

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Ганс Ульрих Рудель

ПИЛОТ **«ШТУКИ»**



МЕМУАРЫ АСА ЛЮФТВАФФЕ

1939–1945

Ганс Ульрих Рудель

Пилот «Штуки». Мемуары аса люфтваффе. 1939-1945

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=610585
Пилот "Штуки". Мемуары аса люфтваффе. 1939-1945:
Центрполиграф; Москва; 2009
ISBN 978-5-9524-4389-1*

Аннотация

Эта книга – мемуары аса люфтваффе о пяти годах войны на Восточном фронте: от Польши до Москвы и от Сталинграда до Берлина. Рудель – один из лучших пилотов в немецкой авиации, он совершил 2530 боевых вылетов, этого достижения не превзошел ни один пилот в мире. Думающему и искушенному читателю будет интересно познакомиться со взглядом на Вторую мировую войну человека иной идеологии.

Содержание

От издательства	4
ПРЕДИСЛОВИЕ	6
ВВЕДЕНИЕ	9
Глава 1	13
Глава 2	29
Глава 3	40
Конец ознакомительного фрагмента.	47

Ганс Ульрих Рудель

Пилот «Штуки». Мемуары аса люфтваффе. 1939–1945

От издательства

Представляя современному читателю книгу воспоминаний Ганса Ульриха Руделя – одного из лучших пилотов люфтваффе – о пяти годах полетов в боевых условиях от Польши до Москвы и от Сталинграда до Берлина, хочется еще раз повторить: «Люди, будьте бдительны – это может повториться!»

Мальчик, мечтающий летать, юноша, преодолевающий трудности на пути к цели, мужчина, героически переносящий страдания и гордо принимающий позор поражения, ни в чем не раскаяваясь, ни о чем не сожалея. Разве это не то, о чем мечтает каждый мальчишка? Рудель – герой, летчик, летающий с протезом вместо одной ноги и с гипсом на второй!

Заслуги знаменитого летчика неоспоримы, он единственный во всем Третьем рейхе кавалер Рыцарского Железного креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами в золоте. Но язык его воспоминаний начисто лишен рефлексии: только взлет – цель – возвращение. Рудель – патриот,

для него все немецкое – синоним отличного и совершенно-го, а все остальное – примитивное и грязное, достойно лишь того, чтобы смотреть на него в прицел бортового оружия. Идеальный продукт тоталитарного режима, ас люфтваффе полностью совпадает с возложенной на него функцией – он думающая военная машина, Терминатор 40-х. Парадоксальным образом такой патриот перестает быть немцем, для него не существует культуры своего народа, он не вспоминает ни стихов, ни песен, поэтому другие народы ничем не интересны ему, кроме утилитарных потребностей, которые необходимо удовлетворить при их помощи. Все его наблюдения за жизнью русских граничат с нелепостью и абсурдом, в функции сверхчеловека не входит ни милосердие, ни понимание, которыми так богата истинная немецкая культура. Главная особенность его стиля – бесконечное повторение местоимения «я», напыщенность и пафосность. Для тех молодых военных на Западе, кто встретился с ним в плену, Рудель был специалистом по русскому Востоку. Свою позицию он не изменил и тогда, когда стал одним из руководителей воссозданных ВВС Западной Германии.

Издательство считает полезным познакомить думающего искусственного читателя со взглядом на Вторую мировую войну человека иной идеологии.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Во время любой войны иногда случается знать фамилии тех, с кем приходится воевать, и особенно часто это бывает в авиации. Но встретить после войны человека, о котором слышал, доводится крайне редко. В конце Второй мировой некоторые из нас имели возможность познакомиться с пилотами немецкой авиации, о которых раньше доводилось только слышать. Сейчас фамилии многих из этих пилотов я уже не помню, но у меня в памяти хорошо сохранились встречи с Галландом, Руделем и пилотом ночного истребителя по фамилии Майер. Они были в Центральном управлении истребительной авиации в Тангмере в июне 1945 года, и кое-кто из их бывших противников из британских ВВС смог обменяться с ними взглядами на самолеты и на тактику применения авиации – самые интересные темы для любого пилота. Помню, нас всех поразило, когда случайно выяснилось, что один из беседовавших, Майер, сбил другого – нашего знаменитого пилота Брэнса Барбриджа, – когда тот делал заход для посадки на аэродром.

Большую часть войны я провел в качестве пленного в Германии, и там мне пришлось много слышать о Гансе Ульрихе Руделе. Про подвиги на Восточном фронте этого пилота пикирующего бомбардировщика часто можно было прочитать в немецкой прессе, и я с большим интересом ждал встречи

с ним, которая должна была произойти в июне 1945 года. Незадолго до этой встречи Рудель потерял ногу ниже колена – при обстоятельствах, описанных в этой книге. В то время военным начальником летного училища в Тангмере был известный пилот британских ВВС Дик Этчерли. На встрече, кроме него, присутствовали Фрэнк Кэри, Боб Так (во время войны находившийся в плену вместе со мной), Раз Берри, Хок Уэллс и Рональд Бимон (в настоящее время главный летчик-испытатель в «Инглиш электрик»). Мы все решили, что должны что-либо сделать, чтобы достать Руделю протез. Мы доставили требуемые инструменты и гипс, но оказалось, что сразу после операции протез не ставится, и потому нам пришлось отказаться от этой идеи.

Теперь мы все прочитали книгу, написанную человеком, с которым нас свела судьба, и этот интерес обуславливался тем, что он сам написал о себе. Книга Руделя хороша тем, что рассказ ведется от первого лица о жизни на войне, главным образом на Восточном фронте. Я не согласен со многими его заключениями и с некоторыми из его мыслей. В конце концов, я воевал на другой стороне.

Книга не претендует на широкий охват событий, поскольку посвящена деятельности одного человека – очень отважного, но делавшего на войне довольно однообразную работу. Однако она содержит интересные наблюдения Руделя относительно его противников на Восточном фронте – летчиков русской авиации.

Полковник Дуглас Бадер – кавалер ордена «За выдающиеся заслуги» и креста «За летные заслуги»

ВВЕДЕНИЕ

Редко когда отец и мать пишут введение к книге своего сына, но мы считаем, что было бы неверным отказаться от предложения, тем более в наше время, когда не принято писать предисловия к книгам о войне.

Одним весьма знающим человеком было сказано: «...Ганс Ульрих Рудель (с 2 января 1945 года полковник люфтваффе двадцати восьми с половиной лет) отличился много больше других офицеров и рядовых; его боевые вылеты на ключевые объекты и в важнейшие районы фронта оказывали заметное влияние на общее положение войск (поэтому он был первым и единственным солдатом, награжденным высшим орденом – Рыцарским Железным крестом с золотыми дубовыми листьями, мечами и бриллиантами)...»

