

Юрий Игнатьевич Мухин
Асы и пропаганда. Дутые победы Люфтваффе



ISBN 9785699070145

Аннотация

Пропаганда всегда являлась главнейшим родом войск, а поскольку важнейшим элементом полководческого мастерства является хитрость и обман, то ложь в пропаганде естественна. Но ложь является очень опасным оружием: если тот, кому лгут, начинает понимать, что его обманывают, то пропаганда может оказать прямо противоположное действие. В книге исследуется, как гитлеровская ложь о невероятных достижениях немецких летчиков-истребителей в конце концов парализовала самих этих летчиков. Для широкого круга любителей истории.

Ю.И. МУХИН
АСЫ И ПРОПАГАНДА

Вот моя книга «Асы и пропаганда». Ее цель — показать, что немцы совершили ошибку, когда вместо требования к своей авиации уничтожать наземные советские войска, стали в целях пропаганды славить совершенно ненужные для победы в войне вещи — количество сбитых самолетов или боевых вылетов. Ведь в текущем результате той войны у немцев

были летчики-истребители, которые записали себе на счет умопомрачительное количество сбитых советских самолетов, и летчики-бомбардировщики, совершившие умопомрачительное количество боевых вылетов, а в конечном результате советская пехота взяла Берлин, повязала этих славных немецких асов на их же аэродромах и отправила в Сибирь.

В книге я подтверждаю эту мысль массой доводов и фактов: и тем, что у советской авиации фотоаппараты, контролирующие бой летчика, стояли на бомбардировщиках, а у немцев — на истребителях, и что немцы даже на специально построенных для тарана самолетах не шли на таран, и что боевой счет их истребителей брахливо увеличен порою чуть ли не в десять раз, и что их асы избегали воздушного боя с нашими истребителями и т. д. и т. п. В том числе привожу и воспоминания лучшего немецкого аса по припискам Хартманна, который признавался, что всю войну он со стороны солнца внезапно атаковал истребители, прикрывающие наши бомбардировщики, и тут же удирал от них вне зависимости от того, попал или нет. А наши истребители и не могли его догнать из-за превосходства «мессеров» в скорости, и не могли за ним гнаться, так как не могли оставить без прикрытия свои бомбардировщики.

Однако по ходу книги возник вопрос — но ведь и этих-то асов наши летчики все равно сбивали, но как? Как это можно было сделать, если они все время удирали? Что должно было быть, чтобы немецкий ас ввязался в воздушный бой с нашим летчиком?

И мне попалась статья советского автора, который подробно описывал бои, в которых погибли немецкие асы из 52-й немецкой авиаэскадры. Я выполнил статистическую обработку данных этих боев и получил, что немецкие асы сбивались в таком воздушном бою, когда немцы имели 2-4-кратное превосходство над советскими летчиками. То есть, немецкие асы рисковали ввязываться в бой с нашими истребителями только при своем численном превосходстве и с вытекающей отсюда надеждой, что этот бой закончится для них благополучно. Эта статистика подтвердила воспоминания Хартманна, что он действительно действовал только как бандит — напал из-за угла и тут же удирал.

Ну, хорошо, не нравятся вам те данные, что я беру, так возьмите сами немецкие данные и сделайте то, что сделал я, — пересчитайте статистику сами и пусть у вас получится наоборот — что немецкие асы гибли в неравном бою. Но что вы этим докажете? Только то, что Хартманн такой органический идиот, что даже не знал, как именно воевал в ту войну, — ведь наши доблестные умы из Интернета утверждают, что он дрался в воздушных боях, а сам он пишет, что всеми силами их избегал.

У меня и отношение к этим дискуссиям безразличное — если бы критики, поняв смысл книги, обсуждали бы этот смысл, то я бы участвовал в их дискуссии, поскольку из нее могли бы получиться какие-то полезные для истории выводы. А так, к каким выводам мы должны прийти? Что, Хартманн, повторю, был кретин, не понимающий, как он воевал? У меня, конечно, нет оснований относиться к Хартманну с уважением, но и идиотом его считать я не могу, как бы мне это ни пытались доказать это в Интернете люди, не соображающие, что к любой эрудиции нужны еще и мозги.

Мой совет-читайте, думайте, анализируйте....

Глава 1. Пропаганда как род войск Принципы победы в войне

Это уже можно считать болезнью ума человечества, но массы людей храбро берутся судить о деле, о котором порой не знают никаких подробностей. Данное свойство верхоглядов хорошо известно, менее известна другая особенность, присущая людям, отзывающимся на кличку «ученые», — по массе подробностей порой об узком аспекте дела судить обо всем деле, не заботясь о выяснении его основополагающих принципов.

В подтверждение сказанному служит освещение побед США в последних войнах всеми комментаторами — и проамериканскими, и антиамериканскими. Как только на такого наведут объектив телекамеры или пообещают место на страницах печатных СМИ, он немедленно начинает выдавать «важные» подробности, «определившие» победу США: численность войск и союзников, численность и качество оружия, и т. д. и т. п. — все то, что, возможно, и определило бы победу войск США, если бы они действительно воевали оружием армии, авиации и флота. Но ведь, одержав военные победы над Сербией, Афганистаном и Ираком, США не воевали! Некую боевую активность проявляла авиация, да и то, если была гарантия проведения боевого вылета без боя, т. е. в условиях подавленной ПВО противника. Не воевали, но военные победы одержали! За счет чего? Чтобы ответить на этот вопрос, нужно рассмотреть принципы, лежащие в фундаменте военных побед. Война — дело старое, и никакие совершенствования оружия и тактики боя не меняют принципов победы, а их еще в XIX веке довольно дотошно, хотя и с обычным для немца академизмом, описал Карл фон Клаузевиц в своем объемном труде «О войне». Вообще — то щегольнуть цитатой из Клаузевица является хорошим тоном для любого военного и пишущего о войне, и надо сказать, что доля справедливости по отношению к Клаузевицу здесь есть, поскольку в вопросах осмысления войны с ним трудно поставить рядом еще кого —нибудь. Но, возможно, из —за объемности его труда (да еще и не законченного им и изданного его женой уже после смерти автора) мало кто, по моим наблюдениям, пытается вникнуть в принципиальные положения о войне, скажем, в текст первой главы «Природа войны». Все очень торопятся прочесть «конкретные» советы, как ее выиграть. Остаются за кадром выводы Клаузевица, что для победы в войне совершенно недостаточно иметь материальный перевес (хотя он очень важен). Если бы дело было в нем, то войн никогда бы не было, поскольку враждующие стороны могли бы подсчитать, сколько у кого людей, пушек и снарядов, и объявить победителя, так сказать, по очкам. Но войны идут вне зависимости от материальной силы сторон, и это объясняется тем, что на победу сильнейшее влияние оказывают еще два фактора — моральная стойкость и случай. Правда, второй фактор без первого не существует, поскольку для того, чтобы рискнуть и воспользоваться случаем, нужно быть морально стойким — смелым и храбрым. Клаузевиц совершенно точно определил, что у собственно войны всего одно средство победы — бой, но из —за морального фактора на те принципы, которыми достигается военная победа, нужно смотреть шире, и цель боя может быть достигнута без боя (выделено Клаузевицем):

*«Цель боя не всегда заключается в уничтожении участвующих в нем вооруженных сил и может быть достигнута без действительного столкновения, посредством одной постановки вопроса о бое и складывающихся вследствие этого отношений. Отсюда становится понятным, почему оказывались возможными целые кампании, ведшиеся с большим напряжением, в которых фактические бои не играли существенной роли. Военная история подтверждает это сотнями примеров. Мы не станем рассматривать, часто ли в подобных случаях бескровное решение оказывалось правильным, т. е. не заключало в себе **внутреннего противоречия** с природой войны, а также могли ли бы выдержать строгую критику некоторые знаменитости, создавшие свою славу в этих походах; нам важно лишь показать **возможность** такого хода войны»*.¹

Моральные силы противника — это такая же сила, как и его материальная сила, и надо быть не государственным деятелем, а дебилом или предателем, чтобы не принять мер к уничтожению моральной силы противника и сохранению своей. И вот почему.

«Когда мы говорим об уничтожении неприятельских вооруженных сил, — мы это настойчиво подчеркиваем, — нас ничто не обязывает ограничить это понятие одними материальными силами; мы подразумеваем и силы моральные, ибо моральные и физические

¹ К. Клаузевиц. О войне. М.: ЭКСМО, СПб.: Изд-во Terra Fantastica, 2003, с. 53.

силы теснейшим образом связаны и неотделимы одна от другой. Но именно здесь, когда мы ссылаемся на неизбежное воздействие, которое крупный акт уничтожения (значительная победа) оказывает на все остальные операции, мы должны обратить внимание на то, что моральный элемент является наиболее текучим, если можно так выразиться, а следовательно, легче всего распространяется по всем вооруженным силам. Противовесом преобладающего по сравнению со всеми остальными средствами значения уничтожения неприятельских вооруженных сил являются его дороговизна и рискованность; последних можно избегать, только избирая себе иные пути.

Что средство это дорогое, само собой понятно, так как затрата собственных вооруженных сил при прочих равных условиях тем значительнее, чем больше ориентируются наши намерения на уничтожение неприятельских сил.

Опасность этого средства заключается в том, что высокая действенность, которой мы добиваемся, обратится в случае неудачи против нас со всеми ее величайшими невыгодами.

Поэтому другие пути при удаче обходятся менее дорого, а при неудаче не так опасны»² — пишет Клаузевиц.

Как видите, уже к середине XIX века анализ показывал, что достижение победы путем уничтожения не материальной, а моральной силы противника гораздо выгоднее и гораздо безопаснее, нежели достижение ее единственным имеющимся у войны средством — боем. Но для уничтожения моральных сил противника и соответственного укрепления своих моральных сил тоже нужны снаряды и этими снарядами являются идеи, и нужны те, кто будет метать в противника эти снаряды, — пропагандисты. Давайте предварительно о них.

Бойцы «невидимого фронта»

Сегодня, когда само понятие «пропаганда» стало легальным, бойцами этого рода войск считаются журналисты и различного рода лекторы, общающиеся с массами. Это так, но это лишь надводная часть айсберга и, следует заметить, самая безопасная для противника и самая бесполезная для своих. Ведь массы понимают, что эти люди сейчас будут их в чем—то убеждать, причем заведомо врать и не говорить правду, поэтому эффективность этих людей далека от идеала.

Кроме этого, во времена Клаузевица (умер в 1831 году) официальных пропагандистов вообще не было, как не было ни радио, ни ТВ, а грамотных в массах народа было очень мало. Но ведь Клаузевиц уже отмечает уничтожение моральных сил противника как общепринятую практику. Кто в те времена уничтожал моральный дух врага?

Первое, что приходит в голову, — это дезертиры и трусы в рядах противника. Это, конечно, так, и это всегда так, но, во—первых, это самодеятельность, поскольку в те времена было очень трудно передать панические идеи трусам противника, кроме того, как с ними поступать, знали с древнейших времен все воюющие стороны, и совсем бесполезный для боя пистолет офицера, как личное оружие, был предназначен именно для этого — быстро убить паникера. Во—вторых, даже в наше время массы мало что определяют, а уж в те времена такое дело, как война, их вообще не касалось: плати подати и сиди молча! Быть или не быть войне, продолжать ее или сдаться и заключить мир — определяла элита страны: король, аристократия и парламент, если он был. То есть круг тех, у кого надо было уничтожать моральные силы, был не очень велик и доступен для работы вражеских пропагандистов. Сейчас идет тотальное оглупление всего человечества, причем начинается оно с оглупления элиты, правящей государствами. Раньше это тоже было, и заканчивалось это крушением и элиты, и государства. С точки зрения умственного развития элиты смерть Николая II и крушение аристократии России выглядят совершенно естественно — таким дегенератам

² Там же, с. 55

места под солнцем не должно быть. Вообще—то я считаю чтение монархиста И. Солоневича бесполезно потерянным временем, но не могу не согласиться с его оценкой элиты дореволюционной России: *«Все те же три кита, на которых основывался наш правящий слой: безмозглость, бездарность и бесчестность»*.³ Действительно, ведь еще в недалеком прошлом элита России не только знала, как сохранить моральные силы России, но и как достичь военной победы без боя. Для примера повторю свой текст из ранней работы по примерно этой же теме.

1738 год, в России правит императрица Анна Иоанновна, военные дела России возглавляет фельдмаршал В. Миних.

Россия умирjala крымских татар и вела войну с Турцией. В Швеции в это время истосковались по деньгам тогдашних врагов России — французов — образовалась значительная партия, требующая войны с Россией. Король Швеции был связан представительными органами власти. Он не хотел новой войны с Россией и даже пытался обосновать свою позицию отсутствием необходимой конъюнктуры. На что «ястребы» шведской секретной комиссии нагло ему ответили: *«Надобно жалеть, что мы нынешними конъюнктурами не пользовались и войска на помощь Станиславу не послали, особенно в то время, когда город Данциг еще не покорился: мы все ждем революции в России, ждем уже 14 лет и все не дождемся, видно, мы до тех пор будем ждать, когда небо на Россию упадет и всех подавит: тогда нам полезна конъюнктура будет»*.⁴

Поскольку эти настроения у дворянства умело подогревал ливрами французский посол, то, естественно, русский посол Бестужев рублями подогревал мирные настроения шведского кабинета министров, представителей бюргеров, духовенства, крестьян. То есть Бестужев покупал в шведском парламенте бойцов невидимого фронта России, покупал ей пропагандистов для ослабления моральных сил Швеции с целью недопущения ее войны на стороне Турции. Но вот нахальный француз, который уже истратил на эти цели по слухам 300 000 ефимков, взял и в одну ночь сунул бюргерам 6000 ефимков сразу.⁵ Бюргеры переметнулись на французскую сторону. Мир между Россией и Швецией повис на волоске, шведам осталось только официально оформить союз с Турцией и они через Марсель посылают в Турцию предложения выступить на ее стороне против России. А дубликаты предложений дают опытному разведчику майору Синклеру, чтобы он их доставил в Турцию напрямую — через Польшу.

Шведский король информирует о миссии майора Синклера российского посла, тот слезно просит Петербург перехватить Синклера и «аневлировать» его, а потом пустить слух, что на него напали разбойники. Петербург, как всегда, промедлил, и Синклер проскользнул в Порту. Но и в Петербурге все же дела двигаются: на охоту за Синклером уезжает поручик Левицкий, а за Рогоци и молодым Орликом (курьерами между Турцией и Францией) отправляются в путь капитан Кутлер и поручик Веселовский. Этим тоже дают ориентировку на Синклера. Как видно, и в те времена разведка России кое—что умела. Синклер попался Кутлеру и Левицкому на обратном пути, когда ехал с ответом Турции в Швецию.

Разумеется, этот Джеймс Бонд восемнадцатого века скоростно скончался, а бумаги его были переданы русскому послу в Польше. Но на разбойников смерть Синклера свалить не удалось, и в Стокгольме начался скандал. За смерть Синклера шведские «ястребы» пообещали убить Бестужева. Посол в одночасье деньги для взяток отдал на хранение голландскому послу, все расписки и счета взяточников, а также секретные бумаги сжег и в

³ И.А. Солоневич. Наша страна. XX век. М.: Изд-во журнала «Москва», 2001, с. 36. (Далее—Солоневич)

⁴ См. Соловьев. История России с древнейших времен. Кн. X. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1963, с. 611. (Далее — Соловьев)

⁵ Соловьев, с. 620

посольстве укрепился, ожидая смерти. Но король усилил охрану посольства и погрома не допустил.⁶

Конечно, это сюжет для «Трех мушкетеров», но смотрите последствия парламентаризма. Король Швеции — за мир, а парламент — одна сплошная «пятая колонна»: часть его куплена русскими, часть французами, часть англичанами. В то время не стеснялись, никто не придумывал словосочетаний типа «Движение Демократическая Россия», а говорили прямо: русская партия, французская партия, английская партия.

Но заметьте, даже тогда в Швеции, как и сегодня в России, никто в парламенте не говорил, что не надо войны потому, что лично его купила Россия. Нет, наоборот, самые продажные подонки (пропагандисты тех времен) и были наиболее озабочены «государственными интересами», типа «война опять окончится поражением Швеции», «зачем нам эти финские болота», «народ разорен и не хочет войны», «Англия нас не поддержит» и т. д., и т. п. Этим они подрывали боевой дух Швеции, оставляя России Финляндию и Прибалтику без сражений, хотя шведы могли в то время без особого труда эти земли отвоевать у связанной войной с Турцией России.

«Пятая колонна» при дегенератах у власти

А Россия Николая II уже не только неспособна была подавить моральный дух противника, но и начисто была неспособна сохранить свой боевой дух. Перед Первой мировой войной ротные фельдфебели учили солдат, что «унутренний враг России — жида и скубенты». Но разве они?!

Да, в составе террористических организаций эсеров и в партии прочих социалистов было много и евреев, и бывших студентов. Но разве эти партии сломили дух России в Первой мировой войне? Да, в составе редакций всяких газет и журналов было много евреев и бывших студентов, и эти газеты хором высказывали мнение, что России не победить, что жертвы напрасны. Что генералы бездарны, что императрица — немецкая шпионка, что Россией правит Распутин и т. д. То есть «страшно переживали» за Россию, внося в умы ее граждан мысль, что воевать бессмысленно и бесполезно. Но что бы они смогли, если бы русская армия наступала?

