потом побежал за своей шайкой, зовя на помощь:

«Велосипедная шайка схватила Альфреда! Они потащили в старый сарай и собираются отлупить!»

Хороший бегун, Эрих быстро обогнал свою компанию, бросившись на выручку брату. Он с разбега врезался в дверь сарая и с треском распахнул ее. Ворвавшись в сарай, он обнаружил там всю велосипедную шайку – 14 человек. Они привязали Альфреда и его товарища к столбу. Эрих схватил с пола рычаг домкрата и начал размахивать им:

– Вон! Вон отсюда! Все! Или я перебью вас!

Его голубые глаза полыхали огнем, когда он наступал на врагов, описывая рукоятью широкие круги в воздухе. Велосипедная шайка не выдержала и бросилась наутек, спасая свои шкуры. Торжествующий и раскрасневшийся, Эрих отвязал благодарного брата. Позднее такая же неудержимая отвага еще не раз вспыхивала в Эрихе, помогая ему одержать победу над численно превосходящим противником. Это был мальчик, который всю жизнь шел напролом.

В середине 30-х годов Эрих с братом стали учениками национальной школы в Роттвейле. Порядки этой школы не слишком гармонировали с формирующимся характером Эриха. Он любил свободу. А эта школа жила по канонам строгой казарменной дисциплины, которая регулировала все стороны жизни учеников. Это основывалось на идеях национал-социализма, а в результате устав определял даже способы отдыха учеников. Выходные, которые Эрих проводил дома в Вейле, казались ему освобождением из тюрьмы.

До настоящего времени он сохраняет неприятные воспоминания о Роттвейле:

«Каждый учитель был богом, а мы были рабами. Однажды на уроке физики нам было приказано растереть в порошок древесный уголь и серу. Когда настало время завтрака, мы свалили порошок на железный лист. Нам сказали не играть с этой смесью во время завтрака.

Когда учитель вышел из класса, мы быстро собрались вокруг кучки порошка, превосходно зная о его взрывчатой силе. Пара наиболее смелых мальчиков начали чиркать спичками рядом с порохом, однако мы не собирались поджигать его. Каждый хотел, чтобы спичкой в порох ткнул кто-то другой. Кое-кто начал меня подзуживать, и это было ошибкой. Я взял спичку и сунул ее прямо в порох. Вспышка и взрыв загнали нас под парты, из помещения повалил дым.

Через несколько секунд примчался учитель, явно взбешенный. Никто не признавался, что это именно он играл с порохом, поэтому я поднял руку и сказал, что я поджег его. В порядке наказания меня заставили во время уроков чистить приборы. Я занимался этим три дня, пока случайно не уронил тяжелый железный штатив в ящик с песком, разбив несколько реторт.

После этого между мной и учителем началась открытая война. Он так и не забыл эту выходку и не простил ее. Он использовал каждый шанс, чтобы наказать меня. Эта вендетта была типичной для нездоровых отношений между учениками и учителями в Роттвейле».

Эрих чувствовал себя неуютно в этой школе и как-то сказал об этом родителям. Весной 1937 года доктор Хартманн перевел сыновей в школу-интернат в Корнтале возле Штутгарта. Эта школа имела спальные помещения, и братья Хартманны жили там всю неделю. Старый учитель Эриха в Корнтале, профессор Курт Буш, вспоминает, как учился лучший в мире ас:

«Школа Корнтале действовала по совсем иным принципам, чем милитаризованная школа Роттвейля. Я помню, как Эрих говорил мне, что, по его мнению, дисциплина в Роттвейле слишком строгая и всеохватывающая. Мы позволяли больше свободы и поощряли дружеские отношения между преподавателями и учениками. Все было подчинено задаче успешного получения знаний.



Альфред Хартманн с сыновьями – Альфредом и Эрихом

В особенности свобода должна была развивать в них чувство ответственности и прививать совесть. Эти парни не были ангелами, в том числе и Эрих. Иногда они злоупотребляли своей свободой, но глубоко прочувствовали ее значение. Для подростков это значит очень много, и я думаю, что Эрих был счастлив в старшей школе Корнталя».

И через 30 лет профессор Буш без труда вспомнил Эриха Хартманна, которого учил в 1937–1939 годах:

«Это был мальчик, который нравился с первого взгляда. Прямой, открытый и честный, он сочетал эти качества с некоторой импульсивностью. Однако он не оскорблял ничьих чувств и никого не задирал. Он рвался побеждать и наслаждался победами, считая это совершенно правильным. Тем не менее он всегда был очень терпимым и никогда никому не завидовал. Он просто радовался жизни и наслаждался ее солнечными сторонами. К учителям он относился вежливо и уважительно. Я очень высоко ценю его скромность и аккуратность».

Профессор Буш, брат Альфред и даже мать сходились в том, что Эрих не был умником. Он был средним учеником, который проходил школьный курс без трудностей, но и без претензий. Он прилагал только те усилия, которые требовались для сдачи экзаменов. Вся его энергия была направлена на спортивные занятия, которые он любил.



Родители Эриха – Альфред Хартманн и Элизабет Махтхольф

Частью спортивных занятий в школе Корнталья были еженедельные лыжные походы по горам. Во время этих походов профессор Буш не раз мог видеть, что Эрих ревниво относится к любому вызову, в то же время находя возможность побаловаться. Однажды профессор оказался даже слишком близко к месту действия. Когда утром он вышел из своего шале, его приветствовал дикий свист и лавина снега. Эрих спрыгнул на лыжах с крыши шале с высоты 18 футов над головой профессора.

Запрещать Эриху бегать по крутым склонам или прыгать с высоты было бесполезно. Тихий самоуверенный смешок и счастливая улыбка позднее стали характерными чертами Эриха. Но это был всего лишь признак того, что он собирается ринуться в новое опасное приключение. Альфред Хартманн вспоминает, как они отправились на лыжные состязания, которые завершались прыжками с трамплина:

«Эрих до сих пор ни разу не прыгал с такого большого трамплина. Однако он просто сообщил, что завтра сделает это. Я сказал ему, что он дурак. Когда подошло время, именно я стоял и дрожал от страха, в то время как Эрих взобрался на вершину горы, холодный как лед. Громкоговорители выкрикнули его имя. Он помчался вниз, потом взмыл в воздух. Мое сердце замерло. Но Эрих выполнил идеальный прыжок на 98 футов и спокойно приземлился. Он был слишком отважен, хотя в этом не было ничего показного. Он не делал ничего, чтобы выделиться. Для него совершить такой прыжок было самым обычным, нормальным поступком. Он просто принял вызов. А когда все успешно завершилось, он был скромным, как обычно».

Его прямолинейный заход на любое препятствие во время гимнастических состязаний принес Эриху мальчишеское прозвище «Дикий кабан». Профессор Буш считал это совершенно естественным: «В этой кличке не было ничего оскорбительного. Она просто характеризовала бьющую через край энергию и отвагу – те качества, которые принесли ему всеобщее уважение». Именно эти качества позднее помогли ему завоевать место в истории и пройти такие испытания, которые мирные жители Вейль-им-Шёнбуха до войны не видели даже в кошмарных снах.

Первый и единственный любовный роман Эриха развивался так же прямолинейно. В старшей школе Корнталья он встретил девушку, которую полюбил на всю жизнь – Урсулу Петч. Уш Петч была симпатичным темноволосым подростком, сразу привлекавшим взгляд. Эрих говорил, что влюбился в нее с первого взгляда в тот же день, когда впервые увидел. И, приняв решение, он начал действовать. В октябре 1939 года Уш со своей подругой возвращалась домой из школы, когда к ним на велосипеде подлетел Эрих. Спрыгнув с велосипеда и отбросив его в сторону, он посмотрел Уш прямо в глаза и робко сказал: «Я Эрих Хартманн». Так началась любовь, которая потом пережила самые страшные испытания.

Родители Эриха были озабочены тем, что он внезапно увлекся девушкой, ведь ему было всего 17 лет. Еще больше встревожились супруги Петч, так как Уш едва исполнилось 15. «Мы знали, что Эрих был захватчиком», – сказала тогда фрау Петч. Отец Уш, специалист по производству шахтного оборудования, сначала тоже был против, но быстро понял, что не может повлиять на молодежь. Когда Эрих показал, что не намерен отступить, герр Петч просто прекратил неравную борьбу. «Я умываю руки», – заявил он.

Мать Уш пыталась переубедить свою дочь, но это оказалось нелегко. Однажды Уш сказала, что пойдет в кино со своей подругой. Так, собственно, и было. Но в кино ее ждал Эрих. Потом он отправился провожать Уш домой, и она опоздала. Фрау Петч наложила трехмесячный запрет на кино, несмотря на все призывы и просьбы светловолосого юноши, который сам приходил к ней каяться. Уш приняла наказание с необычным смирением, и только через пару месяцев выяснилось почему.

Чтобы стать типичной благовоспитанной фрау, Уш посещала уроки танцев в Штутгарте. Два раза в неделю она прилежно посещала класс. Но в той же самой школе и в том же самом классе учился и ее светловолосый приятель Эрих. Они просто не могли друг без друга. Вскоре все окружающие поняли, что они предназначены стать парой один другому. Но пока их родственники восхищались первой любовью, политические тучи в Европе начали сгущаться.