«...Рудель прекрасно описал свои военные впечатления. Важнейшие события войны еще слишком свежи в его памяти, чтобы уложить их в более или менее стройную систему. Тем не менее важно, что люди, выполнявшие свой долг до самого конца, правдиво описали свои военные впечатления. На основе сбалансированного и объективного подхода к свидетельствам непосредственных очевидцев впоследствии можно будет создать верную картину событий Второй мировой войны. Имея 2530 боевых вылетов на своем счету, Рудель – это вынуждены признать и его объективно настроен-

ные противники – является самым выдающимся военным летчиком в мире...»

На протяжении всей долгой войны он практически не имел отпусков; даже после ранения из госпиталя сразу отправился на фронт. В начале апреля 1945 года Рудель потерял правую ногу ниже колена. Не дожидаясь выздоровления, с незажившей раной, при помощи временного протеза, Рудель поднялся в воздух. Своим кредо он считал преданность офицера Отечеству и боевым товарищам, защищающим Родину; также он считал, что должен быть примером для своих солдат – особенно в военное время – служения не для наград или собственной выгоды. Рудель не раболепствовал перед начальством, свое мнение высказывал открыто и искренне, за что пользовался уважением и подчиненных, и командиров.

Служебная карьера Руделя строилась на традиционных солдатских достоинствах – верности и послушании. Мой сын следовал девизу: «Потерпел поражение лишь тот, кто признал, что потерпел поражение!» Проживая в Аргентине, он остался верен этому девизу и поныне.

Мы – его родители, две сестры и бесчисленное количество родственников – часто испытывали тревогу за него и молились, всегда повторяя при этом слова Эдварда Морики: «Пусть все, с начала до конца, будет в руках Господа!»

Мы хотели бы, чтобы эта книга была тепло встречена многочисленными друзьями и почитателями Руделя и чтобы в

Аргентину пришли вдохновляющие письма от его читателей.

*Иоханнес Рудель, священник на пенсии
Саусенхофен под Гунсенхаузенем
Сентябрь 1950 года*

К утешению всех матерей, имеющих мальчиков, я хотела бы сказать, что наш Ганс Ульрих был болезненным и нервным ребенком (он весил всего два с половиной килограмма, когда родился). До двенадцати лет мне приходилось держать его руку, если за окном бушевала гроза. Старшая сестра Ганса Ульриха часто говорила: «Ули никогда ничего не добьется в жизни, он боится даже спуститься в подвал в одиночку». Эти насмешки были столь колкими, что Ули решил стать крепче духом и телом, принялся закалять себя физическими упражнениями. Но, несмотря на достижения в этом, его школьные дела шли из рук вон плохо, и Ули не решался показать дневник для подписи отцу до самого последнего дня каникул. Когда я спросила его классного руководителя: «Как успехи моего мальчика?» – тот ответил: «Он очаровательный ребенок, но ученик отвратительный». Об его школьных проделках можно было бы рассказать много, но сейчас я счастлива, что, несмотря на тяжелые испытания, у него была хотя бы беззаботная юность.

Марта Рудель

*Потерпел поражение лишь тот, кто признал,
что потерпел поражение!*

Глава 1

ОТ ЗОНТИКА ДО ПИКИРУЮЩЕГО БОМБАРДИРОВЩИКА

1924 год. Мне восемь лет, я живу в доме приходского священника в маленькой деревеньке Сайфердау. Как-то в воскресенье мои родители уехали в соседний городок Швайдниц на День авиации, оставив меня дома. Помню злость, охватывавшую меня, помню, как я заставлял их описывать День авиации снова и снова. Рассказ о том, что из самолета с большой высоты выпрыгнул человек с парашютом и благополучно приземлился, меня изумил. Я расспросил сестренку обо всех подробностях, после чего мама сшила мне небольшую модель парашюта. Я привязал к этой модели камень и был невероятно горд, когда камень медленно спустился на парашюте к земле. Тогда мне пришла в голову мысль: то, что может сделать камень, могу сделать и я сам. И я принял решение: в следующее воскресенье, если хоть на пару часов останусь один, непременно воплотить свою идею в жизнь.

Когда желанный час настал, я поднялся по лестнице на второй этаж, вскарабкался с зонтом на подоконник, распахнул окно, бросил короткий взгляд вниз и спешно, пока не

успел испугаться, прыгнул. Приземлился я на мягкую клумбу, но, несмотря на это, я сломал ногу, у меня болела каждая мышца. Зонты отличаются коварным нравом – и мой зонт проявил себя именно с этой стороны: неожиданно вывернувшись наизнанку, он почти не задержал мое движение к земле. Но, несмотря на неудачный первый полет, я принял твердое решение: буду пилотом.

В школе мне довелось немного изучать современные иностранные языки, после чего я взялся за классические и овладел греческим и латинским. Мой отец часто переезжал из прихода в приход, и потому образование я получал в Сагене, Ниески, Гёрлице и Лойбане – прекрасных городках Силезии. Каникулы я посвящал спорту, в котором не последнее место занимали мотоциклетные гонки. Летом я занимался атлетикой, а зимой ходил на лыжах – и это заложило основу для моего крепкого здоровья и мощной конституции на всю последующую жизнь. Мне нравилось заниматься всем подряд, и потому я долго не специализировался в какой-то конкретной области. Маленькая деревенька, в которой я окончил школу, не имела спортивного инвентаря – о нем я знал лишь из газет, – и потому я практиковался в прыжках с шестом, преодолевая веревку с бельем при помощи деревянной подпорки. Позднее, когда у меня появился нормальный бамбуковый шест, я смог взять приличную высоту... В десять лет я отправился в Оленгебирге, в 40 километрах от нашего городка, с полуметровыми лыжами, подаренными мне родителями в

качестве рождественского подарка, в надежде, что во время этого перехода научусь хорошо ходить на лыжах... Помню, как я положил настил на козлы для пилки дров, тщательно проверил, достаточно ли прочно стоит это устройство, затем взобрался на мотоцикл и дал полный газ. Мотоцикл въехал на настил, поднялся в воздух и приземлился далеко не прямо. Но я тут же развернулся, чтобы совершить свое воздушное путешествие еще раз. Мне тогда не пришло в голову, что для подобных трюков нужен точный расчет. Своей бесшабашностью я очень огорчал отца, а учителей замучил проказами. Когда я подрос, встал вопрос о моем будущем. Одна из моих сестер изучала медицину, и большие расходы на ее учебу не оставляли мне надежд получить диплом гражданского пилота, потому я решил стать спортивным инструктором.