А она отступала, и боевой дух ее падал не из—за стонов газетчиков в тылу, а от отсутствия боеприпасов. Генерал А.И. Деникин в «Очерках русской смуты» написал о днях, когда был начальником 4-й стрелковой дивизии: *«Весна 1915 года останется у меня навсегда в памяти. Великая трагедия Русской Армии — отступление из Галиции. Ни патронов, ни снарядов. Изю дня в день кровавые бои, изю дня в день тяжкие переходы, бесконечная усталость — физическая и моральная, то робкие надежды, то беспросветная жуть . Помню сражение под Перемышлем в середине мая. Одиннадцать дней жестокого боя 4-й стрелковой дивизии... одиннадцать дней страшного гула немецкой тяжелой артиллерии, буквально срывающей целые ряды окопов вместе с защитниками их. Мы почти не отвечали — нечем. Полки, истощенные до последней степени, отбивали одну атаку за другой, — штыками или стрельбой в упор, лилась кровь, ряды редели, росли могильные холмы... два полка уничтожены одним огнем.*

Господа французы и англичане! Вы, достигшие невероятных высот техники, вам небезынтересно будет услышать такой нелепый факт из русской действительности. Когда, после трехдневного молчания нашей единственной шестидюймовой батареи, ей подвезли пятьдесят снарядов, об этом сообщено было по телефону немедленно всем полкам, всем ротам, и все стрелки вздохнули с радостью и облегчением» .⁷

⁶ Соловьев, с. 623

⁷ Н. Яковлев. 1 августа 1914, М.: Молодая гвардия, 1974, с. 124

Слова Деникина вызывают удивление, поскольку за первые пять месяцев войны было израсходовано всего 37 % запасенных до войны снарядов.⁸ Почему же фронт остался без боеприпасов в следующие пять месяцев, о которых пишет Деникин? Историк Н. Яковлев, опираясь на расчеты тогдашнего начальника Главного артиллерийского управления генерала А. Маниковского, пишет:

«Простой подсчет объясняет эмоциональный накал приведенных строк. За пять месяцев Великого Отступления 76–мм «мотовки» снарядов израсходовали немногим более 4 миллионов выстрелов. В 1915 году армия получила свыше 10 миллионов таких снарядов отечественного производства, 1,2 миллиона поступило из—за рубежа и перешел запас снарядов 1914 года — 4,5 миллиона. К этому нужно добавить 1,3 миллиона снарядов к средним калибрам, поставленных в 1915 году русской промышленностью, и еще несколько сот тысяч таких снарядов, оставшихся от 1914 года. Грубо говоря, 18 миллионов снарядов! Сопоставление цифр поступления снарядов за год и расхода их — интригующая загадка. Можно было бы сослаться на то, что, скажем, поставки увеличились к концу года, а к лету была нехватка. Фактические данные не подтверждают этого — из 10 миллионов снарядов для 76–миллиметровых пушек 4 миллиона поступили в первой половине года» .⁹

То же самое повторилось и в 1916 году. Общее на всех фронтах наступление русской армии на флангах сразу захлебнулось, а «Брусилловский прорыв» Юго—Западного фронта захлебнулся к сентябрю из—за все той же нехватки снарядов. Генерал Маниковский разводит руками: *«Если взять расчет по той норме, сколько в течение пяти месяцев верденские орудия выпускали снарядов в сутки, и начать наступление по всему фронту, то есть от Балтийского моря до Персии, то мы могли на всем этом протяжении поддерживать из всех наших орудий верденский огонь в течение месяца. На складах у нас тогда имелось 30 миллионов снарядов» .¹⁰*

И Маниковскому трудно не поверить, ведь этими снарядами воевали три года Гражданской войны и еще в конце 30–х проектировали пушки под уже устаревший артвыстрел только потому, что склады были завалены снарядами, оставшимися неизрасходованными с Первой мировой. Упомянутый историк Н. Яковлев делает такой вывод: *«Дело было в другом. Помимо психологических причин, образно описанных Маниковским, в деле артиллерийского снабжения хозяйничали чьи—то незримые руки. Кто—то был заинтересован в том, чтобы императорская армия терпела поражения из—за нехватки снарядов, в то время как тыловые склады забивались ими до предела. Не в ожидании ли того времени, когда в бой пойдет армия буржуазной России?» .¹¹*

С этим тоже приходится согласиться, поскольку все «жиды и скубенты» вместе не сумели бы помешать движению боеприпасов на фронт. Яковлев называет этих владельцев «незримых рук» масонами, но это вряд ли. В 1985–1991 годах они называли себя демократами и либералами, радуясь, что им уже не придется, как в 1937 году, называть себя «жертвами сталинизма». А в научном обороте для этих людей с 1936 года появился термин «пятая колонна».

Главы страны: сегодня и тогда

⁸ Там же, с. 125.

⁹ Там же, с. 126.

¹⁰ Там же, с. 127

¹¹ Там же, с. 126

Правда, раньше «пятую колонну» ни в одной стране не возглавлял ее действующий президент, поскольку это по смыслу «пятой колонны» немыслимо. Сейчас же так безапелляционно сказать трудно.

Примером может служить дело полковника Буданова, который лично убил чеченку, которая, по его мнению, была снайпером чечбандитов. Дело в сути своей обыденное и нет армии, в которой подобное можно было бы предотвратить даже угрозой жестокого наказания. Но для подрыва моральной силы противника его солдатам необходимо постоянно внушать, что мы пленных никогда не убиваем, что мы им всегда рады и очень хорошо к ним относимся. Ведь масса солдат противника, как и любая масса, очень боится смерти, и мысль о том, что лучше сдаться в плен, пропаганда должна непрерывно закладывать им в голову. Поэтому пока идет война, исключаются любые сообщения об убийстве в своем плену солдат противника, поскольку это увеличивает его сопротивление и, соответственно, гибель от этого сопротивления своих солдат.

Надо было молчать о деле Буданова и потому, что чеченские бандиты — в основном молодые мужчины, и сообщение об убийстве девушки вызовет у них дополнительную ярость, т. е. дополнительное укрепление боевого духа. Не будем наивными, ведь не случайно из сотен тысяч случаев произвола и убийств, совершенных немецкими солдатами в ходе Великой Отечественной войны, советской пропагандой в качестве образца было выбрано убийство пленной девушки — Зои Космодемьянской. Раздувание «дела полковника Буданова» на весь мир было только в интересах главарей чеченской стороны — смерть этой девушки сокращает сдачу в плен чечбандитов и повышает их ярость, что, соответственно, ведет к продолжению войны. А России раздувание «дела Буданова» несет неоправданную дополнительную гибель солдат российской армии.

Вы спросите: а что же было делать с Будановым? Молчать! Сообщить, что это чеченская провокация, Буданова тихо наказать, но до конца войны и об этом молчать, если уж стеснялся врать.

Отвлекусь на пример. Вот выше я привел случай из XVIII века со шведским майором Синклером, которого не удалось тихо убрать. Естественно, от правительств разных стран пошли в Россию гневные запросы, как я уже писал, опять возникла угроза войны со Швецией. Императрица, тоже, естественно, страшно возмутилась: как смели о ней такое подумать?! Она писала в Дрезден: *«Сие безумное, богомерзкое предприятие нам подлинно толь наипаче чувствительно, понеже не токмо мы к тому никогда указу отправить не велели, но и не чаем, чтоб кто из наших оное определить мог»*.¹²

Императрица этим враньем не сильно и грех на душу брала, поскольку действительно приказ на ликвидацию Синклера дал фельдмаршал Миних, и, как честный генерал, он дал его письменно 23 сентября 1738 года: *«Понеже из Швеции послан в турецкую сторону с некоторою важною комиссиею и с писмами маеор Синклер, который едет не своим, но под именем одного называемого Гагберха, которого ради высочайших ее и. в—ства интересов всемерно потребно тайным образом в Польше перенять и со всеми имеющимися при нем писмами. Ежели по вопросам об нем где уведаете, то тотчас ехать в то место и искать с ним случая компанию свесть или иным каким образом ево видеть: а потом наблюдать, не можно ль ево или на пути, или на каком другом скрытном месте, где б поляков не было, постичь. Ежели такой случай найдете, то старатца его умертвить или в воду утопить, а писма прежде без остатка отобрать»*.

Теперь Миниху надо было что—то делать, и он предлагает Императрице такую версию: *«И тако вашему и. в—ству должностнейше засвидетельствую, что я в сем приключении ни малейшего участия не имею, и никогда и ни в какое время никому для произведения такого скаредного дела комиссии не давал, ниже уполномачивал, или толко к тому повод подал. А*

¹² Соловьев, с. 705.

что до именованного в берлинской ведомости Кутлера касается, то я все полковые книги рассмотреть велел, и хотя находится, что один сего имени Кутлер в службе вашего и. в—ства капитаном обретался, однако ж оной еще в прошлом году со многими другими офицерами, которые отчасти сами о том просили, отчасти же и для своего поступка свои абшиты получили, из которых многие в польскую службу вступили, а другие еще и поныне под именем российских офицеров по разным местам в Польше живут и бог знает от кого и через кого тамо содержаны быть имеют».¹³

Все это, конечно, выглядело шитым белыми нитками, поскольку из—за спешки офицеры получали паспорта у австрийского посла в Варшаве на свои подлинные имена.¹⁴ Но не признаваться же в ущерб России!

Капитана Кутлера и поручика Левицкого спрятали в Сибири и вернули в Европейскую Россию только через 4 года, но русские цари свои обязанности знали, и хотя Анна Иоанновна уже умерла, но императрица Елизавета велела произвести через чин: капитана Кутлера — в подполковники, поручика Левицкого — в майоры, бывших с ними четырех сержантов — в прапорщики.¹⁵ Анна Иоанновна и Миних предотвратили удар по России с севера многими мерами, и в том числе тем, что не дали укрепить моральную силу шведов идеей мести за Синклера.

А теперь вернемся к делу Буданова. На второй или третий день после убийства, когда следствие по его делу еще только началось, Президент Путин вызвал в кабинет телевидение и перед всем миром принял начальника Генштаба Квашнина, который громогласно объявил, что российские полковники убивают пленных чеченских девушек. У меня, как и в 1916 году у депутата Госдумы России Милюкова, вертится на языке вопрос: «Это глупость или измена?»

Итак, имеются для пропаганды средства радио и телевидения или нет, но главными пропагандистами противника являются члены «пятой колонны» в данной стране, особенно «властители дум». Кто за деньги, а кто по глупости — это уже не суть важно. Иван Солоневич, монархист, удравший от большевиков за рубеж, так характеризует властителей дум Российской империи: «С моей лично точки зрения, властители дум были почти сплошной сволочью — в буквальном смысле этого слова. Они, в общем, делали то же, что в эмиграции делали профессора Милюков и Одинец: звали молодежь на каторжные работы и сами пожинали гонорары. Молодежь — бросала бомбы или возвращалась в СССР, и ее «жертвы» властители дум записывали на свой текущий счет. Никто из них повешен не был, и почти никто не попал даже и на каторгу. Что же касается ссылки — то она играла решительно ту же роль, как развод для киноартистки: реклама, тираж и гонорары».¹⁶

Солоневичу виднее — он сам был властителем дум, которому рекламу сделали большевики, сослав на Соловки. И Солоневич знает, что при Сталине таких властителей дум, о которых он пишет как о сволочах, расстреливали и сажали. Но Сталина он ненавидит, поскольку, рассуждая о сволочах, в зеркало ему взглянуть было некогда.

Однако отложим на время общий разговор о личном составе войск пропаганды, чтобы конкретно познакомиться с одним из организаторов таких войск.

Гитлер — ученик англосаксов

¹³ Соловьев, с. 705.

¹⁴ Соловьев, с. 706.

¹⁵ Соловьев, с. 708.

¹⁶ Солоневич, с. 94.

В Германии времен Второй мировой войны главным пропагандистом считается министр пропаганды Рейха Йозеф Геббельс. Не хочу отнимать у него заслуг, но он все же не более чем помощник Адольфа Гитлера и никогда, судя по некоторым деталям, в вопросах пропаганды полностью самостоятельным не был.

А Гитлер убийственную роль пропаганды испытал на собственной шкуре, когда был солдатом Первой мировой войны. В 1924 г. он написал по этому поводу в своей книге «Майн Кампф»:

«Начав все глубже вникать во все вопросы политики, я не мог не остановить своего внимания и на проблемах военной пропаганды. В пропаганде вообще я видел инструмент, которым марксистско—социалистические организации пользуются мастерски. Я давно уже убедился, что правильное применение этого оружия является настоящим искусством и что буржуазные партии почти совершенно не умеют пользоваться этим оружием. Только христианско—социальное движение, в особенности в эпоху Люэгера, еще умело с некоторой виртуозностью пользоваться средствами пропаганды, чем и обеспечивались некоторые его успехи.

Но только во время мировой войны стало вполне ясно, какие гигантские результаты может дать правильно поставленная пропаганда. К сожалению, и тут изучать дело приходилось на примерах деятельности противной стороны, ибо работа Германии в этой области была более чем скромной. У нас почти полностью отсутствовала какая бы то ни было просветительная работа. Это прямо бросалось в глаза каждому солдату. Для меня это был только лишний повод глубже задуматься над вопросами пропаганды.

Досуга для размышлений зачастую было более чем достаточно. Противник же на каждом шагу давал нам практические уроки.

Эту нашу слабость противник использовал с неслыханной ловкостью и поистине с гениальным расчетом. На этих образцах военной пропаганды противника я научился бесконечно многому. Те, кому сие по обязанности ведало надлежало, меньше всего задумывались над прекрасной работой противника. С одной стороны, наше начальство считало себя слишком умным, чтобы чему бы то ни было учиться у других, а с другой стороны, не хватало и просто доброй воли.

Да была ли у нас вообще какая бы то ни было пропаганда?

К сожалению, я вынужден ответить на этот вопрос отрицательно. Все, что в этом направлении предпринималось, было с самого начала настолько неправильно и никудышно, что никакой пользы принести не могло, а зачастую приносило прямой вред.¹⁷

...Таким образом, чем шире та аудитория, на которую мы хотим воздействовать, тем тщательнее мы должны иметь в виду эти психологические мотивы. Так, например, было совершенно неправильно, что германская и австрийская пропаганда в юмористических листках все время пыталась представлять противника в смешном виде. Это было неправильно потому, что при первой же встрече с реальным противником наш солдат получал совершенно иное представление о нем, чем это рисовалось в прессе. В результате получался громадный вред. Солдат наш чувствовал себя обманутым, он переставал верить и во всем остальном нашей печати. Ему начинало казаться, что печать обманывает его во всем. Конечно, это никак не могло укреплять волю к борьбе и закалять нашего солдата. Напротив, солдат наш впадал в отчаяние.

Военная пропаганда англичан и американцев, напротив, была с психологической точки зрения совершенно правильной. Англичане и американцы рисовали немцев в виде варваров и гуннов; этим они подготовляли своего солдата к любым ужасам войны.

Английский солдат благодаря этому никогда не чувствовал себя обманутым своей прессой. У нас же дело обстояло как раз наоборот. В конце концов наш солдат стал считать, что

¹⁷ А. Гитлер. Моя борьба. Ашхабад: Т-Око, 1992, (Далее — Гитлер)

вся наша печать — «сплошной обман». Вот каков был результат того, что дело пропаганды отдали в руки ослов или просто «способных малых», не поняв, что на такую работу надо было поставить самых гениальных знатоков человеческой психологии. Полное непонимание солдатской психологии привело к тому, что немецкая военная пропаганда стала образцом того, чего не надо делать.

А между тем уже у противника мы могли бы научиться в этом отношении очень многому. Нужно было только без предрассудков и с открытыми глазами наблюдать за тем, как в течение четырех с половиной лет, не ослабляя своих усилий ни на одну минуту, противник неустанно бил в одну и ту же точку с громадным для себя успехом.

Но хуже всего у нас было понято то, что является первейшей предпосылкой всякой успешной пропагандистской деятельности, а именно, что всякая пропаганда принципиально должна быть окрашена в субъективные цвета. В этом отношении наша пропаганда — и при том по инициативе сверху — так много грешила с первых же дней войны, что поистине приходится спросить себя: да полно, одной ли глупостью объяснялись эти вещи?!

Что сказали бы мы, например, по поводу плаката, который должен рекламировать один определенный сорт мыла, но который стал бы при этом проводить в массы ту мысль, что и другие сорта мыла довольно хороши.

В лучшем случае мы бы только покачали головой по поводу такой «объективности». Но ведь это относится и к политической рекламе. Задача пропаганды заключается, например, не в том, чтобы скрупулезно взвешивать, насколько справедливы позиции всех участвующих в войне сторон, а в том, чтобы доказать свою собственную исключительную правоту. Задача военной пропаганды заключается в том, чтобы непрерывно доказывать свою собственную правоту, а вовсе не в том, чтобы искать объективную истину и доктринерски излагать эту истину массам даже в тех случаях, когда это оказывается к выгоде противника.