Еще до того как Эрих смог назвать Уш своей подругой, ему пришлось убраться соперника. Обаяние Уш было замечено долговязым черноволосым юнцом, который был старше Эриха и на голову выше его. Годы спустя Уш, улыбаясь, называла его Казановой, таким немецким вариантом героя-любовника с пошлыми бачками. Когда Эрих сказал Уш, что хочет, чтобы она стала его девушкой и гуляла только с ним, она ответила, что Казанова звонит ей по телефону и назначает свидания.

– Я займусь этим, – пообещал Эрих.

Он позвал Казанову, который возвышался над ним. Казанова неприязненно выслушал Эриха.

– Уш теперь моя девушка, и я не хочу, чтобы ты назначал ей свидания. Я думаю, ты понимаешь.

Казанова беспечно усмехнулся, повернулся на каблуках и ушел, даже не показав, что понял вежливый ультиматум Эриха. Через несколько дней Казанова снова позвонил Уш и пригласил ее в кино. Когда она сказала об этом Эриху, его лицо немного потемнело, и он пообещал, что разберется.

А через пару дней он натолкнулся на Казанову.

– Я предупреждал тебя, чтобы ты держался подальше от Уш, – сказал Эрих. И, не откладывая дела в долгий ящик, подкрепил свои права парой ударов – один по носу, второй – в солнечное сплетение. Казанова бежал, наголову разбитый. Больше он не осмеливался оспаривать руку Уш.

С осени 1939 года Эрих и Уш постоянно думали друг о друге. Тепло юношеской любви согревало их жизнь. Они старались провести вместе каждую минуту, равнодушные ко всему окружающему. В сентябре 1939 года в Европу пришла война, однако до весны 1940 года она оставалась для Эриха и Уш чем-то далеким и нереальным. Но после окончания Эрихом старшей школы Корнтала ему предстояло принять важнейшее решение относительно своего будущего.

Он намеревался стать доктором, и эти планы радовали сердце его отца, хотя Эрих совсем не чувствовал душевной склонности к профессии врача. Когда он закончил высшую школу Корнтала за несколько недель до своего 18-летия, он понял, что военная служба для него стала просто неизбежной. А это для Эриха могло означать только одно – Люфтваффе.

Начавшаяся война открыла Эриху Хартманну сложный и дорогостоящий мир авиации. Любительские полеты в довоенной Европе были большой редкостью, так как купить и содержать самолет было очень накладно. Спортивные полеты оставались недостижимой мечтой для множества молодых людей. Но в преддверии войны многие юноши становились военными летчиками. Государство брало на себя все расходы по обучению их летному мастерству.

К 1940 году успехи германской истребительной авиации начали производить впечатление на народ. Газеты пестрели статьями, рассказывающими о наиболее выдающихся пилотах. Вернер Мёльдерс, прославившийся как лучший пилот легиона «Кондор» во время войны в Испании, снова воевал с большим успехом. Иоханнес Штайнхоф и Вольфганг Фальк стали героями битвы над германской бухтой, отражая налеты бомбардировщиков Королевских ВВС на Германию. Воображение Эриха было захвачено эффектными подвигами пилотов-истребителей. Он решил поступить на службу в Люфтваффе.



Семья Хартманнов в Китае

Его отец, имевший гуманитарное образование, был разочарован выбором сына. Однако Эрих считался свободным человеком, и ему было позволено выбирать свое будущее самому. Мать Эриха понимала его желание летать, так как именно она в детстве подтолкнула сына в этом направлении. Уш была несчастна, так как предстояла разлука с Эрихом. Однако уже тогда она с пониманием отнеслась к его желанию.

Доктор Хартманн считал, что война закончится поражением Германии и что этот конфликт не принесет ничего хорошего фатерланду. Однако между собой они нашли разумное объяснение желаниям Эриха. Всеобщее убеждение, что война не затянется, помогло им согласиться с желанием Эриха стать пилотом. Они полагали, что сын может выучиться на профессионального летчика, а после ожидаемого завершения короткой войны у него останется еще достаточно времени переучиться на врача.

Военная жизнь оказалась совершенно чужой психологически для Эриха. Он был свободлюбивой юной душой, которая искала свободы в воздухе. Школа в Роттвейле уже показала полную антипатию Эриха к военной жизни. Теперь эта жизнь стала горькой пилюлей, подслащенной радостью полетов. Его природное отвращение к военной дисциплине полностью подорвало потом его карьеру в ВВС, как в военное время в Люфтваффе, так и после войны в БундесЛюфтваффе. Однако он каким-то чудом сумел сохранить независимый дух в атмосфере всеобщего подчинения.

15 октября 1940 года, когда самые напряженные дни Битвы за Британию уже остались позади, свежесбранный Эрих Хартманн появился в казармах 10-го учебного полка ВВС в Нойкирхене, расположенном примерно в 10 милях от Кенигсберга. Полеты полностью завладели его мыслями. Он станет пилотом, даже если ему придется ради этого спуститься в ад.

В это время программы подготовки пилотов-истребителей для германских ВВС не испытывали давления чрезвычайных обстоятельств. Тяжелые потери в летчиках во время Битвы за Британию не взволновали штаб Люфтваффе. Поэтому практически ничего не делалось для ускорения выпуска пилотов из летных школ, а заводы не смогли восполнить потери в самолетах, понесенные за время Битвы за Британию, даже к марту 1941 года. Именно в этом месяце Эрих отправился в Высшую летную школу Берлин-Гатов для получения летной подготовки.

С октября 1940 года его учили военной дисциплине, строевой подготовке и ружейным приемам, что его совершенно не интересовало. Однако курсанты проходили и теоретические курсы специальных авиационных дисциплин – историю авиации, теорию полета, тактику, кон-

струкцию самолета, устройство моторов, сопротивление материалов, аэродинамику, метеорологию. Эти предметы Эриха очень интересовали, что помогло ему приспособиться к новой жизни. Перспектива полетов оказалась настолько сильной приманкой, что он прошел через школу первичной подготовки довольно легко.



Эрих и Альфред за шахматами

Летная подготовка, которую он проходил в школе Берлин-Гатов, должна была длиться почти год. Это ясно показывало, что Люфтваффе никуда не торопятся и их ничто не волнует. Позднее на Восточном фронте в эскадрилью Эриха приходили молодые пилоты, которые имели за плечами менее 100 часов налета, и их сразу бросали в бой. Эрих совершил свой первый полет на военном учебном самолете 5 марта 1941 года. Это был самолет ВТ-NB. Инструктором летел сержант Кольберг. 24 марта 1941 года Хартманн совершил первый самостоятельный полет.

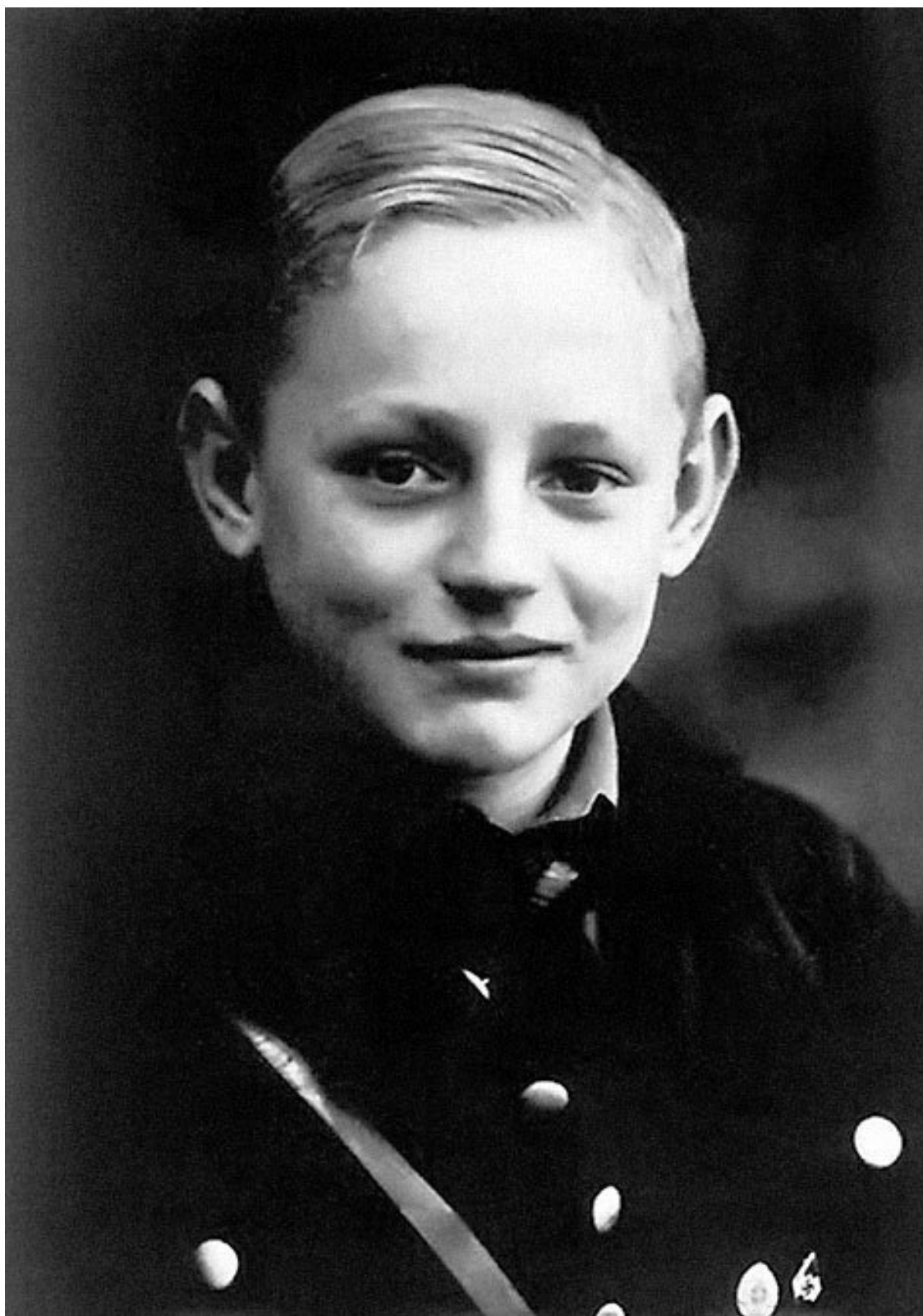
Когда Эрих приземлился после этого вылета, это была его 74-я посадка на самолете, хотя на планере он совершил сотни полетов.

