

Р. Ф. Толивер
Т. Д. Констебль

352 победы в воздухе

Лучший ас Люфтваффе

Эрих Хартманн



«Белокурый
рыцарь Рейха»

**Тревор Дж. Констебль
Раймонд Ф. Толивер**

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

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4990955

*352 победы в воздухе. Лучший ас Люфтваффе Эрих Хартманн /
Толивер Р. Ф., Констебль Т. Дж.: Яуза-пресс; Москва; 2013
ISBN 978-5-9955-0510-5*

Аннотация

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!

Содержание

Три войны Эриха Хартманна	4
Предисловие	29
Глава 1	31
Конец ознакомительного фрагмента.	50

**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 взаимоисключо-

чающих 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 истерике 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 невероят-

ное 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 НКДВ/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, Мёльдерса 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. Дрожжин, 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 февраля 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, предварительно облаяв меня, как переводчика и комментатора, затем эти историки для разоблачения Хартманна используют мои же аргументы. Именно я первый употребил выражение «разумный трус», впрочем, 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, Мёльдерс... 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 исказить основную мысль, однако совесть моя чиста. Я сделал все, что мог, кто может, пусть сделает 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 харак-

теризует 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, участво-

вавших в бою, или наземных наблюдателей. В этой книге вы увидите, как пилоты дожидались 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 Ме-109, и штурмовики навалились 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 са-

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

Впрочем, наши летчики тоже не скупились. 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 приключен-

ческого 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 убратся 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: сличение советских и немецких документов, о чем и я всегда говорил. Но уважа-

емый историк сразу указывает, что даже это не может дать абсолютно достоверный результат. Хартманн чаще всего работал как свободный охотник, и, по его собственным словам, большинство 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 воз-

душной 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 ис-

торики 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, Фулльграбе, Эрнст Зюсс... А он был начинающим лейтенантом.

Вот такие пирожки с котятами 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 «Му-

стангами», два из которых он сбил. Пилотом одного из самолетов был «здоровенный негр», успевший выпрыгнуть с парашютом.

Начнем с того, что дата этого происшествия плавает 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 стратегических 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 «рублевого «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 це-

лые 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 десятию 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, лишенные 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 воспламенить 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, кото-

рые 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, ко-

гда 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 убедил 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.



Советское заключение – это долгое и ужасающее испытание человеческого характера. Буквально на каждом шагу немцы подвергались разьедающим душу унижениям, и многие сломались. 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 великодушные сержанты, нестигаемые 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 вы-

носливости.

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 доктора 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 благопристойно 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 негибачим 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 немыслимо, 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 ре-

лигиозен 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 необ-

ходимости попадать в русскую тюрьму. Перед самым концом войны генерал Шейдеманн приказал ему вылететь из Чехословакии в Центральную Германию. Ему были приказано сдаться 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 беззащитными 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 прямоту 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, приходявших в его эскадрилью на Восточном фронте, но эти пилоты вообще выглядели старшеклассниками.

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. Внутрь 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 по-

лон 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 зда-

ние 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 неописуемом 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 галунны, 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 1/4 был явно не к месту на голове 6 3/4.

Однако фон Белов не присоединился к веселью. Перепу-

ганный 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 выдер-

жал, 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.

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.