Огромной принципиальной ошибкой было ставить вопрос о виновниках войны так, что виновата—де не одна Германия, но также—де и другие страны. Нет, мы должны были неустанно пропагандировать ту мысль, что вина лежит всецело и исключительно только на противниках. Это надо было делать даже в том случае, если бы это и не соответствовало действительности. А между тем Германия и на самом деле не была виновата в том, что война началась.

Что же получилось в результате этой половинчатости.

Ведь миллионы народа состоят не из дипломатов и не из профессиональных юристов. Народ не состоит из людей, всегда способных здраво рассуждать. Народная масса состоит из людей, часто колеблющихся, из детей природы, легко склонных впасть в сомнения, переходить от одной крайности к другой и т. п. Как только мы допустили хоть тень сомнения в своей правоте, этим самым создан уже целый очаг сомнений и колебаний. Масса уже оказывается не в состоянии решить, где же кончается неправота противника и где начинается наша собственная неправота. Масса наша в этом случае становится недоверчивой, в особенности когда мы имеем дело с противником, который отнюдь не повторяет такой глупой ошибки, а систематически бьет в одну точку и безо всяких колебаний взваливает всю ответственность на нас. Что же тут удивительного, если в конце концов наш собственный народ начинает верить враждебной пропаганде больше, чем нашей собственной» .¹⁸

Как видите, Гитлер еще в окопах начал думать над приемами пропаганды и всецело использовал их для формирования своей партии, победы на выборах, а затем в ходе войны. Гитлер сделал пропаганду мощнейшим родом войск. К сожалению, его опыт в СССР был под запретом, его книги изымают из продажи до сих пор и главным образом потому, что официальные «пропагандисты» послесталинского СССР были настолько пигмеями против

¹⁸ Гитлер, с. 151–152.

Гитлера, что оказались неспособными разбить не только внешнего врага, но и внутреннего. Интересно, что и историки всех стран чем больше времени проходит после войны, тем меньше акцентируют внимание на пропаганде и тем больше страниц посвящают технике, оружию и т. д. А в ходе Второй мировой войны и сразу после нее мощь этого рода войск Германии настолько была в глаза, что рассмотрению немецкой пропаганды место уделяли все — от публициста Андре Моруа до английского военного теоретика Д. Фуллера. К примеру, в своем написанном по горячим следам в 1948 г. труде «Вторая мировая война 1939–1945 гг. Стратегический и тактический обзор» Фуллер о важности пропаганды пишет уже в первой главе:

«К несчастью для Британии и Франции, Германия в 1933 г. подпала под влияние человека с весьма определенными политикой и планами человека, соединявшего в себе качества реалиста, идеалиста и провидца, который для одних был просто Гитлером, а для других самим богом.

«Кто говорит, что я собираюсь начать войну, как сделали эти дураки в 1914 году, — кричал Гитлер. — Разве все наши усилия не направлены к тому, чтобы избежать этого? Люди в большинстве своем совсем лишены воображения... Они слепы к новому, к незнакомым вещам. Даже мысль генералов бесплодна. Они барахтаются в паутине технических знаний. Созидательный гений всегда выше круга специалистов».

Еще в 1926 г., когда Гитлер только писал второй том «Mein Kampf», он полностью отдавал себе отчет в том, что в грядущей войне «моторизация» будет «преобладать и сыграет решающую роль». Он верил в доктрину абсолютной войны Клаузевица и в стратегию сокрушения. Он считал войну орудием политики, а так как его политическая цель заключалась в захвате Lebensraum для немцев, то Гитлер соответствующим образом разрабатывал тактические планы. Целью Гитлера было в кратчайший срок при минимальном ущербе для материальных ценностей сломить волю противника к борьбе. Его тактика основывалась на использовании пропагандистского наступления и последующего молниеносного удара. Гитлер пересмотрел теорию Дуэ с точки зрения последовательности действий: нужно подорвать моральное состояние мирного населения противника до, а не после начала военных действий, не физически, а интеллектуально. Гитлер говорил: «Что такое война, как не использование хитрости, обмана, заблуждений, ударов и неожиданностей?.. Есть более глубокая стратегия — война интеллектуальным оружием... Зачем мне деморализовать его (противника) военными средствами, когда я могу достичь того же самого лучше и дешевле другими путями».

Из приводимой ниже цитаты из книги Раушинга видна суть теории Гитлера: «Место артиллерийской подготовки перед атакой пехоты в позиционной войне в будущем займет революционная пропаганда, которая сломит врага психологически, прежде чем вообще вступят в действие армии. Население вражеской страны должно быть деморализовано, готово капитулировать, ввергнуто в состояние пассивности, прежде чем зайдет речь о военных действиях.

Мы будем иметь друзей, которые помогут нам во всех вражеских государствах. Мы сумеем заполучить таких друзей. Смятение в умах, противоречивость чувств, нерешительность, паника — вот наше оружие...

*Через несколько минут Франция, Польша, Австрия, Чехословакия лишатся своих руководителей. Армия останется без генерального штаба. Все политические деятели будут устранены с пути. Возникнет паника, не поддающаяся описанию. Но я к этому времени уже буду иметь прочную **связь** с людьми, которые сформируют новое правительство, устраивающее меня»» .¹⁹*

В книге «Убийство Сталина и Берия» я писал, что считаю Гитлера великим полководцем, т. е. человеком, способным выиграть любое сражение с любым противником, но неважным

¹⁹ Дж. Ф.С. Фуллер. Вторая мировая война 1939 — 1945 гг., М.: Иностранная литература, 1956, с. 58.

стратегом, и как стратег, сильно уступающим Сталину в умении выиграть войну. Фуллер считает, что Гитлер базировал свои идеи на доктрине абсолютной войны Клаузевица, а я в этом сильно сомневаюсь. Сомневаюсь, что собрался бы выиграть в 8 недель войну с СССР тот, кто понял в первой главе книги Клаузевица раздел 8 «Война не состоит из одного удара, не имеющего протяжения во времени». А в этом разделе, в частности, стратеги предупреждаются (выделено Клаузевицем): *«В дальнейшем изложении мы подробно остановимся на рассмотрении того обстоятельства, что часть сил сопротивления, которая не может сразу быть приведена в действие, часто составляет гораздо более значительную их долю, нежели это кажется на первый взгляд; благодаря этому даже в тех случаях, когда первое решительное столкновение разыгрывается с большой мощью и в значительной мере нарушает равновесие сил, все же последнее может быть восстановлено. Здесь мы ограничимся лишь указанием, что природа войны не допускает полного одновременного сбора всех сил»*.²⁰

Но в области пропаганды Гитлер действовал и искусно, и целеустремленно. Возьмем такой момент. Исполнительным директором службы новостей Третьего Рейха и начальником пресс—службы Имперского министерства иностранных дел Германии во времена Второй мировой войны был оберштурмбанфюрер СС Пауль Карл Шмидт. После войны он под псевдонимом Пауль Карель (Карелл) написал историю боев на Восточном фронте. О первом дне войны (22 июня 1941 года) он рассказывает: *«Русские все еще находились в своих районах сосредоточения — монгольские строительные батальоны, военнослужащие которых занимались возведением оборонительных сооружений. Там, где немцы сталкивались с ними, успевшие занять оборону бойцы стройбата небольшими группами, численностью до взвода, оказывали упорное и даже отчаянное сопротивление. Немецкие солдаты начинали осознавать, что с таким противником нельзя не считаться. Эти люди демонстрировали нападавшим не только храбрость, но и изрядное коварство. Они в совершенстве владели техникой маскировки и устройства засад и были превосходными стрелками.*

...126-я пехотная дивизия из земли Рейн—Вестфалия, сражаясь бок о бок с солдатами из Шлезвиг—Гольштейна, также на собственном горьком опыте познала силу и стойкость советских войск. 2-й батальон 422-го пехотного полка понес серьезные потери. Бойцы пулеметного заслона затаились в полях среди неубранных зерновых и дождались, когда первая волна атакующих прокатится дальше. Во второй половине дня, когда ничего не подозревающий капитан Ломар повел свой находившийся в резерве батальон на передовую, поле ожило. Сам командир батальона скоро оказался в списках убитых, а его заместитель — среди тех, кто получил тяжелые ранения. Целой роте потребовалось три часа на то, чтобы очистить поле от врага. Солдаты противника продолжали стрелять даже тогда, когда немцы подошли к ним вплотную, и с расстояния трех метров забросали гранатами»
21

Монголия была союзником СССР, но ее огромным границам угрожали японцы, и СССР за всю войну не попросил у Монголии ни единого солдата. Тогда откуда у гитлеровского пропагандиста взялись монголы в первый же день войны? А вы вспомните, как Гитлер в «Майн Кампф» одобрительно отзывался об англосаксах: *«Англичане и американцы рисовали немцев в виде варваров и гуннов»*. И Гитлер, как вы помните, не собирался «начать войну, как сделали эти дураки в 1914 году». Вот и начала немецкая пропаганда с первого дня войны рисовать Красную Армию как полчища свирепых и коварных монголов, скопившихся у границ Европы.

²⁰ К. Клаузевиц. О войне, с. 27

²¹ Пауль Карель. Восточный фронт. Кн. 1. Гитлер идет на Восток. 1941 — 1943. М.: Изографус, ЭКСМО, с. 21. 23. www.airforce.ru

Соответственно, убийство этих недочеловеков будет, во—первых, благом для цивилизованного мира, а, во—вторых, это трусливые, не знающие военного дела варвары, которых культурному немецкому солдату совершенно нечего бояться.

А вот еще интересный нюанс немецкой пропаганды, о котором оберштурмбанфюрер Шмидт позабыл сообщить. Историк Андрей Сухоруков (о нем несколько позже) в ходе интервью решил уточнить у Героя Советского Союза, летчика—штурмовика Григория Максимовича Рябушко один момент:

« А.С. Григорий Максимович, вот вы упомянули несколько раз, что немцы «илов» боялись как—то по—особому, сильнее всех других самолетов? Опять же говорите, что немцы смертниками вас называли? Но вам—то это откуда известно? »

Г.Р. Да, уж поверь, известно точно. Дело было в уже Польше, кажется, в марте или апреле 1945—го. Была оперативная пауза, летали тогда мы мало — один, иногда два вылета в день. Война кончалась, и мы чувствовали, что еще немного, и конец Гитлеру. В этот день погода была солнечной, мы уже слетали и новых вылетов не предвиделось. И настроение было хоть куда. И потянуло нас развлечься. Аэродром наш был возле самой дороги. Смотрим, гонят по дороге большую колонну пленных. И тут кому—то из нас взбрело в голову: «А ну давай сюда с десяток фрицев! Поговорим, поспрашиваем. Глядишь, и развлечемся». Сказано—сделано. Послали техника, он с конвоем быстренько договорился. Те отобрали с десяток немцев и погнали их к нам.

Вначале немцы увидели наши самолеты. Они хоть и рядом с дорогой, но замаскированы, сразу и не разглядишь. Увидели немцы «илы» и встали. Уперлись и ни в какую не хотят идти дальше. Нас это здорово заинтересовало: что это на них нашло? — и мы решили сами пойти к ним. А когда немцы увидели нас, то тут приключилась с ними форменная истерика. Как стали они кричать! Громко! Натурально орали. Один вообще на землю упал, рыдает, бьется, лицо руками закрыл. Мы ничего понять не можем, но со стороны смешно смотреть. Здоровые мужики, а кричат как дети малые. Подходим еще ближе. Смотрю я на этих немцев, а на их лицах ужас. Я немало прожил и повидал всякое за свою жизнь, но вот такого ужаса на человеческом лице, как на лицах этих немецких солдат, я больше никогда не видел.

Подшли, стали разбираться, чего они кричат. Наш Идельчик, который очень хорошо говорил по—немецки, стал за переводчика. «Просят, — переводит, — их не расстреливать». Мы ему сразу: «А ну, спроси, а с чего они решили, что мы их будем расстреливать? Мы же летчики, а не расстрельная команда!» Он нам снова переводит: «Но ведь вы же летчики—штурмовики!!!» Так, интересно. Стали мы разбираться. Дословно я уже не помню, но разговор у нас с немцами получился примерно такой.

У немецких солдат постоянно возникал вопрос: «Что за звери летают у русских на штурмовиках? Спасения от них никакого! По головам ходят!» Немецким солдатам их немецкие «замполиты» разъяснили ситуацию так: «Русские летчики, летающие на штурмовиках, такие свирепые и бесстрашные потому, что они смертники. Терять им нечего, их на штурмовиках летать приговорили. Летают на штурмовиках у русских такие сволочи, такой сброд, который в любой бы нормальной армии, вроде немецкой, уже давно бы расстреляли, а варвары—русские приговаривают их летать на штурмовиках. И летают на «илах» такие отпетые головорезы, которым и своей жизни не жаль, только бы была возможность хоть кого—то убить. А в перерывах между полетами, чтоб эти сволочи не разбежались и опять какое—нибудь зверство не учинили, дает им русское командование немецких пленным расстреливать». Так сказать, душу отвести и удовольствие получить. Вот эти немцы и решили, что их отобрали специально, чтоб русские летчики—штурмовики могли кого—то собственноручно расстрелять. А на наш вопрос: «А с чего вы взяли, что мы смертники?» — немцы ответили, что нормальный человек, который хоть как—то бережет свою жизнь, летать так, как это делают русские штурмовики, не станет. Так атаковать, отчаянно и безжалостно, со сверхмалой высоты и наплевав на зенитный огонь,

могут только смертники, которым уже терять нечего. А таких людей нормальному человеку бояться не только не стыдно, а вроде как даже обязательно.

Вот так. Много нам эти немцы интересного рассказали, от них я и узнал, что нет для немецкого солдата—окопника самолета страшнее, чем Ил–2. Все остальные русские самолеты летают где—то там, далеко и высоко, их и не видно. А штурмовик — он вот он, постоянно висит над самой головой и смерть несет. Настоящая жуть. Поэтому я и говорю, что из всех советских самолетов Ил–2 боялись немцы больше всего. Своими ушами слышал. Не думаю, что эти немцы нам специально льстили, не до того им было» .

Если подумать, то быстро понимаешь, что такое вранье про наших летчиков Ил–2 у немцев просто обязано было быть. Ведь немецкая пропаганда внушала солдатам, что русские трусливы, их можно бить как мух, а в плен они сдаются миллионами. И вот подходят одуроченные пропагандой немецкие солдаты, полные оптимизма, к фронту, а тут чуть ли не по их головам, не обращая внимания на огонь, начинают летать Ил–2. Как отвагу этих русских летчиков совместить с общей пропагандистской идеей о том, что русские трусы и бить их элементарно? Приходилось выдумывать, что русские, в общем—то, трусы, но вот есть среди них свихнувшиеся садисты, которых обучают летать на Ил–2, и, само собой, садистов этих немного: едва—едва хватает штурмовую авиацию укомплектовать, да и те разбегутся, если немецких пленным им для расстрела не будет. Мысль не бог весть какая умная, но, как видите, действовала.

И поскольку люди Геббельса считали нужным выдумать ложь даже в таком, в общем—то, второстепенном деле, то я посоветовал бы померить температуру тем историкам, которые с абсолютной уверенностью воспроизводят цифры и факты, вышедшие из министерства пропаганды Гитлера — человека, который не только не отдал это министерство «в руки ослов» , но и открыто заявлял: «Что такое война, как не использование хитрости, обмана, заблуждений, ударов и неожиданностей?»

* * *

Из вышесказанного формулируются следующие выводы:

- противника дешевле и более безопасно разгромить морально, нежели на поле боя;***
- в связи с этим пропаганда является главным родом войск в любой войне;***
- «пятая колонна» предателей является более действенными пропагандистами, нежели официальные пропагандисты противника;***
- поскольку ложь и коварство для обмана противника естественны в любой войне, то они естественны и в военной пропаганде.***

Глава 2. Опасность лжи в пропаганде

Два типа лжи

Вообще—то люди любят слушать ложь только в одном случае — когда они хотят слышать именно ее, а это бывает только тогда, когда ложь как—то возвышает их, льстит им или оправдывает их. Человек, который из низменных интересов совершил подлость или глупость, будет впоследствии охотно слушать о себе любую ложь, оправдывающую этот его поступок. Но в остальных случаях люди не любят, когда их обманывают, и к лгунам в целом относятся отрицательно. Однако в отношениях к лжецам есть разница, которая зависит от того, по какой причине лжец врет. По этому критерию ложь можно разделить на два типа: ложь во спасение и ложь для одурачивания.

Повторю, люди не уважают и не любят всех лгунов, поскольку, в принципе, все лгуны пытаются их одурочить, но к лгунам, пытающимся враньем спасти себя или кого—то, относятся с очевидным сочувствием. Не берусь утверждать, но вполне возможно, что корни

этого сочувствия лежат в христианстве. Ведь согласно этому учению, человек в этой жизни должен стойко вынести все ее превратности и всю ее тяжесть. Он не имеет права сокращать свою жизнь, не имеет права на самоубийство. Если смотреть на самоубийство с позиции христианства, то самоубийца пытается пролезть в рай нечестным путем — не прожив то, что ему отпущено Богом, а поэтому рая он никогда не увидит. Самоубийство является настолько тяжким грехом, что раньше их даже на кладбище не хоронили, хотя на нем, безусловно, лежали и гораздо более греховные покойные. Дал тебе Бог жизнь — живи, пока Бог сам ее не отнимет!