Основной курс летной подготовки завершился 14 октября 1941 года, он был готов начать курс высшей подготовки. Его инструкторы в летной школе уже определили, что Эрих будет пилотом-истребителем. Этот курс занял время с 15 октября 1941-го по 31 января 1942 года. После этого Эрих был отправлен в школу истребительной авиации в Цербст-Ангальт. В Цербсте он познакомился с самолетом, который принес его к славе – «Мессершмитт-109».

Эрих уже летал на 17 различных типах самолетов и был готов встретиться со сложным Me-109. Каждый молодой германский пилот мечтал летать на этой легендарной машине.

Желанный Me-109 (в школе Цербста курсанты летали на Me-109-E4). Он имел мотор Даймлер-Бенц DB-601A мощностью 1150 ЛС и развивал скорость 357 миль/час. Истребитель был вооружен двумя – 7,9-мм пулеметами и двумя – 20-мм пушками в крыльях имел мощный мотор, и летать на нем было одно удовольствие. Одним из инструкторов Эриха в Цербсте был лейтенант Хогаген, бывший чемпион Германии по пилотажу. Он научил своих курсантов многим секретам высшего пилотажа. Эти знания Эрих использовал в далеком будущем и совершенно неправильно применил в будущем ближайшем. Обучившись тактическому маневрированию и управлению самолетом, в июне 1942 года он приступил к самому важному для военного летчика курсу – стрельбе.

То, что Эрих Хартманн был снайпером от природы, не подлежит сомнению. Тем не менее существует расхождение между его собственной скромной оценкой своей воздушной стрельбы и мнением современников. Он говорил, что никогда не умел стрелять на большой дистанции, тогда как опытные асы вроде Крупински, которые видели Эриха в бою на Восточном фронте, говорили, что в такой стрельбе он был непревзойденным мастером. В самом начале своего боевого пути Эрих отказался от стрельбы с больших расстояний в пользу атак с минимальной дистанции. Поэтому его меткость в стрельбе с большого расстояния редко испытывалась. Но в летной школе его снайперские способности проявились сразу.



Эрих в форме Юнгфольк

30 июня 1942 года, во время первой учебной стрельбы, Эрих сделал по конусу 50 выстрелов из 7,62 мм пулемета с Me-109D и добился 24 попаданий. Любой, кто знаком с подготовкой летчиков, признает это достижение замечательным. Многие лучшие асы Люфтваффе тратили месяцы, чтобы добиться чего-то подобного. Друг Эриха Вилли Батц, который завершил войну с 237 победами, потратил несколько лет, пытаясь научиться стрелять. Снайперский глаз – самая

важная составляющая успехов пилота-истребителя. Эрих Хартманн был одним из тех редких людей, которые одарены талантом сразу. Им не требуется долгое и мучительное подползание к цели.

Полный курс обучения пилота-истребителя был долгим и трудным. Когда 31 марта 1942 года Эрих получил звание лейтенанта, он полагал, что полностью заслужил его. Он даже решил снова отрастить волосы, как мальчишка, отпущенный из школы на каникулы.

24 августа 1942 года, все еще находясь на высших курсах воздушной стрельбы в Глейвице, Эрих полетел в Цербст и продемонстрировал над аэродромом некоторые трюки лейтенанта Хогагена. Он выписывал мертвые петли и восьмерки, а когда прилетел обратно в Глейвиц, то от возбуждения завершил воздушное шоу номером из приключенческого фильма. Он пролетел над аэродромом Глейвица на высоте 30 футов колесами вверх. Зрители стояли, выпучив глаза от ужаса и восхищения.

Однако командир базы в Глейвице уже ждал Эриха, когда тот сел. Его хорошо отлаiali и посадили на неделю под домашний арест, а также оштрафовали на $\frac{2}{3}$ жалования за 90 дней. Так что воздушное шоу дорого ему обошлось. Эта рискованная выходка показала, что импульсивность, с которой не смогли справиться школьные учителя, не была полностью вытравлена и военной дисциплиной. Эта безумная акробатика говорила о некоторой незрелости, что заставляло командиров на фронте не спешить возлагать на Хартманна слишком большую ответственность.

Однако это наказание (так как арест предшествовал отправке на Восточный фронт, многие офицеры Люфтваффе решили, что он был отправлен туда в порядке наказания; здесь мы рассказываем настоящую историю этого эпизода) имело и положительную сторону. Сегодня Эрих вспоминает этот инцидент без сожаления:

«Неделя домашнего ареста спасла мне жизнь. Я должен был проводить учебные стрельбы после обеда. Когда я был арестован, самолет вместо меня взял мой товарищ по комнате. Вскоре после взлета по пути к полигону у него отказал мотор. Пилот был вынужден совершить аварийную посадку возле железной дороги Гинденбург – Катовице. При посадке он погиб».

Импульсивность Эриха имела две стороны, и мы должны смотреть на нее правильно. Сначала она серьезно тормозила его военную карьеру. Когда Эрих закончил курс обучения, на всех фронтах не хватало пилотов-истребителей. Он смог провести три дня отпуска дома в Вейль-им-Шёнбухе по пути на Восточный фронт.

В честь отбытия Эриха на фронт была устроена прощальная вечеринка. Друзья родителей Эриха собрались, чтобы попрощаться с юным пилотом. Отец и остальные мужчины скрывали свою гордость и уверенность, а матери только тихо плакали. Эрих больше никогда в жизни не имел таких тихих вечеринок. Для всех, кто собрался, он был героем, отправляющимся в бой. Зато его внутреннее чувство говорило, что он совершает самоубийство, неприятное и почти трусливое ощущение, которое раньше не посещало его.



Урсула Петч

В тот же вечер состоялось и прощание двух влюбленных.

– Я хочу жениться на тебе, Уш, когда война закончится. Ты будешь меня ждать?

– Да, Эрих. Я буду ждать.

Темноволосая Уш действительно ждала. Она ждала гораздо дольше, чем собирается ждать любая женщина. На следующий день Эрих на поезде отправился в Краков, находящийся в 145 милях южнее Варшавы. Там находилась крупная тыловая база Люфтваффе, обеспечивавшая Восточный фронт. Уже оттуда Эрих должен был направиться в свою часть – 52-ю истребительную эскадру, JG-52. Он был горячим юнцом, который рвется в бой. Однако русские холода остужали и не таких пылких. Но в этом холоде закалился его опыт, который позволил Эриху стать лучшим пилотом в мире.

Глава 3

На войну

*«Самая важная вещь для молодого пилота-истребителя –
добиться первой победы без слишком больших потрясений».*
Полковник Вернер Мёльдерс

Командир базы снабжения Люфтваффе на Восточном фронте, расположенной в Кракове, оторвался от кучи требований и поднял голову. Посмотрел на четверых зеленых лейтенантов, направленных в JG-52.

– У меня нет требований на запасные самолеты для JG-52, поэтому вы не сможете полететь в Майкоп на Me-109. У меня есть несколько Ju-87, которые нужно перегнать в Мариуполь на северном берегу Азовского моря. Оттуда вы легко доберетесь до Майкопа.

Лейтенанты Хартманн, Вольф, Штиблер и Мерчат глянули друг на друга и кивнули в знак согласия. Эрих никогда не летал на пикирующем бомбардировщике Ju-87, но любой самолет есть самолет. Он не боялся подняться в воздух ни на Ju-87, ни на любой другой «птичке». Через несколько минут Эрих уже карабкался в незнакомую кабину пикировщика.