Неожиданно создаются люфтваффе, и им требуется большое число обученных офицеров резерва. Поскольку я не блистаю успехами в школе, то не могу надеяться пройти трудные вступительные экзамены. Несколько моих знакомых, старше меня по возрасту, пытаются поступить, но их постигает неудача. Из шестисот претендентов отобрано лишь шестьдесят, и я даже и не мечтаю оказаться в числе десяти процентов счастливых. Судьба, однако, выбирает именно меня, и в 1936 году я получаю извещение о зачислении в военную школу в Вилдпарк-Вердере. Прибыть туда я

должен в декабре. До этого мне предписано два месяца поработать вместе с другими курсантами в Службе труда, после чего нас направляют в Вилдпарк-Вердер для интенсивной учебы. Шесть месяцев нас тренируют как простых пехотинцев; самолеты курсанты видят лишь с земли, провожая их тоскливым взглядом. Ограничивать себя приходилось во многом. Нельзя ни пить, ни курить; отдыхом считаются физические упражнения и спортивные игры. Никаких отпусков в город не было. На молочной диете моя фигура постепенно теряет свой атлетический вид. Но неудовлетворительных оценок по военной и физической подготовке у меня нет, и непосредственный командир, лейтенант Фельдман, мной доволен. Однако кое-что мне не удастся, и у меня складывается репутация человека «со странностями».

Второй учебный период мы проводим в городке рядом с Вердером, в месте отдыха близ озера Хакел. Здесь нас наконец учат летать. Квалифицированные инструкторы с большим трудом приобщают нас к тайнам авиации. Искусство посадки воздушного маневра и поворотов преподает нам сержант флота Дизельхорст. После примерно шестнадцати полетов с ним меня отпускают в самостоятельный полет, и это достижение перемещает меня из числа отстающих в середину. Вместе с обучением полетам продолжаются и уроки по технике и военному делу, а также изучение дополнительных дисциплин, требуемых для получения офицерского чина. С окончанием второго срока прекращается и летная под-

готовка – мы получаем право совершать полеты. Третий срок обучения, который мы снова проводим в Вердере, уже не столь разнообразен. Искусству самолетовождения уделяется совсем мало времени; основное время посвящается тактике воздушного боя и действий наземных войск, искусству обороны, а также другим специальным вопросам. Вскоре меня на короткий срок командируют в Гибельштадт, близ Вюрцбурга, – в прекрасный старый город на Майне, где меня зачисляют в строевое подразделение. По мере того как подходил срок выпускных экзаменов, нас все больше интересует наше направление и то, какие функции мы будем выполнять. Почти каждый хочет попасть в истребительную авиацию, но для всех это невозможно. Прошел слух, что наше подразделение в полном составе должно стать бомбардировщиками. Те, кто прошел трудные экзамены, получают направление в заранее определенное подразделение.

Незадолго до окончания военной школы нас отвозят в противовоздушную зенитную школу на балтийском берегу. Неожиданно школу посещает Геринг, чтобы нас приветствовать. В конце своей речи он спрашивает, есть ли желающие стать пилотами пикирующих бомбардировщиков. Геринг сообщает, что требуются молодые офицеры для формирования новых подразделений, на вооружении которых состоят самолеты «Штука». Я недолго колеблюсь. «Ты хотел быть летчиком-истребителем, – говорю я себе, – но придется стать бомбардировщиком. Так не лучше ли принять свою судьбу

добровольно и покончить с этим». Вот эти нехитрые размышления и приводят к тому, что моя фамилия появляется в списке летчиков самолетов «Штука». Через несколько дней все мы получаем назначения. Почти весь выпуск направлен... в распоряжение командования истребительной авиации! Я испытываю чувство горького разочарования, но поделаться уже ничего нельзя. Теперь я пилот «Штуки», и мне остается лишь смотреть на счастливые лица уезжающих – моих товарищей по учебе.

В июне 1938 года я прибываю в Грац, расположенный в живописной Штирии, чтобы стать старшим офицером соединения бомбардировщиков «Штука». С того момента, когда немецкие войска вошли в Австрию, прошло всего три месяца, и местное население принимает нас с энтузиазмом. Пилоты нашей эскадрильи проживают в деревеньке Талерхоф, расположенной недалеко от города. Эскадрилья недавно получила «юнкерсы»; одноместный «хейнкель» больше в качестве пикирующего бомбардировщика использоваться не будет. На новом самолете мы учимся пикировать под разными углами – вплоть до 90 градусов, – точно бросать бомбы и стрелять из бортового оружия. Скоро мы уже достаточно хорошо осваиваем «юнкерсы». Не могу сказать о себе, что я быстро учусь; к тому же я приступаю к прохождению тестов, когда значительная часть пилотов их уже прошла. Потому конечные тесты я сдаю с большим опозданием – слишком большим, чтобы обо мне сложилось хорошее впечатление у

командира эскадрильи. Я набираю ход столь медленно, что у него возникает подозрение, что я вообще никогда не приду к финишу. Моему положению в эскадрилье не способствует ни то, что я редко бываю в офицерской столовой, предпочитая молочную диету, ни то, что держусь особняком, проводя свободное время в горах или на спортплощадке.

Тем не менее я получаю звание лейтенанта. Под Рождество 1938 года эскадрилья получает команду выделить одного человека для спецподготовки для полетов на разведывательном самолете. Другие эскадрильи отказались это сделать, поскольку не хотят терять своих людей, но наш командир счел, что ему представляется удобный случай сплавить «любителя молока». Я, естественно, не соглашаюсь – хочу остаться пилотом «Штуки», – но запущенной в действие военной машине противостоять бесполезно.

Таким образом, в январе 1939 года я начинаю учебу в школе летчиков-разведчиков в Хильдесгейме. Глубина моего горя не поддается описанию. Нам преподают теорию и практику воздушной фотосъемки. Ходят слухи, что по окончании учебы нас распределяют в подразделения для выполнения специальных операций для военно-воздушных сил. Нас всех учили быть наблюдателями, но в разведывательных самолетах наблюдатель еще и штурман, так что пришлось изучать и это искусство. Нам – обученным пилотам – придется теперь просто сидеть в самолете, вверяя свою жизнь пилоту. Естественно, мы ему не доверяем и думаем про се-

бя, что рано или поздно он рухнет на землю, вместе с нами. Аэрофотосъемке мы обучаемся, делая вертикальные, панорамные и прочие снимки в районе Хильдесгейма. Остальное время посвящено скучной теории. Закончив курс обучения, мы все получаем назначения в соответствующие части. Я должен был отбыть в 2/F121 – дальнюю разведку в Пренцлау.

Через два месяца мы перебраемся в район Шнайдемюл. Началась война с Польшей! Никогда не забуду мой первый полет через границу в другую страну. Я напряжен, сидя в своем самолете и ожидая того, что должно произойти. Первое знакомство с зенитной артиллерией внушает нам страх и почтение. Истребителей, однако, над Польшей оказывается на удивление мало, и это в дальнейшем становится частой темой наших разговоров. То, что раньше было сухим теоретическим материалом в учебных классах, сейчас стало волнующей реальностью. Мы делаем фотографии железнодорожных станций в Торне, Кульме и других городах, чтобы определить направление передвижения польских войск и места их концентрации. Позднее нас стали направлять на самый восток Польши, к железнодорожной линии Брест-Литовск – Ковель – Луцк. Высшее руководство желает знать, как осуществляют перегруппировку сил русские и что они собираются делать. Мы используем Бреслау как базу для полетов в южном направлении.