И вот тут возникает вопрос с очень непростым ответом. Если ты ложью можешь спастись от смерти, а правда тебя погубит, то не явится ли в этом случае правда замаскированным самоубийством? А Бог—то все видит! Я не знаю, как церкви решили эту дилемму, но люди (европейцы, по крайней мере) к тем, кто врет во спасение, относятся терпимо. Это, между прочим, нашло свое отражение в уголовном законодательстве почти всех стран. По западным меркам за ложь во всех случаях (и ложь свидетеля, и ложь клеветника) следует, как правило, очень суровое наказание — в США свидетель за ложь может получить 20 лет тюрьмы. И одновременно никто не обязан свидетельствовать ни против себя, ни против своих близких, т. е. суровость наказания за ложь смягчается тем, что спасающегося освобождают от необходимости лгать. В России всегда был другой подход: у нас только свидетели и эксперты наказываются за ложь. Подсудимый же имеет право лгать как угодно, а дело суда понять, врет он или нет. И хотя сегодня и в России можно отказаться свидетельствовать себе во вред, но осталось и традиционное положение — обвиняемого никто не предупреждает об ответственности за дачу ложных показаний. Этот взгляд на ложь пропагандируемых масс следует учитывать в пропаганде — люди простят тебе ложь, если поймут, что ты врал во спасение, тем более во спасение их самих.

Выше я писал, что в деле Буданова, да и во всех аналогичных делах, Путин обязан был врать, сваливая всю вину на чеченцев. После войны его не только не осудили бы, но и испытывали бы к нему благодарность все граждане России, включая чеченцев. Русские — за то, что уменьшил ожесточение боев, уменьшил количество ответных терактов и за счет этого уменьшил людские потери русских. Чеченцы — за то, что способствовал более быстрому окончанию войны и, следовательно, меньшим людским потерям и с чеченской стороны. Недовольны этим были бы только те, кто на чеченской войне греет руки, и, как видим, Путин боится именно их недовольства.

Второй тип лжи — это ложь для одурачивания, т. е. такая ложь, которой человека заставляют делать то, чего бы он не делал, если бы знал правду. Раскрытие такой лжи воспринимается людьми очень больно, в качестве ответной реакции вспыхивает ненависть к тому, кто обманул, и полное недоверие к нему в дальнейшем. Причем, даже если такие обманутые люди уже совершили подлую или преступную глупость и теперь требуют продолжения лжи, стараясь не слушать тех, кто эту ложь разоблачает, они все равно начинают ненавидеть тех, кто обманом толкнул их на то или иное действие, и в дальнейшем не поверят уже и правде из этого источника. То есть второй тип лжи является для самой пропаганды очень опасным оружием.

Поэтому применение лжи для одурачивания любая пропаганда может вести только в условиях тотального захвата средств массовой информации, а если этого нет, то применять такую ложь себе дороже. Я на примере рассмотрю это положение ниже, а сейчас задамся вопросом: а можно ли в принципе иметь монопольные СМИ со 100 %-ной гарантией?

Соблазн велик

Владеть монопольно всеми средствами массовой информации невозможно, но соблазн этого очень велик ввиду легкости монопольного захвата видимых (официальных) СМИ. В войсках пропаганды служит, словами Мао Цзэдуна, самая умственно недоразвитая часть нации —

интеллигенция. А поскольку интеллигенция глупа, то она просто не в состоянии понять, где ложь, а где правда, в связи с чем нет необходимости контролировать каждого журналиста, каждого радио— или телекомментатора, каждого кино— или тележурналиста. Достаточно убедить их, что ложь — это правда, и стадо «элиты нации» начнет тупо, убежденно и уверенно эту ложь повторять и разукрашивать деталями в меру своей глупости. Для интеллигенции, глубоко уверенной, что умным является тот, кто умеет болтать или складно писать, камнем преткновения являются вещи, требующие элементарных, школьных знаний. Интеллигенция еще вполне разбирается в делах, в которых она сама участвует, — в еде, в сексе, в воровстве. Но уже небольшое отклонение от этих сфер человеческой деятельности — и интеллигенция полностью беспомощна. Скажите ей, что спускаемые в унитаз экскременты являются причиной расстройства желудка, и интеллигент, тот же журналист, поймет, что это глупость, что на самом деле жидкие экскременты — это не причина, а следствие расстройства желудка. Но дайте какому—либо «профессору» сказать этому же дураку— журналисту, часто имеющему университетский диплом, что некий озоновый слой защищает нас от ультрафиолетового излучения Солнца (является причиной нашей защищенности), и интеллигентный баран сам, без каких—либо взяток, будет разносить эту «новость» по миру тупо и энергично, хотя тому, что такое озон и как он образуется, учат в средней школе. И так же тупо заставит обывателя выбросить свои вполне пригодные и абсолютно безопасные бытовые холодильники и купить новые — «не портящие озонового слоя».

Отсюда возникает большой соблазн установить монополию на СМИ — это чрезвычайно легко. Достаточно поставить нужных людей в несколько влиятельных газет, телеканалов и радиостанций, раскрутить десяток подонков в качестве «умных людей» (скажем, не спускать их с экранов или дать им Нобелевскую премию), и вслед за ними толпа интеллигентствующих кретинотворцев всех остальных СМИ будет тупо вбивать в головы обывателя любую ложь в полной уверенности, что это и есть истина. Разве в СССР была такая должность — «цензор»? Разве у журналистов СССР кто—то проверял, что именно они дают в печать или в эфир? Но они все тупо долбили в головы масс, что коммунизм это молодость мира. А сегодня разве у СМИ есть цензоры? И тем не менее все эти «выдающиеся журналисты СССР» Познеры и Бовины, Боровики и прочие Яковлевы с Ладисами на 180 сменили ориентацию и так же тупо вдалбливают в головы масс, что капитализм — это молодость мира. Части этих подонков стали платить несколько больше, но остальные распространяют любую ложь задаром.

Но вернусь к началу главки. СМИ не являются монополистами в сфере информации, поскольку их конкурентом всегда является прямая передача информации от человека к человеку. Да, этот способ маломощный, но капля камень точит. Что было толку от монополии КПСС на СМИ СССР?

Конечно, силы, имеющие власть над СМИ, с прямым обменом информации между людьми борются всеми способами, и сегодня любые реальные объединения людей, в которых они могут получить информацию, минуя СМИ, энергично подменяются фиктивными — фиктивными партиями, фиктивными профсоюзами и даже фиктивными религиями, а те организации, которые не собираются становиться фиктивными, подвергаются жестокой травле СМИ и правительств, причем эту травлю не могут избежать даже очень могущественные организации, скажем, такие, как мусульманство.

Когда я пишу эти строки, во Франции пытаются ввести закон, запрещающий девочкам— мусульманкам ходить в школу в традиционных черных платочках. Дикость этого запрета сама по себе вопиющая: когда большевики ликвидировали неграмотность, мусульманки ходили в школу даже в паранджах, и этим «зверям—большевикам», официальным безбожникам, даже в голову не приходило, что такое можно запретить. Тогда отчего озверели человеколюбивые французы? Думаю, что французы здесь ни при чем, поскольку они уже много веков достаточно спокойно уживаются с мусульманами. И эта попытка оторвать от мусульман детей вряд ли нужна им. Судя по сообщениям «Европьюс», в этой

акции даже пресловутые антитеррористические соображения не имеют значения, и наказание мусульманам Франции следует за то, что «они не верят в холокост». Сегодня практически все СМИ Европы и Америки полностью в руках еврейских расистов, кое—какие свободные СМИ не имеют значения, поскольку толпа обывателя не обращает на них внимание, а еврейские расисты через массовые СМИ вводят во всем мире новую религию, суперрелигию — веру в холокост. В этом плане, как видим, во Франции еврейские расисты руками, так сказать, французских министров и депутатов зверски расправляются с диссидентами — теми, кто все еще верит Корану, а не СМИ еврейских расистов. Можно, конечно, эту акцию считать признаком силы еврейского расизма, но, на мой взгляд, это жест отчаяния. Вспомним, костры инквизиции появились не на заре христианства, когда неверующих было еще много, а в Средние века, и это был жест отчаяния католической церкви в попытке удержать монополию на свою информацию. Вот это сжигание на кострах еврейских расистов всех, кто пытается разобраться в афере холокоста, — это такой же жест отчаяния. Если бы СМИ еврейских расистов, распространяя ложь, были способны контролировать ситуацию в области пропаганды, то никаких запретов на девичьи черные платочки в школах Франции не потребовалось бы.

Таким образом, монополия СМИ на информацию — дело сомнительное, а отсюда следует, что использование пропаганды для одурачивания всегда будет иметь только кратковременный эффект и обязательно закончится провалом самой пропаганды. Какую бы монополию вы ни имели на распространение фактов, какими бы секретными ни делали архивы, а разоблачить ложь всегда можно.

Странно, но наибольший отрицательный опыт в пропаганде имеют именно еврейские расисты. Тем не менее их вера в монополию на СМИ и в наглость своей лжи остается вот уже лет 150 неизменной. Такое впечатление, что они руководствуются в своей деятельности не человеческой логикой, а звериными инстинктами, и никакие жертвы и гонения не уменьшают их уверенности, что побеждают только ложью.

Давайте в качестве примера рассмотрим эффект от лжи в пропаганде еврейских расистов накануне Второй мировой войны, тем более что я, надо думать, уже надоел читателю теоретическими выкладками. Однако примеры лживой пропаганды еврейских расистов тех времен уже малопонятны, поскольку все же прошло 70–80 лет и сменилось три поколения, поэтому примеры того, как брешут еврейские расисты, давайте возьмем современные, а результаты их брехни — с тех времен, поскольку нет никаких сомнений, что еврейские расисты и до Второй мировой лгали так же, как и сегодня.

Ниже я дам несколько разделов в качестве примера того, что было бы с монополией на ложь для одурачивания, если бы у нас не было монополии еврейских расистов на СМИ, и что у этих расистов получилось в результате их пропаганды.

Шнобелевский лауреат

Для примера того, как разоблачается ложь, я защищу доброе имя аса, но для начала не авиации, а, так сказать, российской литературы — А. Солженицына. Правда, он меня об этом не просил и, наверное, несмотря на жадность, кое-что «отстегнул» бы, чтобы я этого не делал.

Да и мне эта защита не особенно приятна, поскольку я считаю, что А. Солженицын как писатель, т. е. как человек, который должен уметь на бумаге читаемо изложить свои мысли, — дерьмо (пользуясь его лексикой), а как историк и философ — еще хуже. Но зато он гордость нынешней литературы и философии, выдающийся пропагандист и, главное, нобелевский лауреат.

Естественно, возникает вопрос о причине такого расхождения в оценке писательского дарования Солженицына между мною и Нобелевским комитетом. На самом деле это расхождение в оценке лауреатов между Нобелевским комитетом и Альфредом Нобелем, из

денег которого эти премии выдаются и завещанием которого в этом вопросе Нобелевский комитет **ОБЯЗАН** руководствоваться. Если членам этого комитета не нравится завещание Нобеля, то их никто не насилует — они вправе сброситься своими деньгами и выдавать премии за что угодно. Но деньги Нобеля обязаны выдаваться только за то, за что приказал Нобель!

Если мы возьмем «Энциклопедический словарь» послевоенного выпуска (у меня 1987 года) и прочитаем статью «Нобелевские премии», то узнаем, что они присуждаются (здесь и ниже — выделено мною) «за **выдающиеся работы** в области физики, химии, медицины и физиологии, экономики (с 1969), за **литературные произведения**, за деятельность по укреплению мира». Однако до войны составители энциклопедий как-то лучше помнили, за что Нобель распорядился выдавать свои деньги: «1) за важнейшие **открытия** в области физики, химии, медицины и физиологии; 2) за лучшее художественное произведение **идеалистического** направления; 3) за труды, способствующие торжеству идей мира».²² Почувствуйте разницу, как говорилось в надоевшей рекламе.

Открытие — это открытие, это выдающееся событие, члены Нобелевского комитета сами выдумать открытие за лауреата не сумеют, поэтому по завещанию Нобеля выдавать премии обязаны действительно тому, кому приказал Нобель, — выдающимся ученым. А вот «за выдающиеся работы» члены Нобелевского комитета могут выдать деньги А. Нобеля кому не Нобель, а они сами захотят, — чьи работы они сочтут «выдающимися», та посредственность и поучаствует вместе с ними в мародерстве наследства покойного химика. Ведь тут все ясно: нет открытий в этом году — не беда, ждите, пока они появятся, и тот ученый, который его сделает, получит повышенную премию, — так задумывал Нобель. А Нобелевский комитет, повторяю, из распорядителей воли покойного превратился в мародеров, грабящих его имущество.

Навскидку. За что, к примеру, в 1962 году получили Нобелевскую премию в области физики Л. Ландау, а в 2003 году В. Гинзбург? Они ведь никаких открытий в области физики не сделали. А если речь идет только о том, чтобы обворовать покойного Нобеля, то почему эти премии получили два еврея, а не два китайца, ведь китайцев на планете существенно больше, чем евреев?

Ведь дошло до смешного: Гинзбургу Нобелевский комитет выдал премию «за пионерские работы по сверхпроводимости и сверхтекучести». «Пионерские» это от французского слова «пионер» — первопроходец, зачинатель. То есть работы Гинзбурга, по мнению Нобелевского комитета, предшествовали открытиям сверхтекучести и сверхпроводимости. Сверхтекучесть открыл П.Л. Капица в 1938 году. (Ландау за нее уже получил Нобелевскую премию в 1962 году, а сам П.Л. Капица — в 1978 году), теперь за сверхтекучесть получает премию еще один «первопроходец» — Гинзбург. Но «первопроходец» Гинзбург родился в 1916 году, а Х. Камерлинг—Оннес открыл сверхпроводимость в 1911 году. Следует ожидать, что Нобелевский комитет вскоре будет награждать евреев за «пионерские работы» в области законов Ньютона, Галилея, Ома и т. д.

Давайте рассмотрим Нобелевские премии в области литературы. В том же 2003 году, когда Нобелевский комитет осчастливил российского еврея Гинзбурга премией в области физики, он осчастливил и одного венгерского еврея (забыл запомнить его фамилию) в области литературы. Этот писатель написал какое-то выдающееся произведение про холокост, которое до вручения ему Нобелевской премии никто не хотел читать, в связи с чем этого выдающегося писателя (сужу по растерянности корреспондентов «Европьюс») никто не знал не только в мире, но и в Венгрии. Писателей, которые могут написать книгу, но потом не могут найти того, кого можно было бы заставить ее прочесть, много. Тогда почему премию дали еврею?

²² МСЭ, Т. 7. М.: Советская энциклопедия, 1938, с. 506–507.

Но это не все. Нобель не был поклонником писателей как таковых, и премию обязал давать только тем из них, кто напишет лучшее произведение **идеалистического** направления. Поясню тем, кому это слово ничего не говорит. Идеализация — это *«представление чего—то лучшим, чем оно есть в действительности, приукрашивание действительности, представление чего—то в качестве идеала»*. Нобель хотел видеть и хотел сделать людей лучше, чем они есть. А кого, в качестве идеала, представил венгерский мастер холокоста? Немецкий концлагерь как идеальное место пребывания евреев? Толпы евреев, которые по легенде о холокосте тупо и покорно, как бараны шли в газовые камеры? Если это идеализация евреев, то неужели это их показ *«лучшими, чем они есть в действительности»*? Есть такой анекдот, в котором не сразу поймешь, в связи с чем его сочинили. Спускается летающая тарелка, из нее выходят марсиане, у каждого по три глаза, по три руки, а на груди кулон с бриллиантом с кулак. Собравшиеся зеваки спрашивают:

— Вы кто?

— Марсиане.

— И у всех марсиан по три глаза?

— Да.

— И у всех марсиан по три руки?

— Да.

— И у всех марсиан такой кулон?

— Нет, только у евреев.

Теперь понятно, что этот анекдот возник как отражение действий мародеров Нобелевского комитета. Правда, на сегодня еще не каждый еврей в науке или литературе имеет Нобелевскую премию, поскольку гои все еще делают открытия, но Нобелевский комитет над этим работает.

Вот тут и возникает вопрос, а при чем тут Солженицын? Ведь он же русский, а за границей в его время было полно всяких писателей и философов: от еврея Абрама Терца до русского Александра Зиновьева. И раз дали премию русскому Солженицыну, то значит он действительно выдающийся писатель! Хотелось бы верить, что Нобелевский комитет допустил в деле с Солженицыным прокол и дал премию не тому, кому указали еврейские расисты. Но тут есть но.