Основные органы управления были, в общем, теми же, что и на Me-109. Самолет был крупнее и медленнее, немного отличались приборы. Эрих запустил мотор и все проверил. Вольф, Штиблер и Мерчат сделали то же самое и остались довольны. Эрих повел Ju-87 к взлетной полосе.

Руководитель полетов находился в маленькой деревянной хижине возле зоны старта. Эриху нужно было обогнуть эту хижину. Он нажал левый тормоз, чтобы объехать вокруг центра управления полетами. Самолет не отреагировал. Эрих ударил по рукояткам обоих тормозов. Снова ничего. Пикировщик продолжал катить прямо на хижину, пока Эрих проклинал неисправные тормоза. Он увидел, как офицер пулей вылетел из хижины, и тут же в нее въехал самолет.

По всему аэродрому разлетелся резкий треск, когда пропеллер Ju-87 начал перемалывать хижину на щепки. Полетели растерзанные бумажки и обломки дерева. Воздушная струя закинула их в кабину, как хлопья снега во время метели. Эрих выключил мотор и, пристыженный, выпрыгнул из кабины, чтобы уточнить размеры повреждений.

Половина пропеллера пикировщика исчезла. Торчали два расщепленных огрызка длиной сантиметров по сорок. Центр управления полетами стал вдвое ниже. Документы и журналы превратились в мелкое конфетти. Ошеломленный руководитель полетов уныло сидел среди обломков.

Офицеры и солдаты, во главе с мертвенно-бледным командиром базы, выскочили из помещений, чтобы посмотреть на происшедшее. В полуобморочном состоянии Эрих стоял с багровыми ушами, безвольно опустив руки. Когда командир базы подошел к нему, он был готов к разному, но тут его спас один из юных товарищей.

Второй из четырех пикировщиков, отправленных в Мариуполь, пошел на посадку с заклиненным мотором, волоча за собой хвост дыма. Прямо под носом взбешенного командира базы Ju-87 коснулся земли, подпрыгнул... И тут неопытный пилот слишком сильно нажал на тормоза. Самолет клюнул носом да так и замер, задрвав хвост в небо. Второй упавший духом молодой пилот выбрался из самолета и непонимающе уставился на него. Перепуганный погромом, который учинили эти сопляки, командир базы решил, что им следует лететь на фронт в Майкоп на транспортном самолете Ju-52, которым будет управлять кто-то другой.

Говорить внутри Ju-52 было невозможно из-за шума моторов, поэтому Эрих устроился в хвосте среди ящиков с боеприпасами, запасными частями и канистрами с бензином, чтобы

прочитать берлинскую газету двухдневной давности, которую он нашел среди груза. Сообщения с фронтов были оптимистичными. Ленинград находился в осаде. Германские войска продолжали штурм Сталинграда. Они развивали наступление на Кавказе, куда сейчас направлялся и Эрих, и вскоре должны были захватить Баку с его неисчерпаемыми запасами нефти. По крайней мере, это обещал доктор Геббельс. Сообщения о воздушных боях на Восточном фронте показывали, что бои в воздухе ведутся на глубине по крайней мере 750 миль над советской территорией.

Вернувшиеся с Восточного фронта пилоты с восторгом рассказывали о JG-52 и ее лучших асах. Истребительная эскадра, куда направлялся Эрих, заслужила большую славу. Так как Эрих еще ни разу не встречался с противником в бою и авария на Ju-87 свежей занозой сидела в памяти, он особенно остро ощущал свою неопытность. Его нервное напряжение усилилось, когда Ju-52 пошел на посадку в Майкопе, который находился в 250 километрах северо-западнее Эльбруса. В Майкопе находился штаб JG-52.

Адъютант эскадрильи уже ждал молодых пилотов. Капитан Кюль был невысоким крепким в отглаженном мундире и сверкающих ботинках. Он олицетворял понятие «штабной офицер». Кюль зачитал список фамилий.

– Все вы пойдете со мной, – сказал он. – Вы должны встретиться с полковником Храбаком, командиром эскадры, перед тем как отправитесь по своим эскадрильям, которые базируются на других аэродромах.

Капитан Кюль повел их в подземный бункер. Штаб JG-52 был просто огромной лисьей норой. На одной стене висела карта фронта. Два ящика из-под бомб служили столами, на которых стояли телефоны. За этими столами сидели дежурный офицер и два солдата. В углу помещения сидели два радиста. Один оператор заполнял журнал текущих радиопереговоров эскадры, другой следил за переговорами русских. В качестве стульев служили ящики от 20-мм снарядов.

Обстановка была мрачной и деловой. Все здесь крутилось вокруг невысокого коренастого человека с редкими светлыми волосами, полковника Дитриха Храбака. Эрих сразу заметил разницу между командиром эскадры и его адъютантом. Мундир Храбака был мятым и грязным, на брюках виднелись пятна масла. Ботинки покрывала засохшая грязь, они давно не видели щетки. Эрих до сих пор не видел таких полковников. В тылу, на учебных базах, полковники казались полубогами и обычно носили идеальные мундиры. Храбак был совсем другим полковником, и не только в отношении мундира.

Храбак говорил и двигался мягко и неторопливо. Его пронизывающие голубые глаза глядели прямо на каждого из молодых пилотов, когда он пожимал им руки. Эрих ощутил немедленно возникшую внутреннюю связь с Храбаком. Как только командир эскадры объяснил цель командования, Эрих увидел, что полковник вовсе не строевик старых времен, а опытный и умный профессионал. Это был именно тот тип офицера, который можно встретить на фронте, настоящий старый воздушный тигр. (Понятие «старый» среди пилотов-истребителей было весьма относительным. Храбак был всего на 7,5 года старше Хартманна, однако по меркам истребительной авиации он был уже «стариком».) Эрих понял, что ему понравится служить рядом с таким человеком.

– Начать прогрессировать в Люфтваффе, – сказал Храбак, – значит как можно скорее научиться летать с помощью головы, а не мускулов.

Командир эскадры имел около 60 подтвержденных побед, у него на шее висел Рыцарский крест Железного креста. То, что он говорил сейчас Эриху и его товарищам, они в летных школах не слышали.

– До сих пор все ваше обучение сосредотачивалось на управлении самолетом в полете, то есть на том, чтобы заставить ваши мускулы подчиниться вашей воле летящий самолет. Чтобы выжить в России и стать удачливым пилотом-истребителем, вы должны совершенствовать свое

мышление. Конечно, вы должны всегда действовать агрессивно, иначе вы не добьетесь успеха. Однако агрессивный дух следует укрощать размышлением, рассуждением и оценкой. Летайте головой, а не мускулами...

Вдруг ожил громкоговоритель, соединенный с рацией. И перед Эрихом развернулась типичная фронтовая драма пилота-истребителя.

– Очистите полосу. Меня подбили. Я вижу аэродром и буду садиться сразу...

Мгновенно в блиндаже воцарилось напряжение. Затем снова заговорила рация:

– Проклятье! Я надеюсь, что дотяну. Мой мотор горит...

Эрих, Храбак и остальные пилоты-новички выскочили из бункера, как раз когда дежурный офицер выпустил красную ракету, чтобы очистить аэродром. На посадку заходил Me-109, волочащий за собой длинный хвост густого дыма. Шасси истребителя было выпущено, и пилот, дернув ручку на себя, заставил подбитый самолет мягко сесть. Машина прокатилась несколько ярдов, но тут шасси подломилось и отлетело прочь. Горящий и дымящийся Me-109 завалился влево и врезался в землю со страшным взрывом.

– Это Крупински! – крикнул кто-то.

Аварийная команда бросилась тушить пожар, но тут начали взрываться боеприпасы «Мессершмитта». Трассирующие пули и пушечные снаряды засвистели в разные стороны. Эрих стоял как вкопанный. Его захватил ужасный спектакль. Вдруг прямо из клубов дыма появился пилот, вырвавшийся из этого ада. Его спасение выглядело подлинным чудом. Грузовик аварийной партии примчал его туда, где стоял командир эскадры.



Эрих Хартманн в форме Гитлерюгенда в 1939 г.

Пилот оказался рослым молодым человеком. Он широко улыбался, когда подходил к Храбаку, хотя его лицо было бледным.

– Я нарвался на зенитки над этими проклятыми Кавказскими горами, – сказал он Храбаку.

– Крупински, сегодня вечером мы отпразднуем ваш второй день рождения, – ответил командир эскадры.

Храбак повернулся к новым пилотам, которые стояли, разинув рты. Вид Крупински внушал им ужас, а его чудесное избавление от гибели заставляло трепетать.

– Каждый раз, когда что-то идет не так, – сказал Храбак, – пилот проходит через это. И тогда мы празднуем его день рождения, так как он родился заново.

– А что происходит, если пилот погибает? – спросил Эрих.

– Тогда мы пропиваем его шкуру, чтобы побыстрее забыть все.