Война в Польше скоро завершается, и я возвращаюсь в Пренцлау с Железным крестом 2-го класса. Здесь командир моего звена сразу понимает, что я не хочу быть пилотом разведывательного самолета, но он считает, что в условиях напряженной обстановки рано думать о переводе меня в пилоты «Штуки». Я дважды делаю попытки перевестись, но обе успеха не имеют.

Зиму мы проводим в Фритцларе около Касселя в земле Гессен. Отсюда наша эскадрилья делает вылеты на запад и северо-запад, стартуя с аэродромов, выдвинутых на запад и северо-запад настолько это возможно. Мы совершаем полеты на очень больших высотах, и потому каждый летчик должен выдержать экзамены в мастерстве проведения разведывательных полетов на большой высоте. Я выезжаю в Берлин и проваливаю экзамен. Поскольку самолеты «Штука» действуют на низкой высоте, командование наконец принимает во внимание мою просьбу о переводе в пилоты пикирующих бомбардировщиков. Я полон надежд о возвращении к моей «первой любви». Однако вскоре два экипажа теряют пилотов, и меня снова посылают на экзамен. На этот раз оценка следующая: «Исключительно хорошо подготовлен к полетам на больших высотах». В первый раз со мной явно обошлись чересчур круто. Хотя министерство не отдало какого-либо конкретного распоряжения по моему адресу, меня отправляют в Штаммесдорф (под Веной), в подразделение авиационной подготовки; позднее это подразделение переводят

в Крайльсгейм.

Во время начала кампании во Франции я служу адъютантом. Мои попытки найти обходные каналы и обратиться в управление по личному составу люфтваффе успехом не завершаются – о боевых действиях я получаю информацию только из газет и по радио. Никогда я не чувствовал себя столь отвратительно, как в это время. У меня появляется чувство, что я за что-то сурово наказан. Только спорт, на который я направляю всю свою энергию и которому посвящаю все свободное время, приносит мне облегчение. В то время совершать полеты я могу только в маленьком спортивном самолете. Главной моей работой становится военная подготовка курсантов. Однажды в выходной, перевозя нашего командира на «He-70» в отвратительную погоду, я чуть не попал в аварию. Но мне повезло, и самолет благополучно возвращается в Крайльсгейм.

Мои многочисленные письменные просьбы и телефонные звонки наконец приводят к желаемому результату. Подозреваю, что просто оказался неудобен и от меня решили избавиться. Я опрашиваюсь в знакомое мне по Грацу подразделение – в тот момент оно находилось в Кане на берегу Ла-Манша. Операции здесь уже практически завершились, и один из моих друзей по Грацу передает мне полученный в Польше и Франции опыт, совершая со мной полеты. Я жадно впитываю эти знания, поскольку ждал их два года. Но за пару дней догнать остальных невозможно, да и ученик я все-

гда был неважный. Без практики усвоить что-либо трудно. И здесь моя приверженность к воздержанной жизни, привычке пить молоко и преданность спорту вызывает неприязнь – еще большую, чем раньше, поскольку многим это кажется странным в располагающей к удовольствиям Франции. Из-за этих моих странностей, когда эскадрилью переводят в Юго-Восточную Европу, меня отправляют в резервное звено в Граце ожидать дальнейших распоряжений. Интересно – когда-нибудь я изучу свою работу на практике?

Начинается кампания на Балканах – и снова без меня. Грац временно используется как база для подразделений самолетов «Штука». Мне трудно следить за этой войной. Следом за Югославией войска входят в Грецию – а я нахожусь в тылу и практикуюсь в полетах в строю, в сбрасывании бомб и стрельбе из бортового оружия. Так продолжается три недели, и внезапно я говорю себе: «Теперь твое обучение закончилось, и ты можешь делать с самолетом все, что захочешь». И это чистая правда. Инструкторы просто изумлены моим мастерством. Дилль и Йохим могли выделывать любые трюки, когда возглавляли наш так называемый «цирк», но при этом мой самолет держится за ними следом на определенной дистанции словно привязанный – независимо от того, делают ли они петли, уходят в пикирование или летят вверх колесами. Я бросаю бомбы так, что они отклоняются от цели не больше чем на десять метров. При стрельбе из борто-

го оружия получаю девяносто очков из возможных ста. Словом, я преуспел в своем деле. Как только фронт потребует новых пилотов для замены, я непременно отправлюсь одним из первых.

Вскоре после пасхальных каникул, которые я провожу с коллегами в окрестностях Пребикля в лыжных походах, наступает долгожданный момент. Пришел приказ о переброске самолетов в эскадрилью пикирующих бомбардировщиков, размещавшуюся на юге Греции. Этим же приказом я зачислялся в эту эскадрилью. Прилетев через Аграм и Скопье в Аргос, я узнал, что должен следовать дальше на юг. Подразделение самолетов «Штука» находится на самой южной оконечности Пелопоннеса. Поскольку я изучал древнегреческий, полет вызывает во мне много эмоций и заставляет вспомнить школьные годы. Приземлившись, я немедленно обращаюсь с докладом о прибытии, поскольку испытываю жгучее желание наконец принять участие в настоящих боевых действиях. Первый человек, который меня встречает, – это адъютант командира эскадрильи. Когда я его вижу, мое лицо мрачнеет – как и его. Это мой старый знакомый – бывший инструктор из Кана.

– Что вы здесь делаете? – спрашивает он. Его тон мигом охлаждает мой пыл.

– Я прибыл за назначением.

– У вас не будет боевых вылетов, пока вы не научитесь управлять «Штукой».

Я с трудом сдерживаю гнев, но молчу, даже когда вижу на его губах снисходительную улыбку.

– Вы еще учились?

Я выдержал ледяную паузу – столь долгую, насколько это было возможно, и ответил:

– Я в совершенстве владею самолетом.

Почти презрительно – или мне это только показалось? – он медленно, с выражением говорит то, от чего у меня по коже пробегают мурашки:

– Я доложу о вас командиру – и будем надеяться на лучшее. Решать ему. Это все. А вы пока ждите, устраивайтесь.

Выйдя из темной палатки, я щурюсь – и не только от яркого света. Пришлось бороться с охватившим меня отчаянием. Но здравый смысл подсказывает: нет причин терять надежду. Адъютант не расположен ко мне, но решать командиру, а он может пойти навстречу, даже если и прислушивается к мнению своего адъютанта. Не может же командир, который меня совсем не знает, составить обо мне негативное мнение, руководствуясь чьими-то словами? В результате этих размышлений я пришел к мысли немедленно явиться к командиру. Нет сомнения, что он будет объективен. И я отправился доложить о себе. Командир небрежно отвечает на приветствие и устремляет на меня долгий изучающий взгляд, затем произносит:

– Мы уже знаем друг друга, – и, сочтя по моему лицу, что я хочу возразить, отмахивается. – Конечно, мне говорил о

вас адъютант. Я знаю о вас все, так что до дальнейших распоряжений вы не будете летать в моем подразделении. Если в будущем у нас будет нехватка...