Первым издателем Солженицына за рубежом был А. Флегон, имевший в Лондоне издательство «Флегон Пресс». Сам Флегон — антисоветчик, сбежавший в 1956 году из Румынии. Кто он по национальности, не понятно, но русским языком он владеет достаточно. Пока Солженицыну нужна была реклама на Западе, он Флегоном был доволен, но когда Солженицын переехал в Швейцарию, то занялся зарабатыванием больших денег, и Флегон стал конкурентом монопольного издания книг Солженицына. Они поссорились, адвокаты Солженицына пытались возбудить против Флегона иски, но не тут-то было — Флегон оказался стреляным воробьем, не дающим повода воздействовать на себя судебным способом. Тогда, как утверждает Флегон, Солженицын сильно попортил ему жизнь, восстановив против него рынок покупателей книг Флегона — русскоязычную эмиграцию. Разозленный Флегон в 1981 году написал книгу «Солженицын — пророк?», в которой разодрал Солженицына на части и каждую часть старательно пожевал. Но адвокаты Солженицына смолчали, следовательно, Флегон не дал повода обвинить себя в клевете или оскорблении. Поскольку Солженицын у нас в России вне крупной критики, то на территории СССР Флегон смог опубликовать свою книгу только в 1994 году и только в свобододлюбивой Киргизии, которой не понравились умствования Солженицына «Как нам обустроить Россию». (Мне попала эта книжка в Алма—Ате.)

В отношении национальности Солженицына Флегон пишет:

«Вся жизнь Солженицына была связана с враньем. Это вранье начинается с его первых слов знакомства.»

В русском обществе при знакомстве принято, чтобы каждый из знакомящихся сообщал имя и отчество. Этой формальностью должен начинаться любой разговор между

культурными или хорошо воспитанными людьми. Солженицын начинает врать с этого же момента, так как он с самого начала старается скрыть свое настоящее отчество. Он известен во всем мире как Александр Исаевич Солженицын. Под этим именем печатаются его фотографии, под этим именем печатаются интервью в журналах, которыми он располагает (см. «Вестник», № 127, с. 279). К 60-летию со дня его рождения в журнале «Континент» № 18 было напечатано специальное приложение под заголовком: «Исаичу...», подписанное Виктором Некрасовым (типичный коммунистический сленг по шаблону: «Ильич, Ильичу, Ильичей», во всех падежах и вариантах).

Но дело в том, что Ленин не врал, когда сообщал людям, что его отец назывался Ильей, в то время как Солженицын обманул весь мир, сообщая, что его отца звали Исаем.

Каждый писатель имеет право пользоваться литературным псевдонимом. Но Солженицын считал, что псевдоним ему не нужен, а так как имя отца ему не нравилось, то он просто присвоил себе ложное отчество.

Как человек, не питающий особой любви к евреям (мягко выражаясь), Солженицын не может выдавать себя за Александра Ициковича. Для него это считалось бы, вероятно, большим позором. И поэтому он предпочел скрыть от мира настоящее имя своего отца. Имя его отца было, по утверждению Солженицына, Исаакий.

«Таисия Захаровна (моя мама. — Л.С.) ему одному (Симоняну. — А.С.) поведала, что Исай (впрочем, Исаакий. — А.С.) Семенович Солженицын во время гражданской войны был приговорен к смертной казни».

А. Солженицын, Сквозь чад (отрывок из шестого дополнения к «Бодался теленок с дубом», Имка—Пресс, Париж, 1979).

Согласно «Справочнику личных имен народов СССР», выпущенному издательством «Русский язык» в Москве в 1979 г. и рекомендуемому Министерством юстиции в качестве пособия для работников органов записи актов гражданского состояния, в разделе русских имен значится имя Исай, но отсутствует имя Исаакий или Исаак. В разделе еврейских имен (стр. 35–43) значатся имена Ицхак, Ицхок, Ице, Ицик, которым соответствует «традиционное русское написание» — Исаак, так же, как старому документальному написанию Мойше соответствует традиционное русское Моисей.

Из этого следует, что в действительности Солженицына нужно величать Александром Исааковичем или Александром Исаакиевичем или Ициковичем, но ни в коем случае не Александром Исаевичем. Такое величание просто не соответствует действительности и является обманом.

Солженицын имеет право менять свою фамилию, но не имеет права менять ни имени своего покойного отца, ни правил образования отчества.

В общем списке имен (в справочнике) значится имя Исаак с вариантами Исакий и Исаакий. Русское сокращение этого имени (по упомянутому справочнику) — Изя или Иса (с. 419).

Выходит, что отец Солженицына, согласно признанию сына, был какой—то Изя и, вероятно, арендовал землю у русских помещиков (насколько я помню, в «Августе четырнадцатого» он сам признается в этом).

Солженицын отрицает, что его настоящая фамилия — Солженицкер. Но поскольку, как мы увидим далее, его отрицания иногда оказываются явной ложью (когда она ему полезна), это отрицание нельзя принимать за чистую монету.

Я не пытался установить его настоящую фамилию, так как не считаю это предметом первостепенной важности. Но, проанализировав характер Солженицына (об этом будет изложено подробно дальше), я склонен думать, что он не русский. Если «чувак», более полувека сумел скрывать настоящее имя своего отца, то тем более он мог скрыть его веру (или веру деда).

Вероятно, этим и объясняется, почему Солженицын был так зол, когда Долберг и Файфер взяли на себя написать его биографию. Люди, которым нечего скрывать, обычно в таких случаях только радуются, тем более что для Солженицына, по его собственным словам, каждая новая статья о нем (а тем более каждая новая книга) укрепляла его защиту.

Если, с другой стороны, Солженицын не врет относительно вероисповедания и национальности отца, то Иза Солженицын был, вероятно, единственным Изей в списке русских помещиков.

Переименование покойного отца я могу объяснить только антисемитизмом. Если дед Солженицына был евреем, то поведению Солженицына не стоит удивляться, так как большинство выкрестов были ярыми антисемитами. На возражение читателя, что Солженицын слишком православен, чтобы быть евреем, я могу напомнить, что более половины тружеников христианского издательства «Имка—Пресс» — это Иуды, которые продали Израиль, чтобы прислуживать православным попам. Для православной церкви Парижа израильские лакеи оказались более выгодными, чем русские холопы—простаки» .²³

Замечу, что заявления Флегона о том, что Солженицын не любит евреев, во всей книге ничем не подтверждено, кроме уверенности в этом самого Флегона. И чтобы заронить эту уверенность и в читателях, Флегону надо было бы помнить о том, что Солженицын не любит евреев, на протяжении всей книги, а не писать через 90 страниц: «Как известно, жена Солженицына родилась в хорошей еврейской семье. Тем не менее для нее ни в коем случае нельзя было применить выражение Гоголя «дама приятная во всех отношениях» хотя бы потому, что природа одарила ее ужасными лошадиными зубами, которые она выкинула на помойку и обзавелась искусственными, как только разбогатела.

До того как она продала свою религию и заслужила титул «переметной сумы», она была известна в Москве как сторонница свободной любви.

Солженицын взял ее с «прицепом» (т. е. с ребенком от первого брака)» .²⁴

(Румыну, конечно, простительно, но в данном случае нужно писать «с приданым», а не «с прицепом», и «переметная сума» — это совсем не то, что «перекати поле».)

Так что спасибо Флегону за фактический материал, и, судя по нему, еврейские расисты не ошиблись, выхлопотав Александру Ицковичу Нобелевскую премию. Более того, у них и без его национальности было много хлопот. Во—первых, отнести «Архипелаг ГУЛАГ» к идеалистической литературе невозможно никакими силами, во—вторых, писания Солженицына никакими силами невозможно отнести и к «лучшим художественным» произведениям. Дело в том, что «лучшие художественные произведения» — это такие произведения, которые люди читают добровольно, не требуя за это никаких денег, и даже сами покупают книги. У Солженицына в этом плане, как и у того венгерского еврея, полный провал. Флегон по этому поводу пишет:

«Книги, которые пишет в настоящее время Солженицын, защищены, бесспорно, авторскими правами, и поэтому я не думаю, что кто—нибудь попытается их напечатать без его разрешения. Но, с другой стороны, интерес к книгам Солженицына настолько упал, что я лично никогда не согласился бы печатать его настоящие книги, даже если бы сам автор предложил их мне. Печатать книги Солженицына на русском языке в настоящей обстановке — это чистая финансовая потеря. Их могут печатать только издательства, получающие деньги от американской разведки для этой цели.

Я имею легальное право печатать разные книги Солженицына, как, например, «Один день Ивана Денисовича», «Матренин двор» и пр., но я не собираюсь печатать их впредь. Во—первых, из—за переменившегося отношения читателей к автору, а во—вторых, из—за того, что я печатаю только тех авторов, в искренность которых я верю. Когда Евтушенко ставил себе какую—то благородную цель в жизни, я его печатал. Когда он стал молиться золотому агнцу, я перестал его печатать. Изменение цели жизни привело автоматически и

²³ А. Флегон. Солженицын — пророк? Бишкек: Брокфил, 1994, с. 205–207.

²⁴ Там же, с. 293–294

к изменению качества его произведений, которые превратились в главлитизделия, т. е. в дешевую базарную пропаганду».²⁵

Естествен вопрос — стоит ли верить издателю, которого гений лишил права публиковать свои бессмертные творения? Однако здесь следует обратить внимание на два момента. Флегон пишет об убыточности издания Солженицына «*на русском языке*».

Многомиллионные тиражи изделий Солженицына отпечатаны на всех иностранных языках и их многомиллионность объясняется тем, что они являются обязательной литературой для изучения в школах и университетах Запада. Я помню, как меня самого покорило, когда на вопрос к своему партнеру—французу, что из советской литературы изучается во Франции, он ответил: «Преступление и наказание» Достоевского, «Война и мир» Толстого и «Архипелаг ГУЛАГ» Солженицына. Так что на Западе творения Солженицына — это не художественная литература, а учебники ненависти к СССР. Вон в Великую Отечественную войну немцы отпечатали тиражом в несколько миллионов экземпляров листовку со словами: «Бей жида политрука — морда просит кирпича!» И что же теперь делать в связи с таким огромным тиражом произведения этого анонимного автора? Выдвигать его на Нобелевскую премию?

Еще момент из текста Флегона, который надо пояснить и который потребует в дальнейшем. Все издательства книг на русском языке на Западе (кроме, как утверждает Флегон, издательства «Флегон—Пресс») содержались Центральным разведывательным управлением США следующим образом. При печатании антисоветской литературы ЦРУ сразу закупало часть тиража на сумму, покрывающую расходы на издание книги.

Оставшиеся книги приносили издателям чистую прибыль при продаже их эмигрантам по любой, даже «смешной» цене. А ЦРУ закупленные книги предназначало для бесплатной раздачи советским гражданам, находящимся в командировках и турпоездках на Западе.

Теперь вернемся к книгам Солженицына на русском языке. На Западе и тогда было несколько миллионов русскоговорящих эмигрантов: от трусов, сдавшихся немцам в плен и не рискнувшим после поражения Германии смотреть на Родине в глаза вдовам и сиротам тех солдат, кто погиб, не сдаваясь, до старых, порой еще дореволюционных, эмигрантов. К примеру, в Париже у меня переводчиком была внучка командира броненосца «Потемкин», которого утопили матросы во времена бунта в 1905 году. И эмигранты из СССР испытывали постоянный дискомфорт от нависшего над ними часто молчаливого, но естественного вопроса коренных граждан: «А почему вы здесь, а не в СССР?» И вот теперь Солженицын написал книгу, показывающую, какой страшной страной является СССР, причем эта книга беспрецедентно рекламировалась среди жителей Запада. Как русскому эмигранту ее не прочесть? Солженицын был обречен на тиражи своих книг и на русском языке по меньшей мере во многие сотни тысяч экземпляров. Но это если бы он был не пропагандистом ЦРУ, а пусть и хреновым, но писателем. Флегон пишет:

«Лучшим доказательством такого утверждения служат цифры продажи «ГУЛАГа».

Первый том на русском языке выдержал три издания, и разошлось 60 000 экземпляров.

Второй и третий тома печатались только раз, и то далеко не распроданы. Из второго тома разошлось всего 4 000, а из третьего — 2 000 экземпляров. Это значит, что 58 000 читателей решили, что третий том — это просто потеря времени, а 56 000 читателей думают то же самое о втором томе.

В своей книге «Ошибка Запада» Солженицын сообщает об американце, который предложил своим дочерям по сто долларов, чтобы они прочли второй том «ГУЛАГа», но они отказались наотрез».²⁶

²⁵ Там же, с. 19.

²⁶ Там же, с. 361

Флегон постоянно подчеркивает, что Солженицын по своей глупости не понимает своей роли в строю антисоветских пропагандистов и действительно считает себя гением. И он приводит такой пример. Узнав, что пластинки В. Высоцкого разбираются в Париже по цене 70 франков, корифей сдуру решил, что пластинки с его голосом народ будет хватать нарасхват. Распорядился напечатать свою поэму «Прусские ночи», а к ней приложением отштамповать и пластинку с записью авторского исполнения этой поэмы. Для начала Солженицын все это сделал тиражом всего в 10 тысяч экземпляров и на гонорары Высоцкого тоже не стал замахиваться — за все удовольствие назначил цену в 40 франков. Выбросил товар в продажу и, надо думать, купил мешки под деньги и стал ждать. Флегон пишет: *«Но дни шли, а на пластинку и поэму никто не набрасывался. Тогда американская разведка дала ему свой первый заказ в надежде, что сможет быстро раздать бесплатно эти произведения советским морякам, туристам и русским, проживающим на Западе, и пошлет потом второй, еще больший заказ. Но оказалось, что желающих иметь бесплатно Солженицына не так уж много. За несколько лет после поступления этих произведений на рынок и до лета 1980 года автор смог продать (включая заказы американской разведки) всего лишь каких-то двести экземпляров».*

«Не лучше идет продажа и «Письма вождям Советского Союза». Напечатано 10 000 экземпляров. При помощи американской разведки было продано 2 000 экземпляров (1974–1980). С финансовой точки зрения была бы просто потеря денег при одном издании. А при двух уничтоженных и одном не проданном?»

А великая эпопея «Бодался теленок с дубом»? Напечатано 10 000 экземпляров, а продано не больше 4 000 за пять лет. Оказывается, мало кого она интересует»²⁷

И вот такого корифея я буду защищать от происков его недоброжелателей. Предыстория тут такова.

Солженицын вернулся в Россию как аксакал, голосу которого должны были внимать всяк и каждый. Но вскоре выяснилось, что вожделенная им Россия смотрит на него как на ручного медведя на базаре: любой телеканал готов немедленно показать телезрителям его бороду, на любой тусовке постараются с ним чокнуться бесплатной выпивкой, но что он там вякает и что пишет, никому не интересно. Обиделся дедок, затворился, и пришла ему в голову в принципе неглупая мысль: если русские меня в упор не хотят читать, то надо бы написать что-нибудь этакое для русскоговорящих евреев. Народ они темпераментный, активный и если их задеть чем-нибудь, то круги пойдут по воде и интерес к старцу возвратится. И Солженицын пишет объемный фолиант «Двести лет вместе». Что он в нем написал, я не знаю — жизнь коротка и тратить ее на чтение Солженицына просто глупо. Мне хватает «Одного дня Ивана Денисовича» (каких только глупостей в молодости не творишь) и попыток начать читать «ГУЛАГ». Но что-то он в этих «двухстах годах» написал, поскольку круги действительно пошли, и еврейские расисты, обрадованные поводом вспомнить «о несчастных евреях», активно шедевр Солженицына обсуждают, при этом брешут беспринципно и нагло, как и полагается монопольным владельцам СМИ и пропагандистам, свято верящим Гитлеру в том, что пропагандистская война — это «хитрость и обман». «Независимая газета» в плане этой войны дала статью В. Каджая, которая соблазнила меня названием по теме данной книги, «Еврейский синдром советской пропаганды». Ниже я даю эту статью отдельной главкой дословно (текст, выделенный полужирным шрифтом, был дан в рамочке).

«Еврейский синдром» советской пропаганды И до какой степени верен оказался ему Александр Солженицын

²⁷ Там же, с. 369

«О евреях пишут все, но только Солженицын — так, что всех задевает. Уже книги — этакий «еврейский ответ Солженицыну» — выходят. В частности, «Вместе или врозь? Заметки на полях книги Солженицына» Семена Резника (см. «ЕЛ—НГ» от 26 июня 2003 г. Валерий Каджая остановился лишь на одном эпизоде второго тома книги Солженицына «Двести лет вместе» — главе, посвященной Великой Отечественной войне. Печатается с сокращениями.

Из 434 тысяч воевавших евреев погибло 205 тысяч, около ста тысяч вернулись домой инвалидами. Среди погибших 77,6 процента составляли солдаты и сержанты и 22,4 — младшие офицеры, — то есть те, кто воевал на передовой.

Бесстрастные цифры свидетельствуют, что евреи на фронте присутствовали в той же пропорции к общей численности еврейского населения, что и представители остальных национальностей СССР в пропорции к своим народам. И воевали не хуже других. И тем не менее антисемитизм, если верить Солженицыну, на фронте имел место быть. И причину новоиспеченный историк видит в том, что на передовой евреев было значительно меньше, чем во 2-м и 3-м эшелонах фронта: *«...и всякому было наглядно: да, там евреев значительно гуще, чем на передовой»*. Термин «наглядно» к историческому инструментарию не относится ни с какого боку. Это чисто писательский эмоциональный взгляд, который всегда субъективен. Объективны же только цифры и факты.