На Эриха огромное впечатление произвела встреча с двумя воздушными тиграми истребительной авиации Люфтваффе. Ему нравилась неформальная манера и прямота, с которой они себя вели. Через два дня, 10 октября 1942 года, он был приписан к III/JG-52 (аббревиатура III/JG-52 означала III группу 52-й истребительной эскадры. Каждая эскадра обычно состояла из трех групп. 7-я эскадрилья III группы обозначалась 7.III/JG-52. В состав III/JG-52 входили 7, 8 и 9-я эскадрильи), штаб которой находился в маленькой деревне Солдатская, на берегу реки Терек. Он снова забрался в транспортный самолет Ju-52, чтобы проделать последний отрезок своего путешествия на войну. Авария Крупински и наставления Храбака навсегда запечатлелись в его памяти.

Пока транспортник летел на юг, Эрих восхищался красотами Эльбруса, видневшегося справа. Его снежная вершина ослепительно сверкала на солнце. Поднимающийся более чем на 18 000 футов Эльбрус выглядел внушительным часовым на восточном берегу Черного моря. Слева, насколько хватало глаз, тянулись плоские равнины. Когда тяжелый самолет пошел на посадку, Эрих заметил аэродром на северо-востоке от крошечной деревушки. Ее окружали бесконечные поля подсолнухов и дынь. Прекрасное местечко, подумал Эрих. О войне здесь говорили только мрачные силуэты примерно 60 Me-109 на аэродроме, который был не больше чем полоской травы с рядами палаток для пилотов и техников.

Штаб группы III/JG-52 размещался в Солдатской в таком же подземном блиндаже, как и штаб эскадры. Когда Эрих вошел в бункер вместе с остальными пилотами пополнения, их встретил высокий человек с зачесанными назад темными волосами. Он осмотрел прибывших и осклабился.

– Привет, невинные детишки! – сказал он. – Я командир группы майор фон Бонин. Хартманн и Мерчат направляются в 7-ю эскадрилью, Штиблер и Вольф – в 9-ю. Ну-с, и какие новости вы принесли мне из дома?

Эрих немедленно распознал еще одного старого воздушного тигра. Люди такого сорта не встречаются в летных школах. Снова мундир был измятым, брюки неглаженными и запачканными, а ботинки довели бы до инфаркта любого унтер-офицера. Фон Бонин также высказывал идеи, которым не учили в летных школах.

Это был ветеран истребительной авиации. Начав летать в составе легиона «Кондор» в Испании, фон Бонин сбил там 4 самолета. Еще 9 он сбил в Битве за Британию, летая в составе JG-26. Более 40 самолетов он уничтожил на Восточном фронте. Ему было 32 года, и он считался очень умным командиром истребительного подразделения. Эриху понравилось то, что он говорил:

– Здесь считаются только воздушные победы, а не звания и тому подобная ерунда. На земле мы соблюдаем строгую военную дисциплину. Однако в воздухе каждое звено ведет пилот, имеющий больше побед, обладающий большим опытом и умением. Эти правила при-

меняются ко всем без исключения, в том числе ко мне самому. Если я полечу с унтером, имеющим больше побед, ведущим пары будет он. Это устраняет все вопросы пилотов относительно того, кто полетит ведущим. Правило не обсуждается. Засчитываются только победы.

В воздухе, в бою, вы будете говорить такие вещи, даже ругань, которые никогда не осмелитесь повторить на земле, особенно старшему офицеру. В напряженной обстановке боя это просто неизбежно. Однако все, что проходит без комментариев в воздухе, следует немедленно забыть, как только вы приземлились.

Вы, молодые лейтенанты, будете летать в основном с унтер-офицерами. (В американской авиации в годы Второй мировой войны пилотами были только офицеры. Многие остальные страны использовали в качестве пилотов также унтеров.) Они будут в воздухе вашими ведущими. И не дай бог, я узнаю, что вы ослушались их приказа в воздухе только из-за разницы в званиях.

Фон Бонин отлично понимал, что говорит. В следующем месяце Эрих услышал по радио переговоры лейтенанта Гриславски, удачливого и умелого пилота, со своим ведомым майором фон Бониным. Они вели тяжелый бой с группой И-16. Гриславски волновался, а фон Бонин не отвечал на его приказы.

– Если ты не желаешь меня слушать, поцелуй мою задницу, – вопил Гриславски в микрофон.

Никакого ответа.

– Ты, проклятый сукин сын... – продолжал облаивать своего командира группы лейтенант.

Когда они сели, майор фон Бонин, улыбаясь, объяснил Гриславски, что слышал его инструкции, однако не мог ответить, потому что у него отказал передатчик.

– А теперь, когда мы на земле, ты, наверное, согласишься, что твоя задница слишком грязная, чтобы я ее целовал.

Все пилоты весело заржали, а Гриславски принялся извиняться перед своим командиром, однако это не требовалось. Фон Бонин жил по установленным им же самим правилам.

Когда он окончил вводную лекцию, Эриху фон Бонин показался больше похожим на старшего брата, чем на старшего офицера. Он распространял ощущение уверенности, поддержки и товарищества. Это не были пустые формальности или хитрая уловка командира. Эрих понял, что готов последовать за майором фон Бонин даже в ад.

Когда молодые пилоты прибыли в 7-ю эскадрилью, Эрих встретил маленького черноволосого человека, которому был обязан всю оставшуюся жизнь, – обер-фельдфебеля Эдуарда «Пауля» Россмана. Россман был совершенно невероятным типом человека для летчика-истребителя. Артистический темперамент, исключительная доброжелательность и прекрасный голос настоящего певца. Лейтенанту Хартманну предстояло летать ведомым Россмана.

На земле Россман был записным весельчаком, шутником и плейбоем. Его темперамент постоянно бросал его от бабских рыданий по поводу смерти товарища до дикого хохота над сальными шутками. По утрам, поднимаясь с постели, он пел песни. Частенько Россман пел и на ночь. А в промежутках он улаживал ссоры между пилотами, снимал напряжение веселыми шутками. Он был настолько далек от хрестоматийного образа бойца-пилотажника, насколько это вообще было возможно для пилота. Как Эрих обнаружил, Россман НЕ БЫЛ пилотажником. Однако весельчак Россман, поднявшись в воздух, превращался в строгого спокойного учителя. Те вещи, которые Эрих узнал от своего маленького учителя, позволили ему взобраться на самую вершину очень скользкой лестницы.

Когда остальные пилоты эскадрильи, старые бойцы и грубияны по большей части, услышали, что Эрих определен ведомым к Россману, они весело стучали Хартманна кулаками по спине:

– Пауль отличный человек, Хартманн. Он снайпер, имеющий более 80 побед, и он всегда приводит домой своего ведомого. Ты будешь в безопасности вместе с Паулем.

В течение двух дней Эрих только и слышал на всех углах, какой замечательный человек Россманн. Он услышал это также от другой замечательной личности, чья работа была составной частью успехов Эриха как пилота-истребителя. Так говорил и командир его группы механиков унтер-офицер Гейнц Мертенс. Эрих встретил Мертенса вскоре после прибытия в 7-ю эскадрилью, и между ними сразу установилась тесная связь.

Коренастый темноволосый Мертенс был ярко выраженным индивидуалистом. При встрече он посмотрел Эриху прямо в глаза. Тому понравился уверенный механик, как и механику понравился пилот. Вот как сегодня вспоминает эту встречу с 22-летним блондином счастливый житель Дюссельдорфа Гейнц Мертенс:

– Я не мог представить более симпатичного молодого летчика-истребителя. Весь личный состав, и я в том числе, очень любил его. Его первые слова, с которыми он обратился ко мне при встрече, были: «Теперь мы будем каждое утро встречаться за завтраком». Он сказал, что мы будем планировать наш день и постараемся этот план выполнять. Он казался совершенным мальчишкой с юным личиком, однако имел деловую хватку. С этого дня я не позволял никому даже прикасаться к его самолету, кроме как под моим личным наблюдением. И мы были вместе с этого дня до самого конца войны.

Мертенс частенько использовал словечко «Gebimmel», если что-то шло не так. Эрих нашел очень забавным, что его старший техник так привязался к нему, и прозвал Мертенса «Биммель». Кличка прилипла. На Эриха произвели огромное впечатление встречи с Храбаком и фон Бониным, вдохновляющий пример Крупински, теплые отношения с Биммелем и Россманном. Он отчаянно рвался в воздух, чтобы показать себя. И 14 октября 1942 года Хартманн отправился в первый боевой вылет ведомым Россманна.

Едва пара истребителей успела взлететь, чтобы провести поиск между Грозным и Дигори, как ожила рация:

– Семь истребителей и три Ил-2 обстреливают дорогу возле Прохладного. Перехватить и атаковать!

Весь напряженный, Хартманн следовал за Россманном на высоте 12 000 футов, когда они летели вдоль русла Терека к Прохладному. Вот как он сам рассказывает историю своего первого воздушного боя:

«После 15 минут полета в наушниках затрещал голос Россманна: «Внимание, 11 часов, ниже. Бандиты. Держаться рядом со мной, и мы атакуем». Я поглядел вниз, чтобы увидеть самолеты, о которых говорил Россманн. Я ничего не увидел. Тогда я подошел ближе к лидеру, на расстояние около 100 футов сзади, и мы начали пикировать.

Я все еще не видел вражеских самолетов. Снизившись на 5000 футов, мы выровнялись, и на большой скорости я впервые увидел два темно-зеленых самолета перед собой и чуть выше. Они находились примерно в 1000 футов от нас.