Я не могу дождаться, когда он закончит. Впервые в жизни на меня что-то нашло – словно в живот ударили. Нечто подобное я испытал через несколько лет, когда мой самолет, пробитый врагом, с трудом доставил меня к аэродрому, а большая потеря крови совершенно лишила сил.

Я не помню, сколько еще говорил командир и о чем. Во мне все протестовало, я говорил себе: «Не делай этого... не делай... не делай». К реальности меня возвратил голос адъютанта:

– Вы свободны.

Я с удивлением поворачиваю голову к нему. Я и не подозревал, что он здесь. Адъютант смотрит на меня столь же тяжелым взглядом. Я чувствую, что снова способен взять себя под контроль.

Несколькими днями позже начинается операция на Крите. На аэродроме постоянно слышится рев моторов; я же сижу в своей палатке. В битве за Крит немецким ВВС пришлось бороться с английским флотом. Крит – это остров; согласно общепринятым взглядам, только превосходящие морские силы способны освободить остров от англичан. Но Великобритания – это морская держава, Германия – нет. К тому же контроль англичан над Гибралтаром не позволяет перебросить сюда морские силы из Балтики. Тем не менее,

вопреки общепринятым взглядам, вопреки английской морской мощи, англичан выбили с Крита при помощи бомб самолетом «Штука». А я в это время сидел в своей палатке.

«...До дальнейших распоряжений вы не будете летать в моем подразделении». Эти слова я вспоминаю по тысяче раз на дню, и каждый раз я чувствую унижение, презрение и насмешку. Из-за стен палатки я слышу оживленный разговор вернувшихся летчиков о полученном опыте и об успешной высадке наших воздушных десантников. Иногда я пытаюсь упросить кого-либо из пилотов слетать вместо него. Это бесполезно. Даже дружеские подарки не приносят мне удовлетворения. Я вижу снисходительность на лицах моих коллег, и от этой снисходительности мне становится горько. Порой хочется зажать уши – лишь бы не слышать вой моторов. Но и заглушить все звуки я не могу. Мне приходится их слушать. Я ничего не могу с собой сделать! Вылет идет за вылетом. Самолеты творят историю в битве за Крит – я же сижу в палатке, готовый рыдать от ярости.

«Мы уже знаем друг друга». Вот уж нет! Ни в малейшей степени. Я уверен, что я мог быть полезным членом боевой группы. Я владею самолетом в совершенстве и хочу участвовать в боевых действиях. Но на пути к моим будущим наградам стоит чье-то предубеждение и нежелание дать мне шанс доказать, что отношение ко мне неверно.

Тем не менее я докажу, что командование заблуждается относительно меня. Но предубеждение не помешает мне до-

браться до противника. Нет, не так надо относиться к своим подчиненным – я теперь понимаю это. Меня тянет совершить какую-нибудь выходку, но я борюсь с этим желанием. Дисциплина, дисциплина и еще раз дисциплина! Управляй собой, и только путем самоограничения ты сможешь чего-нибудь добиться. Ты должен понимать, что ошибки неизбежны, даже у командования. Лучший способ подготовить себя в качестве солдата – учиться повиноваться. Твой опыт поможет тебе снисходительнее смотреть на ошибки твоих подчиненных. Сиди спокойно в палатке и сдерживай свой нрав. Наступит время – и ты за все посчитаешься. Никогда не теряй веру в себя!

Глава 2

ВОЙНА ПРОТИВ СОВЕТОВ

Операция «Крит» завершается. Я получаю приказ перегнать один из поврежденных самолетов в ремонтную мастерскую в Котбусе и дожидаться там дальнейших распоряжений. Возвращаться обратно в Германию я должен был через Софию и Белград.

В Котбусе некоторое время я не получаю ни весточки о своей эскадрилье и теряюсь в догадках, куда меня направят дальше. Ходят постоянные слухи о новой грядущей кампании. Эти слухи основываются на том, что на Восток двигаются многочисленные соединения и летят военные самолеты. Большинство тех, с кем я обсуждаю эти слухи, предполагают, что русские собираются пропустить немецкие войска на Ближний Восток, что позволит нам завоевать нефтяные поля и сырьевые ресурсы противостоящих нам союзников. Но все эти разговоры базируются на пустых догадках.

22 июня в четыре часа утра я слышу по радио, что России объявлена война. Как только рассветает, я отправляюсь в ангар, где ремонтировались самолеты эскадрильи «Иммельман», и спрашиваю: может ли какой-нибудь из самолетов использоваться? Не наступило и полудня, как я заполучил машину, и теперь меня уже ничто не могло удержать на месте. Я

полагаю, что мое подразделение расположено где-то на границе Восточной Пруссии и Польши. Долетев до Пруссии, я приземляюсь в Инстенбурге, чтобы разузнать все подробнее. Здесь я получаю информацию непосредственно от командования люфтваффе. Место, куда мне следует направиться, располагается юго-восточнее и называется Рачки. Через полчаса я приземлился там, сразу очутившись среди множества самолетов, только что вернувшихся с задания. После заправки они должны снова совершить вылет. Аэродром буквально забит самолетами. Мне приходится затратить немало времени, чтобы найти своих, что столь холодно относились ко мне в Греции. И на сей раз прием холодный. Для меня у командования нет времени. Оно полностью поглощено подготовкой и проведением операций.

Командующий отдает мне через адъютанта распоряжение: немедленно доложить о себе командиру 1-го звена. Я докладываю о прибытии командиру звена, лейтенанту, который, как и командование, находится в дурном расположении духа, но встречает меня дружелюбно только по той причине, что в эскадрилье ко мне приклеился ярлык «поганой овцы», а командир звена не доверяет своим коллегам. Тем не менее мне приходится отдать тот самолет, который я перегнал из Котбуса, с обещанием, что в следующий вылет отправлюсь со всеми, хотя и на очень старой машине. С этого дня я ставлю перед собой задачу: «Я покажу вам всем, что знаю свою ра-

боту и все предрассудки на мой счет несправедливы». А пока мне предстояло летать ведомым у командира звена. Также я должен отвечать за техническую готовность самолетов звена в то время, когда мы не совершаем вылеты. В мои обязанности, обязанности старшего ремонтника, входит следить за тем, чтобы самолетов в исправном состоянии было как можно больше, а также поддерживать связь с военным инженером эскадрильи.