Тайная политика Сталина.

Противореча самому себе, Солженицын чуть ли не в следующем абзаце приводит данные исследования, опубликованные в 1975 году о национальном составе двухсот стрелковых дивизий с 1 января 1943 года по 1 января 1944 года: *«В этих дивизиях на указанные даты евреи составляли соответственно 1,50 % и 1,28 % при доле в населении 1,78 % (на 1939 г.), и лишь к середине 1944-го, когда армия стала пополняться за счет населения освобожденных областей, доля евреев упала до 1,14 %: почти все евреи там были уничтожены»*. Но и здесь Солженицын умудряется перевернуть исходные данные: принято ведь исчислять не от количества населения, а от призыва. Доля же евреев в общем призыве составляла 1,3 процента, так что в стрелковых дивизиях их было даже «гуще», чем других национальностей. А что такое «стрелковая дивизия»? Это и есть пехота—матушка, то самое «пушечное мясо», которое перемалывалось на передовой.

Все евреи—фронтовики, с которыми мне удалось беседовать, в один голос утверждают, что в отношении себя со стороны однополчан они никогда, ни в чем и никакого недоброжелательства не ощущали. На фронте, на передовой никто не обращал внимания, кто ты — еврей, грузин, татарин, русский и т. д., — главное, как ты воюешь. Евреи воевали хорошо, храбро, поэтому никаких претензий к ним не было.

Зато в глубоком тылу антисемитизм действительно борзел и смердел. Я имею в виду не тот бытовой, который получил распространение в Сибири, Казахстане, в Средней Азии, чего раньше там никогда не наблюдалось. Но это и ежику понятно: до войны евреев в тех краях было раз—два и обчелся. Но с первых же дней немецкого нашествия туда хлынул поток эвакуированных и беженцев, именно туда перебазировали с оккупированных территорий, а также из зоны риска почти все оборонные и важные для народного хозяйства предприятия, там же сосредоточились и большинство госпиталей, НИИ и КБ. А в этих учреждениях, особенно на заводах, среди технической интеллигенции евреев было значительно больше, чем рабочих, врачей в госпиталях — больше, чем медсестер и санитаров, и т. д. И хотя такая пропорция сложилась задолго до войны, но тогда она в глаза так не бросалась, ибо евреи были рассредоточены сравнительно равномерно по всей стране. А тут собрались одним кагалом.

Но бытовой антисемитизм подогревался не столько этим, сколько совершенно иезуитской пропагандой, тон которой задавала Москва, точнее, Агитпроп ЦК КПСС. Писатель А.

Степанов, автор широко известного романа «Порт—Артур», находившийся в эвакуации во Фрунзе, прислал в мае 1943-го главному редактору газеты «Красная звезда» Д. Ортенбергу, с которым был дружен, письмо, где, в частности, коснулся антисемитизма:

«Демобилизованные из армии раненые являются главными его распространителями. Они открыто говорят, что евреи уклоняются от войны, сидят по тылам на тепленьких местечках и ведут настоящую погромную агитацию. Я был свидетелем, как евреев выгоняли из очередей, избивали даже женщин те же безногие калеки. Раненые в отпусках часто возглавляют такие хулиганские выходки. Со стороны милиции по отношению к таким проступкам проявляется преступная мягкость, граничащая с прямым попустительством» .

Это писал русский человек, но с обостренной совестью и чувством справедливости.

Ортенберг переправил письмо в ЦК и 30 июля был вызван к А. Щербакову, который занимал с 1942 года пост начальника Главного политического управления Советской армии — заместителя наркома обороны, одновременно начальника Совинформбюро, кандидата в члены Политбюро, 1-го секретаря МК и МГК и секретаря ЦК ВКП(б). Он сосредоточил в своих руках всю партийную пропагандистскую машину. Впрочем, других машин тогда и не было.

Александр Сергеевич вызвал Ортенберга вовсе не для того, чтобы обсуждать тревожное письмо Степанова. Он объявил ему... о смещении с поста главного редактора центральной армейской газеты «Красная звезда», который тот занимал с 30 июня 1941 года и пользовался огромным авторитетом и уважением в писательской военной среде.

Эту историю я целиком, слово в слово, переписал из фундаментального труда Г.

Костырченко «Тайная политика Сталина. Власть и антисемитизм». А. Солженицын хорошо знает эту книгу, а самого Геннадия Васильевича, доктора исторических наук, называет *«тщательным исследователем «еврейской» политики Сталина»* . Четырежды ссылается Александр Исаевич на указанную книгу, но из этих ссылок неосведомленный читатель скорее сделает вывод об антисемитском настрое историка, чем об антисемитском духе тайной политики Сталина, активным проводником которой был Щербаков. Это от него в начале 1943 года пошла по фронтам негласная директива: *«Награждать представителей всех национальностей, но евреев — ограниченно»* . Но об этом позже.

Солженицын как верный сталинист.

Даже о Бабьем Яре мы узнали через многие годы после окончания войны. Но об этом замалчивании у Солженицына — тоже ни слова. Коротенько, одним абзацем коснувшись чудовищного злодеяния в Киеве, Александр Исаевич многозначительно замечает: *«Нельзя не напомнить здесь, что в нескольких километрах от Бабьего Яра и в те же месяцы, в огромном Дарницком лагере советских военнопленных погибли тоже десятки тысяч советских бойцов и офицеров, но мы не храним об этом должную память, а многим — и вовсе это неизвестно. Как и — больше чем о двух миллионах погибших наших военнопленных за первые годы войны»* .

И это пишет человек, сам испытавший на себе всю чудовищность античеловеческого сталинского режима. Я ждал, что Солженицын объяснит читателям, почему все—таки советская пропаганда замалчивала факт тотального уничтожения евреев немцами, почему ни слова не было сказано про Бабий Яр после освобождения Киева, хотя о том, что в овраге лежат десятки тысяч расстрелянных евреев: женщин, стариков, детей — всех, кого загребла нацистская машина уничтожения, — знал весь город. Почему молчали официальные органы? Вместо ответа Солженицын бубнит про дарницких военнопленных. Да кто спорит о том, что о них тоже надо хранить должную память? Но ведь трагедию Дарницкого лагеря и остальных двух миллионов советских военнопленных, точно так же, как и трагедию Бабьего Яра и двух миллионов мирных советских евреев, уничтоженных немцами, — сталинская

пропаганда замалчивала одинаково!!! Почему? Дай ответ, Александр Исаич! Не дает ответа...

И думается мне, судьба сыграла злую шутку с Солженицыным, как с людьми, у которых от рождения перепутан пол: должен был родиться женщиной, а родился мужчиной или наоборот, и мается всю жизнь. Ведь если поразмышлять, самое место Солженицыну командовать во время войны не звуковой батареей, а «большевицким» Агитпропом, он бы далеко обошел Щербакова. Собственно, сегодняшние рассуждения Солженицына о месте и роли евреев в прошедшей войне — это зеркальное отражение сталинской политики, твердо проводимой в жизнь его главным идеологом. Никакого холокоста не было — все народы оккупированной территории СССР страдали одинаково. Никаких военнопленных не было — были трусы и предатели, погибли — так им и надо. И далее в том же духе.

Неужели Солженицын не понимает, что, если бы даже не в полную меру, а хотя в половину освещалась советскими СМИ трагедия мирного еврейского населения, отношение к эвакуированным евреям было бы значительно сочувственнее? Если бы в газетах, журналах, в радиопередачах, в документальном кино отражалось — тоже хотя бы вполнину, — как евреи сражаются на передовой, разве возникали бы разговоры о том, что они отсиживаются в тылу, всячески увиливая от фронта? Перелистайте подшивки военных лет любой из центральных газет, будь то «Правда», «Известия», «Красная звезда», «Комсомолка», — вы не найдете там ни одного очерка о Герое—еврее, хотя таковые появились буквально с первых же дней войны, когда награждали вообще очень скупно, а Герои и вовсе были наперечет. Ну а к 43-му, когда евреи по числу боевых наград «неприлично» выдвинулись вперед, пришлось принимать срочные меры, вроде упомянутой выше «директивы», означавшей не что иное, как завуалированную «процентную норму».

...Вспомним, как скрупулезно оцифривает Солженицын генералов—евреев медицинской службы — аж целых 26! А сколько генералов—медиков было всего в Красной Армии? И что плохого в том, что *«среди военных медиков было множество евреев, врачей, медсестер, санитаров»*. И ничего Солженицын не говорит о том, что в Красной Армии был самый высокий процент — около 80 — возвращения раненых в строй! Скольких русских и бойцов других национальностей вернули к жизни евреи—врачи! Спросить бы этих бойцов, что бы они предпочли: умереть в бою от ран рядом с таким же раненым бойцом—евреем или быть возвращенным к жизни евреем—врачом?

Еще Солженицын называет цифру генералов ветеринарной службы (9) и инженерных войск (33). С точки зрения обывательской ветеринарная служба в армии — это тоже нечто такое, второстепенное. И инженерные войска — это вам не бронетанковые или военно—воздушные... И Солженицын угодливо потрафляет обывателю, не замечая, что сам превращается в оного. Но допустим, что инженерные войска на войне есть нечто вспомогательное, хотя на самом деле именно они закладывают удачный исход любой операции. Это саперы, строители переправ и гатей на передовой и т. д. — самая опасная профессия на фронте. Солженицын, который ни дня не провел на передовой, имеет об этом достаточно смутное представление, поэтому и попали у него инженерные войска в один ряд с ветеринарной службой, хотя и без нее тоже не обойтись, но совсем непонятно, почему Солженицын не продолжил далее этот цифирный ряд евреев—генералов. Продолжим его мы: общевойсковых генералов — 92; генералов авиации — 26; генералов артиллерии — 33; генералов танковых войск — 24; генералов войск связи — 7; генералов технических войск — 5; генералов инженерно—авиационной службы — 18; генералов инженерно—артиллерийской службы — 15; генералов инженерно—танковой службы — 9; генералов инженерно—технической службы — 34; генералов интендантской службы — 8; генералов юстиции — 6; адмиралов—инженеров — 6 219 из них (71,8 процента) принимали непосредственное участие в боевых действиях, 38 — погибло.

Эти данные будут интересны как обывателю, так и любому непредвзятому человеку. Что же касается Солженицына — он все это отлично знает, но умалчивает. Почему? Вопрос, думаю, согласитесь со мной, совершенно риторический...

Но если газетам можно было запретить писать о том, как храбро воюют евреи, то запретить самим евреям воевать храбро не мог никакой Агитпроп и даже сам Верховный главнокомандующий. И тогда вступала в действие та самая негласная директива Щербакова. О том, что она существовала, доказывают опять же Большие числа.

Логика Больших чисел.

Бьюсь об заклад, что если сегодня провести социологическое исследование, то самое большое один человек на 100 000 — да, да, на 100 000 опрошенных — ответит положительно, повторил ли хоть один еврей подвиг Александра Матросова. Более чем уверен, что аналогичный результат социологи получили бы и в 1945 году, сразу по окончании войны. Впрочем, тогда социологии, как и секса, в СССР не существовало: первая считалась буржуазной наукой, второй — буржуазным пережитком. И тем не менее: подвиг Матросова за годы войны повторили четыре еврея, причем рядовой Абрам Левин лег грудью на амбразуру за год до Матросова, 22 февраля 1942-го, при освобождении Калининской области (был награжден орденом Отечественной войны I степени посмертно... через 15 лет), а сержант Товье Райз умудрился остаться в живых, хотя и получил 18 ранений, — чем не еврейское счастье? — был награжден орденом Славы 3-й степени.

Подвиг Николая Гастелло повторили 14 летчиков—евреев. Звание Героя присвоили только двоим, да и то Шикю Абрамовичу Кордонскому лишь в 1990 (!) году, хотя свидетелями его подвига 28 сентября 1943 года была вся эскадрилья. Четыре летчика—еврея совершили воздушный таран — Героя не дали ни одному. Напомню, что Виктору Талалихину, таранившему немецкий самолет в небе под Москвой 7 августа 1941 года, звание Героя было присвоено буквально на следующий же день!

Свой первый вылет стрелок—радист пикирующего бомбардировщика Натан Стратиевский совершил 23 июня 1941 года, последний — 16 апреля 1945-го. Указом от 23 февраля 1945 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. К этому времени он имел на своем счету 238 боевых вылетов плюс 10 сбитых самолетов. С 1943 года официальная норма членам экипажа ПЕ-2 для получения Героя была установлена в 150 боевых вылетов, даже если стрелок и не сбил ни одного самолета — там главное было, чтоб свой бомбардировщик не сбили.

И если бы Стратиевский был исключением... То, что его случай — обычная практика, подтверждает ярко и очевидно и в то же время горько и обидно совершенно уникальная судьба партизанского командира Евгения Волянского (Хаима Коренцвита). Он как минимум должен быть трижды Героем Советского Союза, но не получил ни одной Золотой Звезды, только Красные. Первый раз его представил к высшей награде прославленный командир соединения украинских партизан Яков Мельник, у которого он возглавлял разведку. Евгений организовал десятки диверсий, в том числе и на железных дорогах, а весной 43-го вдвоем (!) с помощником взорвал немецкий бронепоезд, идущий к фронту — первая Красная Звезда. Благодаря смелости и находчивости Евгения соединение Мельника трижды без потерь выходило из плотного окружения немцев. В сентябре 1944-го, одетый в форму немецкого майора (Евгений чисто говорил по—немецки), он проник в штаб пехотной дивизии, вошел в домик командира—генерала, приставил к его боку пистолет и сказал по—немецки: «Моя жизнь ничего не стоит. Если пикнете — убью. Идите к своей машине». И на генеральском же «Хорьхе» Волянский привез командира дивизии (!!!) в расположение партизан. Снова представление к званию Героя, и снова — Красная Звезда.

С 29 августа 1944 года отважный командир — в Словакии, и уже 9 сентября еврей Коренцвит возглавил 2-ю Чехословацкую партизанскую бригаду «За свободу славян»: ну прямо как будто специально для плаката, очерка или фильма на тему «Дружба народов». В сентябре и октябре бригада уничтожила немецкие гарнизоны в шести словацких городах. В начале 45-го, когда Словацкое восстание было подавлено, Волянский вывел бригаду из

окружения «по—суворовски»: по снежным горным тропам, обморозив при этом себе обе ступни. Спустившись с гор, как снег на голову, партизаны выбили немцев из города Валовец и здесь соединились с Чехословацким корпусом генерала Свободы. На этот раз сам Свобода ходатайствовал о присуждении Волянскому звания Героя. Но — снова Красная Звезда. Перейти заснеженные Татры и выбить немцев из Валовца оказалось куда легче, чем «выбить» из начальника Центрального штаба партизанского движения СССР, 1-го секретаря ЦК КП Белоруссии П. Пономаренко Золотую Звезду Героя для еврея. Сам Пантелей Кондратьич лично против Волянского—Коренцвита ничего не имел, он даже не был с ним знаком. Но и Центральный штаб, как и штаб партизанского движения Украины, оба были также и настоящими штабами антисемитизма. Не только Коренцвит — ни один из евреев, командиров отрядов, ни один рядовой партизан—еврей не стал Героем, хотя были среди них вполне заслужившие звание. Но уж если им не стал Коренцвит, трижды заслуживший это звание, то что говорить об остальных... Впрочем, вру. Один таки стал Героем — Исайя Казинец, секретарь Минского подпольного горкома партии. Указ о присвоении высокого звания был издан... в мае 1965 года.

«Я вас прикрою».

По заданию самого командующего армией генерал—полковника К. Москаленко, который лично напутствовал взвод, разведчики ночью 22 сентября 1943 года переплыли на лодке Днепр, обнаружили на западном берегу минометную батарею и батарею легких орудий — теперь предстояло вернуться к своим с ценнейшими сведениями, чтобы артиллерия подавила опорный пункт немцев перед форсированием Днепра. Но у берега разведчиков заметили немецкие часовые и открыли огонь. «Плывите, я вас прикрою», — крикнул товарищам Григорий. Полчаса удерживал атаки немцев Гарфункин, пока его товарищи не добрались до своего берега, — он это понял по тому, что наша артиллерия стала бить по обнаруженным разведвзводом батареям. Тогда Григорий бросился сам в холодную воду, но переплыть Днепр ему было не суждено. Генерал Москаленко высоко оценил подвиг разведчика. По его представлению рядовому Григорию Соломоновичу Гарфункину посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. И это тоже характерно. Если «паркетные генералы» вроде Пономаренко или Щербакова руководили войной из кремлевских кабинетов, то Москаленко и его прославленные боевые коллеги знали войну в лицо, знали и цену подвига. Когда Жукову доложили, что командир 164-го стрелкового полка Наум Пейсаховский тяжело ранен и находится при смерти, Георгий Константинович тут же приехал к Рейхстагу, над куполом которого уже трепыхало Знамя Победы.