Мое сердце подпрыгнуло. Моей первой мыслью было попытаться сбить свой первый самолет. «Сейчас!» – эта мысль овладела мною. Я дал полный газ и обогнал Россманна, чтобы раньше него выйти на огневую позицию. Я быстро сближался с противником и с расстояния 300 ярдов открыл огонь. Я был потрясен, когда увидел, что мои трассы проходят выше и левее. Никаких попаданий. Ничего не происходило. Цель росла так быстро, что я лишь в последний момент успел отвернуть, чтобы избежать столкновения.

Внезапно я оказался со всех сторон окружен темно-зелеными самолетами, и все они разворачивались на меня, чтобы сбить... МЕНЯ!

Я впал в отчаяние. Я потерял своего ведущего. Я рванул вверх и пробил тонкий слой облаков. Наверху приятно светило яркое солнце, и я оказался совершенно один. Я почувствовал себя немного лучше. Затем в наушниках раздался спокойный и ободряющий голос Росс-

манна: «Не волнуйся. Я слежу за тобой. Я потерял тебя, когда ты пробил облака. Спускайся вниз, под них, и я тебя подберу». Этот спокойный голос был просто чудесным. Я толкнул ручку вперед и спустился сквозь слой облаков.

Когда я оказался внизу, то увидел самолет примерно в 1500 ярдах от себя, который шел на меня. Я запаниковал. Я пошел вниз и повернул на запад вдоль реки, сообщив Россманну, что меня преследует неизвестный самолет. Мне ответил спокойный уверенный голос: «Поворачивай направо, чтобы я мог сблизиться с тобой».

Я повернул направо, но неизвестный самолет перерезал мне курс и опасно сблизился. Я снова ударился в панику. Я ударил по газам. Вниз, к вершинам деревьев, и на полной скорости на запад. Я мог слышать Россманна по радио, но его слова были искаженными и неразборчивыми. Я с шумом неся назад, втянув голову в плечи и съехившись за бронеспинкой сиденья. Меня поразили смертельный ужас. Я ждал удара вражеских снарядов и пуль о мой истребитель.

Когда я осмелился оглянуться, этот самолет все еще гнался за мной. Я продолжал удирать еще несколько минут и, к своему облегчению, обнаружил, что оторвался от преследователя. Я снова услышал неясный голос Россманна, но я почти ничего не соображал от радости, что избавился от погони. Немного поднявшись, я попытался определиться. Один ясный ориентир – гора Эльбрус – находился слева от меня. Но было уже слишком поздно. Красное мигание лампы указателя топлива сообщило мне, что бензина осталось всего на пять минут полета.

Это были самые короткие пять минут в моей жизни. Потом мотор зачихал, закашлял и умолк. Самолет пошел вниз. Я находился на высоте 1000 футов. Я мог видеть узкую дорогу, по которой двигались военные колонны. Самолет начал падать, как камень. Я выровнял его и посадил на брюхо в чудовищном облаке пыли. Потом я открыл фонарь, и менее чем через две минуты меня окружили немецкие пехотинцы. Я приземлился примерно в 20 милях от своей базы в Солдатской, куда меня доставили на грузовике».

Эриху пришлось выдержать шумную и ядовитую нотацию майора фон Бонина. Опытный Россманн прочитал Эриху лекцию об элементарной тактике, пока фон Бонин кисло морщился. Во время своего первого боевого вылета лейтенант Хартманн нарушил буквально все правила. Он совершил следующие тактические ошибки:

1. Оторвался от ведущего без приказа.
2. Выскочил на линию огня ведущего.
3. Поднялся сквозь слой облачности.
4. Ошибочно принял ведущего за вражеский самолет. «Противник», которого он обстрелял, спустившись вниз сквозь облака, был Россманн.
5. Не сумел выполнить приказ Россманна и присоединиться к нему.
6. Потерял ориентацию.
7. Погубил свой самолет, не причинив противнику никакого вреда.

Потом майор фон Бонин сказал обескураженному Эриху, что он должен проработать три дня механиком в качестве наказания за эти нарушения летной дисциплины. В результате следующие три дня кающийся юный грешник провел с мотористами и оружейниками. Достаточно бесславное начало для будущего аса из асов.



Первые полеты. Планер и самолет Клемм-Даймлер L20

Он совершил еще несколько полетов с Россманном, который ранее был ранен в руку и просто не мог подобно остальным тиграм JG-52 вертеть воздушную карусель. Изобретательный Россманн создал свою собственную тактику. Эрих сразу увидел, что она гораздо лучше, чем утомительная и опасная воздушная карусель. Россманн был истребителем, который «летал головой». Его коньком стали неожиданные атаки. Эрих подметил, как Россманн выжидает перед тем, как атаковать. Он должен был увидеть своего противника и сделать небольшую паузу, чтобы быстро оценить ситуацию. Решение атаковать Россманн принимал, только если был уверен, что добьется неожиданности. Остальные старые тигры не могли сдержаться, если замечали противника. Они немедленно бросались на врага. Эрих видел, как Россманн постоянно добивается побед, не получая ни царапины. Когда Эрих говорил о тактике Россманна с другими пилотами, они не понимали, что это такое – «увидеть и решить» до атаки. Но Эрих знал, что Россманн был прав.

Он также сумел изжить боевую слепоту новичка и неспособность видеть другие самолеты, как это стряслось с ним во время первого вылета с Россманном. Эрик описывает этот недостаток неопытного пилота так:

«Боевая слепота может все спутать. Ведущий по радио призывает тебя хранить бдительность, так как на час находятся 5 неизвестных самолетов. Ты смотришь в этом направлении, обшаривая взглядом небо. Ты ничего не видишь. До того, как ты приобретешь опыт, в это трудно поверить.

Позднее ты разработаешь проницательность воздушного боя. Управление самолетом больше не отвлекает тебя от всего на свете. Чувства словно обостряются, и ты замечаешь вражеский самолет вместе со своим опытным ведущим. Но если человек, вместе с которым ты совершаешь первые вылеты, не дает тебе шанса выработать эту проницательность, чтобы ты превратился в боевого летчика, – тебя наверняка сошьют.

В ходе войны это случалось раз за разом. И оставалось все меньше и меньше хороших лидеров, которые заботились о новых пилотах. Большая часть новичков, попавших на фронт в 1943 году и позднее, получила только часть тех тренировок, которые получил я сам. В истребительной эскадре встречаются разные люди. Я не раз сталкивался с грубыми бойцами, которые говорили: «Я собою противника, и к черту моего ведомого».

Для молодого неопытного мальчишки потерять своего ведущего во время первого боевого вылета – просто страшный удар. То же самое, что получить ведущего, который совершенно не будет о тебе заботиться. Неопытность приводит к панике, а паника служит источником ошибок.

Если бы я получил другого ведущего, не обладающего качествами и умением Пауля Россманна, возможно, я пошел бы по другому пути. Я получил бы иное образование и, вероятно, не продержался бы так долго. В обучении пилота-истребителя важно ПЕРВЫМ показать то, что поможет ему выжить. И только потом ставить его вровень с новыми товарищами.

Когда я стал командиром звена, а позднее командиром эскадрильи и группы, я делал все, что в моих силах, чтобы научить новичков этим важным вещам в первых вылетах. Я сделал это правилом своей жизни после того, как сам полетал с Россманном. Я был зеленым мальчишкой, слепым, как котенок. Предположим, я получил бы грубого и безжалостного ведущего. Я просто ужасаюсь при мысли, что со мной могло случиться, если бы не успокаивающее присутствие Россманна. Он не только провел меня через этот критический период, но также обучил меня основам внезапной атаки, без которых, я убежден, я стал бы просто еще одним пилотажником. Это в случае, если бы меня самого не сбили раньше».

5 ноября 1942 года Эрих взлетел с обер-лейтенантом Треппе, адъютантом командира группы в составе звена из 4 самолетов. Боевое зрение Эриха оказалось отличным, и он первым заметил противника. Быстро пересчитал вражеские самолеты: 18 штурмовиков Ил-2 под

прикрытием 10 истребителей Лагг-3. Численное неравенство было велико, однако немецкие пилоты уже привыкли к этому. Советская авиация с лета 1942 года превосходила германскую.

Как ни странно, опытный лейтенант Треппе на сей раз не заметил противника. Он приказал Эриху возглавить пару и атаковать. Немцы разделились на две пары, одна над другой. Они атаковали русских сзади в пологом пики. Главной задачей истребителей было сорвать атаку штурмовиков против германской колонны.

Эрих и Треппе прорвались через заслон истребителей красных, обстреливая по пути все, что попадалось на прицел. Выровнявшись на высоте 150 футов, Эрих увидел отдельный Ил-2 на левом фланге строя. Приблизившись со скоростью молнии, он открыл огонь с дистанции менее 100 ярдов. Попал! Попал!