Во время операций мой самолет, как хвост, сопровождает ведущего. Потому поначалу ведущего беспокоит – не протараню ли я его случайно; однако он скоро удостоверился, что я хорошо управляю самолетом. К вечеру первого дня мы совершили четыре боевых вылета в район между Гродно и Волковыском. Русские двинули вперед огромные массы танков и вспомогательных колонн. По большей части мы видим «КВ-1», «КВ-2» и «Т-34». Мы бомбим танки, противоздушную артиллерию и оружейные склады. То же самое повторяется и на следующий день. Мы поднимаемся первый раз в воздух в три часа утра, а последнюю посадку совершаем в десять вечера. О том, чтобы выспаться, не было и речи. Каждую свободную минуту мы использовали для того, чтобы, растянувшись под самолетом, немного поспать. Когда нас кто-то окликает, мы выбираемся из-под самолета, с трудом соображая, с какой стороны нас позвали.

В первом же своем вылете я замечаю бессчетное количе-

ство укреплений вдоль границы. Эти укрепления идут далеко в глубь России на протяжении многих сотен километров. Частично позиции еще не завершены. Встречаются наполовину построенные аэродромы; их бетонные взлетные полосы только созданы, и небольшое число самолетов уже стоит на этих аэродромах. К примеру, у дороги на Витебск, по которой шли наши войска, располагается один из незавершенных аэродромов, набитый самолетами «мартин». ¹ Должно быть, у этих самолетов не было экипажей или топлива. Пролетая над этими аэродромами, над укреплениями, хотелось сказать: «Хорошо, что мы ударили...» Выглядело так, словно Советы создавали базу для вторжения против нас. На кого еще на Западе Россия могла напасть? ² Если бы русские завершили свои приготовления, не было бы возможности остановить их. Мы летали на острие наступления наших армий – поддерживать их было главной задачей.

На короткое время мы останавливались в Улле, Лепеле и Яновичах. Наши цели те же: танки, машины, мосты, заводы и объекты ПВО. Временами мы вылетаем на бомбежки железнодорожных путей. Один раз нам приказано уничтожить бронепоезд – когда Советы выдвинули его для поддержки своей артиллерии. Любое препятствие перед боевыми по-

¹ Видимо, имеется в виду «СБ», похожий на американский бомбардировщик «мартин». (Примеч. пер.)

² Эти слова Руделя противоречат его же утверждению, что советские укрепления шли на сотни километров в глубь советской территории. Укрепления в тылу создаются не для нападения. (Примеч. пер.)

рядками наших армий должно было быть уничтожено, чтобы увеличить скорость продвижения и наступательный порыв наших войск. Степень сопротивления русских различна. Наибольшую опасность для нас представляет наземная артиллерия – от ручного оружия до зенитных пушек; пулеметы самолетов противника оказывали мало действия. Единственным самолетом, которым располагали в это время Советы, был «И-15» – «Рата» много хуже нашего «Ме-109». Где бы самолеты «И-15» ни появлялись, их сбивали, как мух. Они не могли сравниться с «мессершмиттами», но были маневренны и, конечно, намного быстрее, чем «Штуки». Поэтому мы не могли совершенно их игнорировать. Советские военно-воздушные силы, истребительные и бомбардировочные соединения, были беспощадно разгромлены – как в воздухе, так и на земле. Их истребительные силы были малы; самолеты наподобие бомбардировщиков «мартин» и «ДБ-3» по большей части принадлежали к устаревшим конструкциям. Можно было видеть крайне мало новых машин типа «Пе-2». Действия авиации были едва заметны до того, как и на Восточном фронте благодаря поставкам появились американские двухмоторные «бостоны». Часто на нас совершали налеты лишь небольшие самолеты – они нарушали наш сон да разрушали дороги, по которым подвозили боеприпасы и продовольствие. Ущерб от этих самолетов был невелик. Нам пришлось испытать их действие под Лепелем. Несколько моих коллег, спавших в палатках в лесу, получили ране-

ния. Когда пилоты этих «проволочных клеток», как мы называем маленькие, скрепленные тросами бипланы, замечают свет, они немедленно сбрасывают наполненные шрапнелью бомбы. Такие самолеты летают повсеместно, даже над линией фронта. Чтобы совершать налеты бесшумно, пилоты часто заглушают двигатели и совершают планирующий полет. В этом случае мы можем слышать только шум ветра в проводах. Маленькие бомбы падают на землю – и немедленно после этого двигатели начинают рокотать снова. Для нас такие самолеты скорее не оружие, а раздражающий фактор.

У нас новый командир, капитан Штейн. Он прибыл к нам из той самой школы, где я проходил обучение полетам на «Штуке». Капитан быстро перенимает мой метод следовать близко за ведущим и старается сохранять дистанцию всего в несколько ярдов даже во время пике. Его искусство прицеливания превосходно – в тех редких случаях, когда кто-то из нас мажет, второй обязательно поражает мост. Следующие за нами самолеты могут сбрасывать свой груз на зенитные батареи и другие объекты. Штейна очень хорошо приняли в эскадрилье. Как-то его спросили: «Как вам летается с Руделем?» – и он ответил: «Это лучший, с кем я когда-либо летал». После этого у меня установилась прочная репутация. Штейн сразу увидел, как точно я поражаю цели, но предрек мне недолгую жизнь, назвав «сумасшедшим». Слово «сумасшедший» в его устах скорее похвала, признание храбрости одного пилота другим. Штейн видит, что я обычно спуска-

уюсь очень близко к земле, чтобы наверняка поразить цель и напрасно не тратить бомбы.

«Когда-нибудь ты непременно врежешься в землю», – заключает он. Может, когда-либо его пророчества сбудутся, но я твердо верю в свою удачу. К тому же с каждым вылетом набираюсь опыта. Тем не менее я многим обязан Штейну и считаю, что мне повезло с моим вторым номером.

В те дни похоже было на то, что Штейн в своих предсказаниях прав. Противовоздушный огонь из одной из атакуемых нами русских колонн заставляет один наш самолет совершить вынужденную посадку. Самолет с трудом приземляется на небольшом поле, с трех сторон окруженном кустарником и русскими. Экипаж выбирается из кабины и укрывается под самолетом. Я вижу, как пули русских пулеметов взрывают песок вокруг машины. Если не забрать моих коллег, они погибнут. Но сделать это трудно – красные совсем близко к самолету. Черт! Я должен вывезти этих летчиков сам. Выпускаю посадочные закрылки, и мой самолет планирует к земле. Я вижу защитного цвета гимнастерки иванов в кустах. Бац! Очередь из пулеметов попадает в мой двигатель! Приземляться с поврежденным мотором нет смысла – взлететь не удастся. Мои товарищи поняли это. Их ждет смерть. Я вижу машущие в прощании руки. В двигателе что-то бешено стучит, но он еще работает, потому самолет может перевалить через рошу. Я со страхом жду, когда застрянет какой-нибудь поршень. Если это случится, мой двигатель оста-

новится навсегда. Подо мной красные; лежа на земле, они стреляют в меня. Остальные самолеты моего звена поднимаются примерно на 300 метров и уже вне досягаемости от огня с земли. Но мой двигатель все же продолжает работать, потому я могу дотянуть до линии фронта. Попав к своим, я немедленно приземлился. На аэродром меня доставляет армейский грузовик.