Но Москаленко, Жуков и другие военачальники не могли опекать каждого еврея — дел куда поважнее и без них было навалом. А практика сложилась такая, что за один и тот же подвиг еврею давали награду всегда рангом или двумя поменьше той, которой удостоивался славянин. Положение стало настолько нетерпимым, что даже близкий к придворным кругам и лично к тов. Сталину Илья Эренбург (возможно, как раз в силу своей личной близости) осмелился сказать вслух то, что на фронте знал, видел и понимал каждый, если только, как Солженицын, в силу своей зашоренности и заидеологизированности не хотел этого и не знать, и не видеть, и не понимать. На 2-м пленуме ЕАК в марте 1943 года Эренбург выступил с большой речью. Приведу из нее отрывок, в котором заключена квинтэссенция наболевшей проблемы: *«Вы все, наверное, слышали о евреях, которых «не видно на передовой». Многие из тех, кто воевал, не чувствовали до определенного времени, что они евреи. Они почувствовали лишь тогда, когда стали получать от эвакуированных в тыл родных и близких письма, в которых выражалось недоумение по поводу распространяющихся разговоров о том, что евреев не видно на фронте, что евреи не воюют. И вот еврейского бойца, перечитывающего такие письма в блиндаже или в окопе, охватывает беспокойство не за себя, а за своих родных, которые несут незаслуженные обиды и оскорбления.»*

Для того чтобы евреи—бойцы и командиры могли и дальше спокойно делать свое дело, мы обязаны рассказать о том, как евреи воюют на фронте. Не для хвастовства, а в интересах нашего общего дела — чем скорее уничтожить фашизм. Для этой цели мы обязаны создать книгу и в ней убедительно рассказать об участии евреев в войне...»

Выступление Эренбурга было напечатано в газете «Эйникайт», издававшейся на идише, который половина евреев забыла, а половина вообще не знала. Никакой книги, конечно же, никто не издал. Хотя, если верить Солженицыну, «Илье Эренбургу, еще и другим, например, журналисту Кригеру, дано было «добро» сквозь всю войну поддерживать и распалить ненависть к немцам. Эренбург отгремел главным трубадуром всей той войны, утверждая, что «немец по природе своей зверь» .

Солженицын как—то запамятовал, что Эренбургу принадлежал также и прямо—таки людоедский лозунг: «Убей немца!» Надо сказать, действовал он на фронте куда сильнее, чем официальный «За Родину, за Сталина!», потому что был ближе и понятней сердцу солдата, видевшего, что творили немцы. Не фашисты, не гитлеровцы, а именно немцы. Неужели и этого не понимает и не знает фронтовик Солженицын! До какой же степени ослепления можно дойти в своей неприязни к евреям! Но тем не менее нельзя не согласиться с Солженицыным, что «несмотря на примеры бесспорной храбрости... широко распространенное и в армии, и в тылу представление об уклонении евреев от участия в боевых частях. Это точка болевая, больная. Но если обходить больное — нечего братья и за книгу о совместно пройденных испытаниях... Свидетельствую: да, среди солдат на фронте можно было такое услышать. И после войны — кто с этим не сталкивался? — осталось в массе славян тягостное ощущение, что наши евреи могли провести ту войну самоотверженной: что на передовой, в нижних чинах, евреи могли бы стоять гуще... Проще всего сказать (так и говорится), что это — русский антисемитизм... А попытаться бы разобраться; ведь полвека прошло», — справедливо призывает нобелевский лауреат.

А кто помешал ему разобраться? Все верно и насчет «тягостного ощущения», но что сделал сам Солженицын, чтобы снять болевую точку? Но он сознательно обошел ее и тем еще больше сгустил «тягостное ощущение». Тогда зачем было братья за книгу о совместно пройденных испытаниях. Валерий Каджая²⁸

Безнаказанна ли безнаказанная брехня?

По уму, ответ на эту пропагандистскую ложь В. Каджая мне нужно было бы дать и в «Независимой газете», но «Независька» отличается тем, что никогда не дает опровергать напечатанную в ней брехню, и судом ее не заставишь (у меня, по крайней мере, не получилось). Поэтому комментарий к изыскам Каджая (по сути — свою речь в защиту нобелевского лауреата) я дал в газетном варианте в «Дуэли» № 38 за 2003 год. Писал я о следующем.

Каджая взялся доказывать Солженицыну, что евреи и не трусливы, и не уклоняются от защиты своей Родины. А нужно ли? Что, за 50 лет почти непрерывных войн и конфликтов силы обороны Израиля этого еще не доказали? Потом, я расспрашивал о войне десятки фронтовиков Великой Отечественной, действительно воевавших на передовой, — русских, татар, украинцев и т. д. И когда спрашивал о евреях, то ветераны, все без исключения, вспоминали о своих фронтовых товарищах—евреях как о хороших, надежных и храбрых солдатах. Что еще нужно?

Да, были и евреи, которых точнее назвать «животные», которые прятались в тылу, и, может, их было больше в процентном отношении, чем таких же животных — русских. Ну и что из этого? Какое это имеет отношение к евреям как к таковым? Таких и сегодня много, даже в

²⁸ Независимая газета, 21.08.2003, с. 3.

том же Израиле. На героев надо равняться, их прославлять, а не отмывать трусливых негодяев.

Тайная директива.

Вот В. Каджая пишет: *«И тем не менее антисемитизм, если верить Солженицыну, на фронте имел место быть. И причину новоиспеченный историк видит в том, что на передовой евреев было значительно меньше, чем во 2-м и 3-м эшелонах фронта: «... и всякому было наглядно: да, там евреев значительно гуще, чем на передовой». Термин «наглядно» к историческому инструментарию не относится ни с какого боку. Это чисто писательский взгляд, который всегда субъективен. Объективны же только цифры и факты»*.

Попрекнув Солженицына за субъективность, Каджая чуть ниже сообщает «факт» *«...об антисемитском духе тайной политики Сталина, активным проводником которой был Щербаков. Это от него в начале 1943 года пошла по фронтам негласная директива: «Награждать представителей всех национальностей, но евреев — ограниченно»*.

Что это за новинка в делопроизводстве — *«пошла... негласная директива»*? Ведь, судя по всему, эта директива ни к кому, кроме В. Каджая, не дошла — ни в одном воспоминании даже диссидентов, к примеру генерала П. Григоренко, и намек нет ни на что подобное. Москва награждала только высшими степенями полководческих орденов: орденом Ленина, первой степенью ордена Славы и присваивала звание Героя, а остальными орденами награждали прямо на фронтах десятки тысяч членов военных советов, командующих и командиров вплоть до командиров полков. Это что же получается — все они были антисемитами, лишавшими евреев заслуженных наград? Или они не выполняли *«негласной директивы»*?

Да и с Щербаковым не все так просто. Возьмите любую советскую энциклопедию и в ней на букву «Г» вы обязательно найдете статью об А.Г. Горовце. Из нее узнаете, что летчик — истребитель старший лейтенант Горовец 6 июля 1943 г. в одном бою сбил сразу 9 немецких самолетов и сам погиб. Все это хорошо... если не вникать в подробности этого подвига. По легенде, Горовец в 19 часов 40 минут возвращался на аэродром после выполнения задания в составе своей эскадрильи, увидел 20 немецких бомбардировщиков Ю-87 под прикрытием 6 немецких истребителей и решил их атаковать. При этом покинул строй своих самолетов без приказа и так незаметно, что даже его ведомый за ним не полетел и боя Горовца с 26 немецкими самолетами никто из его товарищей не видел.

Трудами губернатора Орловской области Егора Строева, надо думать, в связи с годовщиной Курской битвы вышла практически документальная работа Д. Хазана и В. Горбача «Авиация в битве под Орловско—Курским выступом. Оборонительный период». Авторы уделили внимание и подвигу Горовца, который, надо сказать, по документам выглядит не так, как по легендам. 6 июля 1943 года рано утром 17 самолетов Ла-5 88-го гвардейского истребительно полка вылетели на прикрытия наших войск. В этой группе летел и старший лейтенант А.К. Горовец. В 8 часов утра группа атаковала до 50 немецких пикирующих бомбардировщиков Ю-87, уже становившихся в круг для бомбометания, заставила их сбросить бомбы куда попало и отогнала их на немецкую территорию. Гвардейцы доложили о сбитии пяти Ю-87, трех Ме-109 и одного подвернувшегося немецкого разведчика Хеншель-126. Старший лейтенант Горовец с этого вылета не вернулся, в бою его никто не видел, что с ним случилось, никто не знал, никаких сообщений от наземных войск о каком—то бое, в котором бы был сбит советский истребитель, не поступало, и Горовец был занесен в списки без вести пропавших.

Немцы в этот день отметили потерю у себя 10 самолетов Ю-87, из которых 4 были сбиты советскими истребителями.

Спустя 3 дня, 9 июля 1943 года, люди Щербакова — политотдел 2-й воздушной армии — якобы на основании донесения наземных войск (которое ни в каких архивах не обнаружено)

объявили, что старший лейтенант Горовец сбил 9 Ю-87, в том бою был смертельно ранен и не дотянул 4 километра до аэродрома. Как видите, чтобы не возникало вопросов, почему Горовца никто не видел в бою, дело представили так, как будто группа возвращалась просто из патрулирования, а чтобы было еще более убедительно, подвиг сдвинули на 12 часов и перенесли на вечер 6 июля. Политотдел сильно рисковал, ведь Горовец мог оказаться у немцев в плену, но все обошлось — останки старшего лейтенанта Горовца и его самолета были найдены уже после войны в районе хутора Заринские Дворы.

Судя по всему, этот подвиг Горовца того же типа, что и подвиг «28 героев—панфиловцев». Напомню, что этот взвод из 1075-го стрелкового полка, как и тысячи других взводов Красной Армии, героически погиб 16 ноября 1941 г. при отражении немецкой атаки, а в пропагандистском ведомстве СССР, чтобы подвиг выглядел убедительнее, этому взводу приписали уничтожение десятков немецких танков, хотя весь их 1075-й стрелковый полк в тот день подбил едва ли 5–6 танков. Эти 28 человек (из 400 погибших и 400 пропавших без вести в тот день в 1075-м стрелковом полку) были прославлены, и им посмертно присвоено звание Героев Советского Союза, с тем чтобы воодушевить остальных воинов Красной Армии.

Надо сказать, что «фронтовые» корреспонденты «Красной Звезды» и «Комсомольской правды», сообщившие об этом подвиге, на самом деле побоялись доехать не только до полка, но и до панфиловской дивизии и свой «репортаж с места боев» состряпали по слухам, собранным ими в штабе 16-й армии. А потом уже в Москве под руководством главного редактора «Красной Звезды» Д. Ортенберга добавили в этот рассказ подробностей, причем, крайне глупо: прославили в числе 28 Героев сержанта, который в этом бою перебежал к немцам и верно служил им в полиции. Потом, когда об этом узнали, пришлось этого сержанта тихо лишать этого звания.²⁹

Что-то похожее, видимо, произошло и с погибшим старшим лейтенантом Горовцом — в ведомстве Щербакова на его счет занесли 9 сбитых бомбардировщиков, ему присвоили звание Героя, поставили памятник, отметили во всех энциклопедиях. А что уж там действительно случилось — сколько самолетов в последнем бою он сбил на самом деле и был ли он вообще в бою, мы теперь, наверное, никогда и не узнаем.

А вот история другого летчика—истребителя. Но предварительно я хочу процитировать пункт 2 из § 1 приказа наркома обороны СССР Сталина № 0299–1941:

«Кроме денежной награды летчик—истребитель представляется:

— за 3 сбитых самолета — к правительственной награде;

— за следующие 3 сбитых самолета — ко второй правительственной награде;

— за 10 сбитых самолетов противника — к высшей награде: званию Героя Советского Союза».

20 июля 1942 г. командующий ВВС 52-й армии во исполнение этого приказа посылает в Москву представление на майора Терехина Николая Васильевича с такими словами: *«...В Отечественной войне участвует с первых дней. 10 июля 1941 г. в одном из воздушных боев пулеметным огнем сбил самолет противника «Хейнкель-111». И, израсходовав все боеприпасы, тараном сбил 2-й «Хейнкель-111». И уже поврежденной своей машиной вторым тараном сбил 3-й «Хейнкель-111». За героизм и умение воздушного боя с превосходящим противником*

т. Терехин награжден орденом Ленина. 27.7.41 г. на исходе воздушного боя, не имея боеприпасов, умелым маневром вогнал в землю самолет противника «Д-17».

На 30 мая 1942 г. имеет лично сбитых самолетов противника 15 штук.

В сложной боевой обстановке находчив. Не теряя самообладания, всегда готов на выручку и помощь. Имеет 150 боевых вылетов, из них 30 на штурмовку войск противника, которые провел успешно.

²⁹ Военно-исторический журнал, 1990, № 9, с. 62–67.

...Вывод: За личную храбрость, умение ведения воздушного боя, за сбитых лично 15 самолетов противника в соответствии с приказом НКО № 0299–1941 г. майор Терехин достоин высшей правительственной награды «Звания Героя Советского Союза» и, в соответствии с указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 20.5.42 г., ордена «Отечественной войны 1–й степени» .³⁰

Но майор Терехин не получил звания Героя ни летом 1942 г., ни после своей смерти в воздушном бою 30 декабря 1942 г. А Горовец в это время за два сбитых самолета получил орден «Красного Знамени», хотя, как вы видели, согласно приказу Сталина к ордену надо было представлять только после сбития 3–х самолетов. Получается, что через полгода после «негласной директивы», которую огласил только В. Каджая, «антисемит» Щербаков организует получение звания Героя и всесоюзную славу летчику—еврею Горовцу за весьма сомнительный подвиг и не награждает, без сомнения, заслужившего это звание русского Терехина.

Так кем был Щербаков: юдофобом или русофобом? Не был он ни тем, ни другим. Думаю, что и майор Терехин получил бы заслуженное им звание, если бы его 52–я армия сумела выполнить возложенную на нее задачу — прорвать блокаду Ленинграда.

Гebbельс учил: врать надо нагло.

Но ложь В. Каджая о «негласной директиве» далеко не единственная. Вот он пишет: *«Даже о Бабьем Яре мы узнали через многие годы после окончания войны. Но об этом замалчивании у Солженицына — тоже ни слова»*.

Но сегодня в школах России изучают еврейский холокост, и в учебном пособии по этой дисциплине черным по белому написано: *«В ноте народного комиссара иностранных дел СССР В.М. Молотова о преступлениях оккупантов на советской территории, опубликованной 6 января 1942 г., содержался абзац о Бабьем Яре, в котором говорилось о расстреле 52 тысяч евреев Киева»*.³¹ Уже и русские школьники знают, что об убийстве евреев СССР сообщено 6 января 1942 г., а «историк» В. Каджая пишет, что об этом *«мы узнали через многие годы после войны»*. Кто эти «мы»? Один, понятно, сам В. Каджая, а кто остальные? Огласите весь список! — как говорилось в одном советском фильме.

Диссидент из США Михаил Кукобака написал статью, которую не приняла ни одна из восьми русскоязычных газет США и Израиля, в которые Михаил ее посылал. Он, в частности, пишет:

*«Многие слышали историю «Бабьего Яра». Но не все знают, почему фашисты так легко уничтожили такое огромное количество «евреев». Все было просто. Немцы арестовали 9 раввинов. По «просьбе» немцев все 9 (!) выступили с публичным обращением к евреям г. Киева. Мол, просим организованно собраться, и **евреи, как элитная нация, будут переправлены в безопасное место.** Почему ни один из этих раввинов не сказал людям правды? Почему ни один из девяти не поступил так, как поступают арабы—палестинцы с оккупантами?*

Трудно осуждать людей за трусость, если над тобой самим не стояла «старуха с косой». Но правда в том, что эти раввины (все девять!) лгали людям всю свою сознательную жизнь, как этот Любавичский ребе. Я не знаю их дальнейшую судьбу. Может быть, их тоже расстреляли. Может, они смогли спасти свои шкуры и сегодня продолжают читать

³⁰ Военно-исторический архив, 2001, № 16, с. 137–139.

³¹ И.А. Альтман, А.Е. Гербер, Д.И. Полтораки. История Холокоста на территории СССР: Учебное пособие для общеобразовательной школы. М.: 2001, с. 68

Тору в какой—либо синагоге в Чикаго или в Тель—Авиве. Бог им судья».³² А вот за это уже я буду упрекать Молотова. Почему не сообщил, что евреи Киева уничтожались руками евреев? Кстати, о фильмах. В. Каджая восклицает: *«Если бы в газетах, журналах, в радиопередачах, в документальном кино отражалось — тоже хотя бы вполвину, — как евреи сражаются на передовой, разве возникали бы разговоры о том, что они отсиживаются в тылу, всячески увиливая от фронта?»*

Не трогайте Солженицына — этот вопрос не к нему. Он все же в это время был на фронте. Это вопрос к тогдашним СМИ СССР, которые порой в подавляющем количестве были укомплектованы евреями. В. Каджая призывает Солженицына читать по этому вопросу книгу Г.В. Костырченко «Тайная политика Сталина». Но ему следовало бы самому почитать, что в ней написано. Скажем, Костырченко приводит данные, что в главном органе пропаганды «антисемита» Щербакова — в Совинформбюро — работало журналистов: русских — 61 человек, других национальностей, кроме евреев, — 19 и евреев — 74.³³ Почему эти евреи—журналисты не описывали подвиги евреев на фронтах? Не потому ли, что боялись приблизиться к фронту? Ведь вряд ли менее 90 % «фронтной кинохроники» СССР — это съемки войсковых учений в тылу, выдаваемые за «фронтные эпизоды». Кроме этого, художественным кинематографистам в Алма—Ате никто не мешал чуть ли не в каждом художественном фильме о войне в качестве главного героя выставлять еврея — пересмотрите самые популярные фильмы военных лет, скажем, «Два бойца» или «Жди меня». Это при том, что в СССР один еврей приходился на 50 человек остальных национальностей!