Он мог видеть, как снаряды и пули попадают в штурмовик. И все они отскакивали! Черт бы побрал эти броневые плиты. Все старые тигры предупреждали о броне Ил-2. Штурмовик был самым прочным самолетом в небе. Он вспомнил, что ему рассказывал об Ил-2 Альфред Гриславски, пока наблюдал, как рикошетят его пули. Гриславски научил его, как следует поступать, и Эрих решил испытать его метод на практике. «Попытайся, Эрих, попытайся!» – он кричал сам себе, перекрывая треск пушек.

Взяв вверх, Эрих отвалил в сторону и выполнил новый заход на Ил-2. Он снижался пологим пики, пока не оказался в нескольких футах над землей. На сей раз он не стрелял, пока до Ил-2 не осталось всего 200 футов. Очередь его пушек немедленно заставила задымиться маслорадиатор Ил-2. Потом показался язык пламени, который тут же превратился в настоящий факел. Русский самолет быстро превратился в костер.

Поврежденный Ил-2 повернул на восток и покинул строй. Эрих следовал за ним, убрав газ почти до предела. Оба самолета медленно снижались. Под крылом Ил-2 мелькнула вспышка пламени и грохнул взрыв. Обломки штурмовика полетели прямо в самолет Эриха. Его Me-109 вздрогнул от глухого взрыва под капотом мотора. Дым быстро наполнил кабину и потянулся за самолетом.

Эрих быстро осмотрелся. Высота: слишком мала, чтобы чувствовать себя спокойно. Место: над германской территорией. Хорошо. Он начал готовиться сажать самолет на брюхо. Убрать газ, перекрыть подачу топлива, выключить зажигание. И вовремя. Как раз в этот момент из-под капота показались языки пламени. Посадка сопровождалась оглушительным грохотом рвущегося металла. Туча пыли заполнила всю кабину. Эрих долго чихал, когда самолет остановился.

Облако пыли погасило пламя. Когда Эрих откинул фонарь, то смог увидеть последнее смертельное пики своего противника. Примерно в миле восточнее Ил-2 врезался в землю, волоча за собой хвост огня и дыма. Охваченный пламенем штурмовик взорвался с оглушительным грохотом. Он буквально исчез в огненном смерче, поднимавшемся в небо.

Эрих Хартманн одержал свою первую воздушную победу. Подтвердить ее было очень просто. Лейтенант Треппе кружил в воздухе, следя за посадкой Эриха. Когда он увидел, что победитель остался цел, то покачал крыльями и улетел. Прибежавшие пехотинцы подобрали ликующего Эриха и отправили обратно в часть.

А через два дня Эрих подцепил лихорадку и провел четыре недели в госпитале в Ессентуках. У него было достаточно времени, чтобы поразмыслить над всем происшедшим. Он не повторил катастрофический результат первого вылета три недели назад. Он не нарушил летную дисциплину, лучше стрелял, второй заход на Ил-2 послужил отличным уроком: «Сблизайся перед тем, как открыть огонь».

Его первая победа имела и другой важный аспект, который Эрих анализировал, лежа в госпитале. Он потерял свой самолет не в результате паники, глупости и неопытности, как это произошло в первом бою. Он должен был отваливать гораздо быстрее. Стремительный отрыв

помог бы ему остаться в воздухе. Тогда он не попал бы под шквал обломков взорвавшегося Ил-2.

В последующие несколько месяцев Эрих окончательно отточил четырехзвенную формулу атаки. «Увидел – решил – атаковал – оторвался». Основной урок такого способа атак он получил во время первой победы. Ему очень повезло, что первый полет с Паулем Росманном не только помог ему остаться в живых, но и заложил основу совершенно особенной тактики воздушного боя, которую он позднее отработал до мельчайших деталей. Эта тактика принесла ему совершенно беспрецедентный успех. Именно таким образом он превзошел достижения самых выдающихся асов-пилотажников прошлого.

Глава 4

Посвящение в рыцари

На войне, если вы не способны победить противника в его собственной игре, просто необходимо принимать атакующие варианты...

Уинстон Черчилль, 1916 г.

Когда Эрих снова появился в эскадрилье, оправившись после болезни, то обнаружил, что сумел излечиться от своей прежней лихорадочной агрессивности. Он понял, что в рамках отпущенного времени можно все спокойно доводить до конца. Эрих также решил, что ни один самолет противника не сойдет с Пауля Россмана, пока он прикрывает его. Пауль показал ему, как должен вести себя хороший ведущий звена, как следует стрелять. Восхищение Эриха внезапными атаками Россмана и его снайперской стрельбой с большого расстояния продолжало расти. Однако настало время, когда Эриху пришлось летать с другими асами 7-й эскадрильи. Его изучение премудростей воздушного боя продолжалось.

Опытные летчики с длинным списком побед, получившие Рыцарские кресты, настоящие асы, в большинстве своем использовали иную тактику боя, чем Россманн. Тот летал с помощью головы и не пытался использовать мускулы в маневренном бою. Аналитические способности Эриха сразу позволили ему уловить эту разницу. Наблюдения и интуиция подсказывали, что метод Россмана лучше. Однако каждый из трех закаленных воздушных бойцов, с которыми ему привелось летать, научил Эриха чему-то важному.

Первым был унтер-офицер Даммерс, коренастый, крепкий ветеран, которому исполнилось 33 года. Он получил свой Рыцарский крест в августе 1942 года. Даммерс был примером летчика «мускулов», агрессивный любитель воздушной свалки, который легко мог довести своего противника до изнеможения перед тем, как сбить его. Висение на хвосте у Даммерса ясно показало Эриху все минусы воздушной карусели, в том числе уязвимость для остальных самолетов противника и потерю обзора.

Альфред Гриславски во время полетов полагался на голову больше, чем Даммерс, однако и он в достаточной степени использовал мускулы. Он тоже получил Рыцарский крест прошлым летом. Именно Гриславски показал Хартманну уязвимый маслорадиатор под брюхом Ил-2. Гриславски имел аналитический склад ума и был агрессивным пилотом. Он являлся одним из самых грозных истребителей Ил-2 в составе JG-52. Немного позднее он подорвался на mine на Черноморском побережье и получил тяжелые ранения. Однако Гриславски выжил и завершил войну, имея 133 победы и Дубовые листья к своему Рыцарскому кресту.

Обер-лейтенант Йозеф Цвернеманн летал 50 на 50 – мускулы и голова. Ему было 26 лет, когда Эрих стал его ведомым. Цвернеманн имел более 60 побед. Он погиб в бою 8 апреля 1944 года в Италии возле озера Гарда.

Один из американских пилотов подло расстрелял его, когда он выпрыгнул с парашютом из подбитого истребителя.

Эти три опытных воздушных тигра все делали иначе, чем Россманн. Они сближались, чтобы открыть огонь. Их стрельба с короткой дистанции сначала была для Эриха неожиданностью, так как ему казалось очень простым перенять умение Россмана сбивать самолет противника издали. Тем не менее не было никаких сомнений в способности Даммерса, Гриславски и Цвернеманна сбивать своих противников. Эрих помнил, что и свою первую победу он одержал, атаковав Ил-2 с короткой дистанции. Он задавал себе вопрос: а не будет ли лучшей тактикой сочетание внезапной атаки Россмана со стрельбой в упор?

Летая в качестве ведомого у таких специалистов, Эрих редко получал возможность проявить себя. Держаться на хвосте у колдуна уже само по себе сложно. Более того, постоянные передислокации 7-й эскадрильи с аэродрома на аэродром не позволяли Эриху осмотреться и привыкнуть. В январе 7-я эскадрилья перебралась из Минеральных Вод в Армавир, чтобы прикрыть отступающие германские войска. Однако уже через несколько дней наступление Красной Армии вынудило ее покинуть эту базу. С сожалением Эрих смотрел, как взрывают девять новеньких Ме-109, так как погода не позволяла им взлететь.

Эскадрилье пришлось поочередно оставить базы в Краснодаре, Майкопе, Тимошевской. После недолгого базирования в Славянской 7-я эскадрилья наконец перебралась в Николаев, где соединилась с III группой. Это был сложный период для молодого неопытного пилота, но всем было ясно, что далее условия будут только ухудшаться.

Когда 10 февраля 1943 года капитан Зоммер, командир 7-й эскадрильи, одержал свою 50-ю победу, он уже не получил Рыцарский крест. В прошлом 50 побед на Восточном фронте хватило бы для этой награды, но теперь требования были значительно повышены. В январе и феврале 1943 года Рыцарский крест казался Эриху просто несбыточной мечтой.

27 февраля 1943 года он одержал свою вторую победу. Вскоре в 7-й эскадрилье появилась новая кипучая личность. Именно этот офицер дал первый толчок продвижению Эриха к высшим достижениям. Обер-лейтенант Вальтер Крупински заменил капитана Зоммера на посту командира эскадрильи. Крупински оставался все тем же улыбающимся тигром, который едва уцелел во время аварии в Майкопе. Новый командир эскадрильи немедленно принялся орудовать в своей типичной манере, заслужив немедленное уважение Эриха.