Здесь меня ждал Бауэр, с которым я познакомился в Граце, когда находился в резервном звене. Бауэр позднее весьма отличился и оказался одним из немногих выживших в русской кампании. Но для меня день его появления оказывается неудачным – я повреждаю правое крыло моего самолета, при приземлении ослепленный густым слоем пыли, не могу избежать столкновения с другим самолетом. Требуется заменить крыло, но на аэродроме запасного нет. Имеется лишь поврежденный самолет на нашем предыдущем аэродроме в Улле. Известие о выходе из строя бомбардировщика приводит Штейна в ярость: «Ты полетишь снова только тогда, когда твой самолет будет отремонтирован, – и не раньше». Отстранение от полетов – суровое наказание. И я делаю в этот день еще один вылет, чтобы приземлиться в Улле. Со мной вылетают два механика из другого звена, чтобы мне помочь. Всю ночь мы возимся с крыльями, пытаюсь отсоединить их от одного поврежденного самолета и присоединить к другому. Нам помогают два пехотинца. Работу удастся завершить лишь к трем утра. К этому времени нам ничего не хочется,

кроме нормального отдыха. Тем не менее я докладываю, что готов к боевому вылету, который должен быть произведен в половине четвертого. Старший пилот в ответ на это только улыбается и качает головой.

Через несколько дней меня переводят в 3-ю эскадрилью, и я прощаюсь со своим 3-м звеном. У Штейна нет связей, чтобы помешать моему переводу, и потому я вынужден распрощаться с 3-й эскадрильей. Но едва я прибываю в новую эскадрилью, как у нее меняется командование. И кто же новый командир? Капитан Штейн!

– Твой переход был не так уж и плох, как тебе казалось, – произносит Штейн, приветствуя меня. – От судьбы не уйдешь!

Когда он присоединяется к нашему столу в палатке столовой аэродрома в Яновичах, раздался оглушительный взрыв. Какой-то старый рабочий пытался заправить свою зажигалку из большой канистры с бензином. Когда он наклонил канистру, она залила его руки, но этот человек продолжал щелкать зажигалкой, проверяя, работает ли она. Раздался оглушительный взрыв. Это досадная потеря бензина – местные старушки очень рады продать нам яйца за совсем небольшое количество бензина. Торговать бензином нам, конечно, запрещено, поскольку топливо предназначалось вовсе не для изготовления варева, что заливается в лампадки перед их иконами. Даже одна капля этого варева обжигает кожу. Но это уже вопрос традиций. Здание местной церкви превраще-

но в кинотеатр, а часовня – в конюшню.

– Разные люди, разные обычаи, – замечает капитан Штейн со смешком.

Целью многих наших вылетов является большая автострада Смоленск – Москва; она переполнена русскими войсками. Грузовики и танки едут друг за другом, часто тремя параллельными колоннами. «Если эта масса выплеснется на нас...» – думаю я, переходя в пикирование. В несколько дней мы усеиваем дорогу множеством обгоревших обломков. Поступательное движение немецких армий продолжается. Скоро мы уже поднимали самолеты с аэродромов в Духовщине, неподалеку от железнодорожной станции Ярцево, за которую потом разгорятся упорные бои.

Однажды откуда-то сверху на наши самолеты пикирует самолет «И-15» и таранит Бауэра; «И-15» разваливается, и Бауэр возвращается домой на сильно поврежденном самолете. Вечером московское радио рассыпается в славословиях по поводу советского пилота, который «совершил таран и сбил свинячью „Штуку“». Должно быть, им на радио виднее. Все люди с детства любят волшебные сказки.

Примерно в трех километрах от нас солдаты готовятся к очередной крупной операции. Поэтому для нас довольно неожиданным оказывается приказ перебазироваться в другой район. Наш пункт назначения назывался Рехильбицы; он располагался примерно в 150 километрах к западу от озера Ильмень. С рассвета и до захода солнца мы осуществляем

поддержку армии в восточном и северном направлениях.

Глава 3

ПОЛЕТЫ В ПЛОХУЮ ПОГОДУ

В летние месяцы в Рехильбицах очень жарко. Как только служебное время кончается, мы немедленно забираемся в прохладу палаток и ложимся на походные койки. Штурман нашего самолета живет с нами в палатке. Разговариваем немного, поскольку прекрасно понимаем друг друга без слов. По характеру мы удивительно схожи. Вечером, после разбора полетов, мы прогуливаемся в лесу или бродим по степи. Когда я не сопровождаю его, то делаю продолжительные пробежки вокруг аэродрома или бросаю диск. Все это дает возможность восстановить силы после трудных дневных полетов; утром мы уже полны сил. После прогулок сидим в палатке. Мой сосед спиртное почти не пьет и мне не предлагает, поскольку я не пью совершенно. Немного почитав, он поднимает взгляд в потолок и спрашивает себя:

– Ну, Вайнике, ты, должно быть, сегодня сильно утомился? – и, не дожидаясь, что ему ответят, тут же добавляет: – Ладно, тогда ложись спать.

Таким образом, мы ложимся рано. «Живи сам и давай жить другим» – вот девиз моего соседа. Военный опыт Штейна во многом схож с моим. Штейн хочет максимально использовать свои знания для того, чтобы стать лучшим ко-

мандиrom, чем те, под началом которых он служил. Во время операций его действия оказывают большое влияние на всех нас. Штейн не любит мощный огонь зенитной артиллерии так же, как и каждый из нас, но даже самый плотный огонь никогда не заставит его сбросить бомбы с большой высоты. Он хороший товарищ, исключительно хороший офицер и первоклассный пилот – а такая комбинация встречается очень редко. У Штейна в экипаже самый возрастной задний стрелок в нашем подразделении – унтер-офицер Леманн. У меня же в экипаже – самый молодой из нашего подразделения, капрал Альфред Шарновски. Альфред – тринадцатый ребенок в незнатной семье из Восточной Пруссии. Он редко говорит, и, возможно по этой причине, ничто его не трогает. С ним мне можно не бояться вражеских истребителей, поскольку никакой иван не может быть мрачнее моего Альфреда.

Здесь, в Рехильбицах, нас застигают ужасные бури. Над обширными территориями России континентальный климат, и потому холодный воздух приходит с сильными ветрами, которые порой превращаются в настоящие бури. В середине дня внезапно становится темно, тучи спускаются к самой земле, дождь льет как из ведра. Даже на земле видимость ограничена несколькими метрами. Когда мы в воздухе сталкиваемся с бурей, то стремимся облететь ее стороной. Однако меня не покидает предчувствие, что рано или поздно мне предстоит познакомиться с этим явлением ближе.

Мы осуществляем поддержку войск при наступлении и обороне в районе Луги. Временами приходится летать глубоко в тыл противника. Целью одного такого вылета является железнодорожная станция в Чудове – связующее звено на железной дороге между Москвой и Ленинградом. По предыдущим вылетам мы знаем про силу зенитного и истребительного прикрытия этой территории. Особенно силен артиллерийский огонь – но до того, как на этот участок прибудут новые подразделения истребительной авиации, мы не ожидаем каких-либо сюрпризов.

Незадолго до нашего взлета аэродром атакован русскими штурмовиками, которых мы называем железными густавами. Мы прыгаем в узкие окопы, вырытые позади нашего самолета. Лейтенант Шталь прыгает последним – и прямо мне на спину. Это большая неприятность, чем налет густавов. Наши зенитные орудия открывают огонь, густавы сбрасывают свои бомбы и уходят прочь на небольшой высоте. Теперь уже мы делаем вылет в северо-западном направлении на высоте трех километров. На небе ни облачка. Я лечу вторым, следом за самолетом штурмана. Во время полета я захожу сбоку, крылом к крылу с его самолетом, и гляжу в кабину. Лицо штурмана излучает спокойную уверенность.

Через некоторое время впереди начинает поблескивать озеро Ильмень. Сколько раз мы уже летали в этом направлении – на Новгород, расположенный у северной оконечности озера, или на цели в районе Старой Руссы у южной оконеч-

ности озера! Оба этих места являются важными объектами, и у меня в памяти живо всплывают особенности подхода к целям. Но по мере того как мы летим вперед, становится заметнее темная стена шторма. Где этот шторм – впереди нашего пункта назначения или позади? Я могу видеть, как лейтенант Штейн изучает карту; а мы уже летим сквозь густые облака – передовой отряд штормового фронта.

Я не могу разглядеть землю внизу – ее заслоняет шторм. Судя по часам, мы находились недалеко от цели. К тому же местность однообразна, и взгляду не за что зацепиться. Мешают и отдельные облака. Какое-то время мы летим в полной тьме, потом снова выбираемся на свет. Я приближаюсь к соседнему самолету, – чтобы не потерять в облаках из виду самолет штурмана. Приходилось мириться с опасностью столкновения. Почему бы Штейну не повернуть обратно? Мы определенно не сможем произвести атаку в такой шторм, это просто невозможно. Пилоты, летящие за нами, наверняка думают так же. Возможно, штурман стремится определить по карте линию фронта, чтобы атаковать цели. Какое-то время его самолет ведет нас всех вниз, но облака есть и на этой высоте. Наконец Штейн отрывается от своей карты и внезапно разворачивает свой самолет на 180 градусов. Возможно, он понял бессмысленность продолжения полета в столь плохую погоду – но совсем забыл о близости моего самолета. Моя реакция молниеносна – я тоже резко поворачиваю, еще более резко, чем штурман, и только это спасает

самолеты от столкновения. Но поворот столь стремителен, что я почти переворачиваюсь через крыло. Самолет несет 700 килограммов бомб, и их вес заставляет самолет клюнуть носом, в результате чего я на большой скорости проваливаюсь в облака.

Вокруг меня кромешная тьма, я слышу свист и завывание ветра. По фонарю стучит дождь. Время от времени все освещается молниями и становится светло, как днем. Свирепые порывы ветра трясут самолет; сильные удары пробегают по всему фюзеляжу. Земли не видно. Не видно и горизонта, по которому я смог бы выровнять самолет. Стрелка индикатора вертикальной скорости перестает колебаться. Шарик и стрелка должны показывать положение самолета по отношению к поперечным и продольным осям и должны располагаться точно друг над другом. Стрелка вертикальной скорости на нуле. Индикатор показывает, что скорость самолета быстро нарастает. Я должен что-нибудь сделать, чтобы вернуть машину обратно в нормальное положение – и чем быстрее, тем лучше, поскольку высотомер указывает, что я стремительно несусь к земле.

Индикатор скорости показывает 600 километров в час. Ясно, что я падаю почти отвесно. На высотомере 2300, 2200, 2000, 1800, 1700, 1600, 1300 метров. При такой скорости всего через несколько секунд я столкнусь с землей – и это будет конец. Вода течет с меня. Это дождь или пот? 1300, 1100, 800, 600, 500 метров на высотомере. Постепен-

но все приборы начинают функционировать нормально, но я продолжаю борьбу, поскольку ручка управления давит мне руку, а это значит, что я продолжаю падать. Индикатор вертикальной скорости показывает на максимум. А кругом – темно. Вспыхивающие во тьме молнии еще больше затрудняют ориентирование. Чтобы перевести самолет в горизонтальный полет, я тяну ручку обеими руками. Высота 500, 400 метров! Кровь приливает к голове, мне трудно дышать. Что-то во мне говорит – смирись и не оказывай сопротивления силам стихии. К чему продолжать борьбу? Все усилия ничем не увенчались. Внезапно меня пронзает мысль – высотомер показывает 200 метров; стрелка чуть колеблется, как у барометра. Это значит, что катастрофа последует совсем скоро. Нет, задержись на этой высоте, дорогая, чего бы это ни стоило. Оглушительный грохот. Ну, теперь я покойник... Возможно. Но если я – покойник, то как я могу думать? Кроме того, я продолжаю слышать звук мотора. Вокруг все так же темно, как и раньше. И вдруг невозмутимый голос Шарновски произносит: «Похоже, мы во что-то врезались» – или что-то в этом духе.

Спокойствие в голосе Шарновски лишает меня дара речи. Но в одном я уверен: я снова владею самолетом. И осознание этого дает мне силы сконцентрироваться. Правда, даже на полной скорости я не могу лететь быстрее, но мой самолет набирает высоту, а пока что и этого достаточно. Компас показывает строго на запад; это не самое плохое направ-

ление. Остается надеяться, что компас все еще исправен. Я внимательно всматриваюсь в приборы, словно гипнотизируя их. Наше спасение теперь зависит исключительно от приборов! Мне приходится тянуть ручку изо всех сил – иначе «шарик» снова уползет в угол. Я управляю самолетом осторожно, словно он – живое существо.

Шарновски прерывает мои мысли:

– У нас две дыры в крыльях – и из них торчит пара березок. Мы также потеряли большой кусок элерона и посадочный закрылок.

Я оглядываюсь и вижу, что самолет выбрался из грозы и сейчас летит выше линии облаков. Нас освещает дневной свет! Вижу я также, что Шарновски прав. Две огромных дыры в каждом из крыльев доходят до главного лонжерона, и в них торчат обломки веток. Понятно, что потеря скорости объясняется этими дырами. Ими же объясняется трудность в управлении. Как долго наш доблестный «Ju-87» сможет продолжать полет? По моим прикидкам, я углубился на 50 километров за линию русского фронта. И только теперь я вспоминаю о бомбах, что несет самолет. Сбрасываю их, и это делает управление легче. При каждом вылете мы обычно встречаемся с вражескими истребителями. Сегодня они могут нас сбить без труда – сурового взгляда достаточно, чтобы мой самолет упал на землю. Но я не вижу в воздухе ни одного вражеского истребителя. Наконец пересекаю линию фронта и медленно приближаюсь к нашему аэродрому.

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.