Октябрь 1940. Эрих в форме кадета летной школы

Как только Крупински прибыл на Тамань, чтобы попробовать себя в качестве командира эскадрильи, он немедленно потребовал исправный истребитель. Он взлетел, тут же был сбит и приземлился с парашютом. На аэродром Крупински доставил автомобиль. Он тут же потребовал новый Me-109, взлетел, сбил 2 русских самолета и благополучно приземлился. Ни у кого

не возникало сомнений, что новый командир эскадрильи был настоящим тигром. Ему не требовалась строгая дисциплина, чтобы заставить повиноваться своих подчиненных. Эрих немедленно полюбил Крупински.

Следующим требованием нового командира эскадрильи было выделить ему ведомого. Его слава сорвиголовы летела впереди него, и все унтер-офицеры дружно отреклись от обязанности прикрывать его. Пауль Россмманн пошел к Эриху в качестве представителя унтер-офицеров:

– Не согласишься ли ты летать ведомым Крупински, Эрих?

– Почему? Разве унтера не хотят этой должности?

Россмманн выглядел немного смущенным.

– Старики говорят, что он грубиян, но летать умеет, – сказал Пауль. – Они полагают, что всем будет лучше, если ведомым у него будет офицер.

Эрих не смог отказать Россмманну. Он согласился встретиться с Крупински. Эриха совсем это не радовало. Многие из сержантов были заслуженными ветеранами, имели много наград и легко различали хорошего пилота и плохого. Эрих чувствовал себя, как ягненок, идущий на бойню. Ослиное упрямство Крупински делало задачу Эриха еще сложнее.

К весне 1943 года Крупински был уже одним из самых известных пилотов Люфтваффе. Брызжащий энергией пилот прославился и как плейбой. Вальтер Крупински был полностью сформировавшейся личностью, который выглядел и действовал – по крайней мере в качестве офицера – не по возрасту. Крупински провел 6 месяцев в Трудовой службе рейха, а 1 сентября 1939 года в звании фаненюнкера поступил в Люфтваффе.

Пройдя курс обучения, он в конце 1941 года получил офицерское звание. Одно время Крупински летал ведомым знаменитого Макки Штайнхофа. Он был удачливым и известным пилотом. Когда Эрих Хартманн предложил ему свои услуги в качестве ведомого, Крупински уже имел более 70 побед. К концу войны Вальтер Крупински стал пятнадцатым асом мира и имел 197 побед. В день капитуляции он служил в элитной эскадрилье Адольфа Галланда JV-44 и летал на реактивном истребителе Me-262.

Приключения Крупински принесли ему репутацию, которая прибыла на Тамань раньше него. Он имел привычку загонять себя в невозможные положения, получал раны, выпрыгивал с парашютом, совершал аварийные посадки. Однажды он сел на брюхо на берегу Кубани на лугу, который заминировала немецкая пехота. Пока самолет скользил по траве, он взорвал несколько мин. Крупински решил, что его обстреливает артиллерия.

Первым порывом летчика было выскочить из самолета и укрыться где-нибудь. Спас ему жизнь пехотный сержант, которого привлекли взрывы. Крупински уже собирался спрыгнуть на землю, когда окрик остановил его. Пехотинцам понадобилось два часа, чтобы вызволить пилота. Им пришлось двигаться к самолету с миноискателями в руках. Вся карьера Крупински была полна подобных эпизодов. Венцом ее в конце войны стали несколько приятных месяцев, проведенных в Центре отдыха пилотов истребительной авиации в Бад Висзее. По настоянию Штайнхофа Крупински с большой неохотой расстался с огромной бочкой коньяка, которую там держали для летчиков, и отправился дослуживать в JV-44 Галланда. Аварийная посадка Крупински в Майкопе, когда его горящий истребитель начал плеваться во все стороны пулями, еще была свежа в памяти Эриха, когда он предстал перед этой замечательной личностью.

– Герр обер-лейтенант, меня зовут Хартманн. Я буду вашим ведомым.

– Ты здесь давно?

– Нет, всего три месяца.

– Победы?

– Две.

– С кем ты до сих пор летал?

– В основном с Россмманном, но также с Даммерсом, Цвернеманном и Гриславски.

– Это хорошие летчики. У нас все будет нормально. Спасибо.

Вальтер Крупински ушел в отставку в звании генерал-лейтенанта и сейчас живет в Ной-кирхене-Зеельшейде в Западной Германии. Его воспоминания о первой встрече с Эрихом Хартманном свидетельствуют о крайней юности Эриха:

«Он показался мне просто ребенком. Он был так молод и полон жизни. Когда он уходил после нашей первой встречи, я еще подумал: «Какое молодое лицо».



Урсула Петч

То же самое впечатление Эрих Хартманн оставил и у капитана Гюнтера Ралля, который стал командиром III группы 52-й истребительной эскадры вместо фон Бонина. Это назначение совпало с назначением Крупински на пост командира 7-й эскадрильи. Позднее Эрих ближе сойдется с одним из лучших асов JG-52 Гюнтером Раллем, но первые впечатления того от знакомства с Эрихом полностью совпадают с мнением Крупински:

– Я впервые увидел Эриха на собрании 7-й эскадрильи и только подумал: «Какой молодой мальчик. Просто ребенок». Он едва вышел из детства, но уже привлекал внимание, как отличный снайпер.

На следующий день Эрих и Крупински поднялись в воздух, хотя у обоих осталось неприятное впечатление от первой встречи. Эрих был уверен, что летит с диким тигром, который не умеет летать, а Крупински думал, что получил в ведомые сосунка. Но первый же боевой вылет изменил мнение Эриха о своем ведущем.

Новый командир эскадрильи бросался на врага, как скандалист в баре. Он оказался агрессивным и бесстрашным пилотом, который не только летал, как демон, но и сохранял в бою холодную голову. Разрекламированное неумение Крупински летать было чистой клеветой. Однако Крупински стрелял плохо, и большая часть пуль у него уходила «за молоком». (Плохо стрелял Крупински или нет, однако к концу войны он сбил 197 самолетов, проведя 1100 боевых вылетов.) Но слабость Крупински была исправлена меткой стрельбой Эриха. Хартманн был снайпером от бога, с того дня, когда продырявил первый конус в летной школе. Вместе Крупински и Эрих образовали опасную пару.



Снова вместе после двух лет разлуки

Эрих держался поближе к ведущему, когда они выходили на дистанцию стрельбы. Потом он сбрасывал скорость и ждал, когда ведущий отвалит. Это давало ему несколько секунд, чтобы дать очередь и «заполнить дырки, которые оставил Круппи». Таким образом Эрих одержал еще пару побед. Вскоре они поняли, что зависят друг от друга. Крупински начал работать с Эрихом, и вскоре они буквально читали мысли друг друга в бою. В результате эта пара стала лучшей в истории истребительной авиации.

Когда Крупински выходил в атаку, Эрих оставался «сидеть на жердочке», прикрывая хвост ведущего и сообщая ему, если появлялся новый самолет противника. Во время атаки Эриха Крупински держался выше и подсказывал Эриху, как лучше маневрировать или оторваться. Эрих слышал голос Крупински в наушниках, который раз за разом повторял один приказ:

– Эй, Буби! Сближайся. Ты открыл огонь слишком рано.

Эрих пытался подражать Россманну, атакуя с большой дистанции. Процент его попаданий приводил в восторг мазилу Крупински, однако было ясно, что лучше бы Эриху подходить поближе к цели. Как заметил Крупински: «У нас было так много молодых пилотов, которые в воздухе не могли попасть вообще ни во что, что Эрих со своей меткой стрельбой с большой дистанции резко выделялся среди них».

Так как Крупински в воздухе постоянно называл Эриха «Буби», эта кличка прилипла и сопровождала Хартманна до конца. Вся эскадрилья скоро начала называть его «Буби».

Постоянные замечания Крупински «Буби, подходи ближе» подтолкнули Эриха сократить дистанцию атаки. Чем ближе он подойдет к своей мишени, тем сокрушительнее будет его огонь. Мимо пройдут считанные пули. Очень часто под огнем нескольких пулеметов с короткой дистанции вражеский самолет переворачивался. Но еще чаще вражеская машина просто взрывалась в воздухе. Когда самолет сбивают таким образом, он никогда не возвращается.

Вскоре Эрих четко сформулировал тактику воздушной схватки, от которой он не отступал более ни на шаг. Эта магическая формула звучала так: «Увидел – решил – атаковал – оторвался». В более развернутом виде ее можно представить так: если ты увидел противника, реши, можно ли его атаковать, захватив врасплох; атакуй его; сразу после атаки отрывайся; отрывайся, если он заметил тебя до того, как ты нанес удар. Выжидай, чтобы атаковать противника в удобных условиях, не позволяй завлечь себя в маневренный бой с противником, который тебя видит. Строжайшее следование этим принципам сделало Эриха Хартманна лучшим в мире асом.

Успешное взаимодействие в воздухе с Крупински привело к установлению теплых дружеских отношений между ними. Прозвище Крупински «Граф Пунски» не отражало его поведения в воздухе. Оно родилось после его многочисленных побед на амурном фронте. Граф Пунски брал от жизни ВСЕ, что позволяла его здоровая, выносливая, отважная натура. В воздухе оставались клыки и рыканье, на земле это был милый, обаятельный благовоспитанный пилот.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.