Так что разговоры о том, что евреи *«отсиживаются в тылу, всячески увиливая от фронта»*, шли явно не оттого, что тогдашние СМИ умаляли подвиги евреев — один случай с Горовцом чего стоит.

Причина антиеврейских возмущений.

Но интересно, как В. Каджая поясняет антисемитизм во время войны. Он пишет: *«Зато в глубоком тылу антисемитизм действительно борзел и смердел. Я имею в виду не тот бытовой, который получил распространение в Сибири, Казахстане, в Средней Азии, чего раньше там никогда не наблюдалось. Однако это и ежику понятно: до войны евреев в тех краях было раз—два и обчелся. Но с первых же дней немецкого нашествия туда хлынул поток эвакуированных и беженцев, именно туда перебазировали с оккупированных территорий, а также из зоны риска почти все оборонные и важные для народного хозяйства предприятия, там же сосредоточились и большинство госпиталей, НИИ и КБ. А в этих учреждениях, особенно на заводах, среди технической интеллигенции евреев было значительно больше, чем рабочих, врачей в госпиталях — больше, чем медсестер и санитаров, и т. д. И хотя такая пропорция сложилась задолго до войны, но тогда она в глаза так не бросалась, ибо евреи были рассредоточены сравнительно равномерно по всей стране. А тут собрались одним кагалом»*.

Трудно придумать более оскорбительную для евреев нелепость. Во—первых, когда это евреи жили рассредоточенно по СССР? До войны их, к примеру, в Днепропетровске жило 36 % от всего населения. По Каджая получается, что численность евреев в СССР была 36 %? По Каджая также получается, что Сибирь, Казахстан, Средняя Азия и Урал — это четыре маленьких городка, которые переполнили евреи из Москвы, Минска, Киева,

³² Дуэль, 2004, № 1, с. 5.

³³ Г. В. Костырченко. Тайная политика Сталина. Библиотека Российского еврейского конгресса. М.: Международные отношения, 2001, с. 363.

Днепропетровска и Одессы. В. Каджая очень удивится, но на самом деле это были такие огромные районы СССР, в которых просто растворились 12,4 млн. человек, эвакуированных до 1 февраля 1942 г., и 8 млн. человек второй волны эвакуации в 1942 г.³⁴ Если бы туда в те годы переселились абсолютно все евреи СССР, то и тогда даже среди эвакуированных их доля не превысила бы 15 %. На восток были переселены 1,2 млн. советских немцев, но их «кагал» не вызвал никакой вспышки антинемецких настроений, хотя война шла с немцами. Почему же евреев в тылу возненавидели?

Потому что работали врачами и в конторах? Но они и до войны там работали, а вспышек антисемитизма не было. Потому что еврейские человекообразные животные уклонялись от фронта? Но негодяи были во всех народах СССР, а немцев, чеченцев, крымских татар, ингушей, калмыков и т. д. вообще не призывали в армию. Почему же к ним не было ненависти, а к евреям она была? Из объяснения В. Каджая методом исключения следует только одно — евреи сами по себе столь мерзкие и отвратительные люди, что остальные народы ненавидят их только за сам факт присутствия. Ну какой антисемит сумеет так гнусно оскорбить евреев, как это делает «защитник евреев» В. Каджая?

Между тем он прямо указывает на причину вспышек антиеврейских настроений в тылу, но поскольку он «историк», то не способен эту причину понять. Каджая цитирует свидетельство об антисемитизме в советском тылу писателя

А. Степанова: *«Демобилизованные из армии раненые являются главными его распространителями. Они открыто говорят, что евреи уклоняются от войны, сидят по тылам на тепленьких местечках и ведут настоящую погромную агитацию. Я был свидетелем, как евреев выгоняли из очередей, избивали даже женщин те же безногие калеки. Раненые в отпусках часто возглавляют такие хулиганские выходки».*

Как видим, никто не испытывал вражды к евреям только потому, что они евреи. Волна антиеврейских настроений шла с фронта, и носителями ее были раненые солдаты и инвалиды. Что, трудно догадаться почему?

Дело в том, что с самого начала войны у населения СССР были изъяты радиоприемники, и Геббельс не способен был совершить тот подвиг, который он совершил с помощью своих радиостанций в ходе захвата Германией всей Европы. Геббельс писал в своем дневнике: *«Франция была государством либеральным, и мы имели таким образом возможность заразить французский народ идеями пораженчества уже зимою 1939–1940 года. Затем она потерпела крах».*³⁵

Поясню, о чем речь. Если против данной страны воюет коалиция, то главная задача военной пропаганды — расколоть коалицию, рассорить союзников. И приемы этого давно наработаны. Войскам каждой страны пропагандой вкладывают в голову, что, пока они гибнут на фронте, их союзники прячутся в тылу. К примеру, и в Первую и во Вторую мировые войны немецкая пропаганда засыпала французские части открытками, на которых были изображены французский солдат, умирающий в окопе, и британский солдат в Париже, спящий с его женой. Но во Второй мировой в руках немцев уже было радио и ведение этой войны для них сильно упростилось. Что касается СССР, то Геббельс не питал иллюзий в отношении того, как поступит Сталин с радиоприемниками, и немцам оставался единственный способ пропаганды — листовки и печатный пропагандистский материал.

Уже 30 июня 1941 г. Геббельс записал в дневнике: *«Отпечатано около 50 млн. листовок для красной армии. Отправлено и приказано сбросить с самолетов. Москва изымает*

³⁴ Великая Отечественная война 1941 — 1945. Энциклопедия, М.: 1985, с. 802–803.

³⁵ Е. Ржевская. Геббельс. Портрет на фоне дневника. М.: 1994, с. 304.

радиоаппараты...»³⁶ Но как бы далеко ни стремились залетать немецкие самолеты, Красная Армия отступала, и основная масса немецкой пропагандистской продукции попадала только к красноармейцам. Геббельс, естественно, в листовках старался посорить народы СССР, а в отношении евреев немцами непрерывно проводилась мысль, что евреи захватили власть в СССР и теперь русских посылают на фронт умирать за свою власть, а сами сидят в тылу. Геббельс же был не В. Каджая, он понимал, что надо делать. И немецкая пропаганда свое влияние на фронтовиков безусловно оказывала. В результате в ходе войны началось то, чего не было до войны даже в тех городах, где евреев было очень много, — началась вспышка антиеврейских настроений, при том что негодяи других народов тоже прятались от фронта в тылу.

И советская контрпропаганда вынуждена была принимать меры — она возвеличивала подвиги евреев, в художественных фильмах показывала, как они сражаются на фронте, требовала, чтобы многочисленные евреи в советской прессе поменяли фамилии, дабы не подтверждать этими мозолящими глаза тыловиками доводы немецкой пропаганды. Уже упомянутый главный редактор «Красной звезды» генерал Ортенберг был снят с должности, но его не направили на фронт и не поставили к станку обтачивать корпуса снарядов. Он по—прежнему сочинял в Москве глупые статьи о подвигах советского народа, но только подписывался своим старым псевдонимом «Вадимов». А поскольку и редакция «Красной звезды» на радость Геббельсу блистала талантами с фамилиями Кнорич, Гехман, Галин, Славин, Халип, Гроссман, Шуэр, Сапиго, Хацревин, Габрилович, Херен и так далее, то о них и о других газетах сам Ортенберг в книге «Сталин, Щербаков, Мехлис и другие» пишет: *«Затем, вижу, сменились подписи и других собкоров «Правды». Исчезли со страниц газеты «Берг», «Майн»... Появились вместо них псевдонимы на «ов» и т. п. Такая же история произошла в «Известиях», «Комсомольской правде» и других центральных газетах»*.

³⁷ Фамилии меняли, но ни одного не направили в окопы!

И это Каджая считает страшнейшим проявлением государственного антисемитизма?! Возмущенный Каджая брызжет в Солженицына: *«Перелистайте подшивки военных лет любой из центральных газет, будь то «Правда», «Известия», «Красная звезда», «Комсомолка», — вы не найдете там ни одного очерка о Герое—еврее, хотя таковые появлялись буквально с первых же дней войны, когда награждали вообще очень скупое, а Герои и вовсе были наперечет. Ну а к 43—му, когда евреи по числу боевых наград «неприлично» выдвинулись вперед, пришлось принимать срочные меры, вроде упомянутой выше «директивы», означавшей не что иное, как завуалированную «процентную норму» . Не знаю, бросился ли от этого окрика Александр Ицкович перелистывать «Красную звезду», но другой еврей, Л. Люкс — профессор, заместитель директора Центрального института исследований Центральной и Восточной Европы Католического университета в Айхштетте (ФРГ), редактор журнала «Forum fuer osteuropaeische Ideen — und Zeitgeschichte» — бросился. Полистал, и в статье «Еврейский вопрос в политике Сталина» сообщает: *«Многие евреи с гордостью апеллировали к статистике, опубликованной в газете «Красная звезда» в начале 1944 года. Здесь называлось число солдат—фронтовиков, награжденных с начала войны до 1 января 1944 г. боевыми наградами. Евреи занимали четвертое место, хотя по данным на 1939 г. они в количественном отношении с другими народами СССР были лишь на седьмом месте»* .*

Мне даже самому интересно стало, на каком месте на числу званий Героя были евреи, когда евреев, по словам В. Каджая, всех *«награждали вообще скупое»* , и потом — после *«негласной директивы»* , когда вроде бы и вообще евреев перестали награждать. Поэтому я выписал и

³⁶ Там же, с. 280

³⁷ Д. Ортенберг. Сталин, Щербаков, Мехлис и другие. М.: 1995, с. 21.

подсчитал кое—какие числа из статистического сборника Минобороны СССР «Герои Советского Союза».³⁸

Количество Героев Советского Союза

| Национальность | с 22.04.41 по 01.01.44 | с 01.01.44 по 09.05.45 | Итого |
|----------------|------------------------|------------------------|-------|
| русские | 3020 | 4975 | 7995 |
| украинцы | 738 | 1258 | 1996 |
| белорусы | 79 | 182 | 261 |
| татары | 66 | 94 | 160 |
| евреи | 46 | 61 | 107 |
| казахи | 46 | 50 | 96 |
| грузины | 27 | 64 | 91 |

Смотришь на эту таблицу и удивляешься ловкости, с которой еврейские расисты врут по любому поводу. Каджая нагло врет про ограничение награждений евреев, а мы видим, что именно после 1943 года, после «негласной директивы», они, оттолкнув скромных казахов, заняли наконец единолично пятое место. И Люкс врет, поскольку татары, коренные граждане России, своего четвертого места никогда и никому не отдавали, несмотря на депортацию крымских татар в 1944 году.

Замечу также, что грузин и в 1926 году было в полтора раза меньше, чем евреев СССР без евреев, вошедших в 1939–1940 гг. в численность СССР с присоединением западных областей Украины, Белоруссии, Молдавии и Прибалтики, а численность Героев—грузин одного порядка с численностью Героев у евреев. Но ни грузины, ни татары не размазывают по этому поводу сопли по животу и не требуют, чтобы их все остальные народы непременно любили.

«Цифры и факты».

Вот Каджая, как я уже цитировал вначале, учит Солженицына: «Объективны же только цифры и факты». Мысль правильная, но что творит с фактами сам Каджая, мы уже увидели и увидим ниже, а сейчас посмотрим, что он творит с цифрами. В статье в рамке напечатана большими буквами следующая информация В. Каджая: «Из 434 тысяч воевавших евреев погибло 205 тысяч, около ста тысяч вернулись домой инвалидами. Среди погибших 77,6 процента составляли рядовые солдаты и сержанты и 22,4 — младшие офицеры, то есть те, кто воевал на передовой» .

В эти числа воевавших и убитых можно было бы поверить, но в двух случаях — если бы их представил не Каджая и если бы из этого сообщения прямо не было видно, что это ложь.

³⁸ Герои Советского Союза: Историко-статистический очерк. М.: Воениздат, 1984.

Но сначала обратим внимание на то, как В. Каджая представляет себе фронт. По Каджаю, «на передовой» воюют солдаты, сержанты и младшие офицеры, а старшие офицеры находятся в тылу, и уж где—то в десятках километров от передовой одиноко слоняются генералы. То, что Каджая представляет себе фронт именно так, вы увидите и ниже, а сейчас это видно из уверенности Каджая в том, что солдаты, сержанты и младшие офицеры могут погибнуть только на передовой, так как в тылу их просто нет.

То, что Каджая точно высчитал проценты солдат и офицеров в числе убитых евреев, означает, что данные на каждого из 205 тысяч убитых и 434 тысяч призванных тщательно просматривались и определялось звание погибших. Но сумма процентов составляет ровно 100, а это означает, что за все годы войны не погиб ни один еврей в звании майора (батальонного комиссара), подполковника, полковника и генерала. А ведь старших офицеров и генералов в Красной Армии за годы войны погибло в сумме 27 209 человек.³⁹ И из них ни одного еврея?! Конечно, Геббельс, доказывающий, что евреи сидят в глубоком тылу, этими цифрами Каджая с удовольствием воспользовался бы, но мы—то должны понимать, что Каджая на радость Геббельсу взял их «с потолка».

Еще один момент, доказывающий лживость подобных «расчетов». За годы войны в Красную Армию было призвано 34 млн. 476,7 тысячи человек, из которых погибло 8 млн. 668,4 тысячи.⁴⁰ То есть погибшие от призванных составляют 25,1 %. А в тех цифрах, что дает В. Каджая, погибшие от призванных составляют 47,2 %. Исходя из 25,1 %, можно определить количество погибших евреев от 434 тысяч призванных. Это составит примерно 109 тысяч (1,2 % потерь). Но тогда между числом «205 тысяч», данным Каджая, и числом «109 тысяч» обычных потерь возникнет разница в 96 тысяч. Получается, что они тоже безвозвратно исчезли из Красной Армии.

Это в связи с чем? Ведь немцы, прежде чем стрелять или сбрасывать бомбы, не требовали от наших солдат сообщать им национальность. Почему же у евреев процент потерь в два раза выше, чем в среднем по остальным национальностям? Тут два варианта ответа: либо приведенные В. Каджая числа — это ложь, либо евреи больше, чем остальные национальности, дезертировали и сдавались немцам в плен. (По итогам войны числятся в наших потерях 212,4 тысячи не разысканных дезертиров).⁴¹ Какой вариант В. Каджая больше устраивает? Уверен, что любой жидоед будет настаивать на втором объяснении цифр, представленных Каджая. Я же считаю более похожим на правду число евреев, погибших в Красной Армии, данное в упомянутом мною выше статистическом исследовании — 142,5 тысячи (1,6 % от всех потерь РККА, доля русских в потерях — 66,4 %⁴²).

Число «142,5 тысяч» тоже большое, и по отношению к числу призванных, данному В. Каджая, оно составляет 32,8 %. Но такое превышение еще как—то можно объяснить не просто повальным дезертирством и сдачей евреев в плен, а тем, что в плену немцы уничтожали евреев в большем числе, нежели пленных других национальностей.

Это не последние числа, которыми оперирует защитник еврейской нации в России В. Каджая. Чтобы показать, насколько велик вклад евреев в Победу, он подсчитывает евреев—генералов Красной Армии всех служб, кроме политработников. Но даже без генерал—полковника Л. Мехлиса, генерал—майора Д. Ортенберга и их коллег у Каджая получается в сумме 351 человек, из которых 219 «принимало непосредственное участие в боевых

³⁹ Россия и СССР в войнах XX века. Потери Вооруженных Сил: Статистическое исследование. М.: Олма-Пресс, 2001, 430. (Далее — Потери)

⁴⁰ Там же, с. 246, 238.

⁴¹ Там же, с. 248.

⁴² Там же, с. 238.

действиях ». Причем Каджая не сообщает, откуда он взял эти данные и на какую дату их подсчитал. Поэтому жидоеду ничего не мешает соотнести это количество с общим числом генералов в Красной Армии на начало войны. Всего их было 994 человека, и 351 еврей от этого количества составляет 35,3 %. Геббельс от этих процентов прыгал бы от восторга, а любой антисемит подытожит, что поражения Красной Армии, которые она терпела от немцев до конца 1942 года, объясняются тем, что на генеральские должности в ней пролезли евреи.

Однако, судя по всему, Каджая врет и тут. Журнал «Источник», редактируемый главным архивистом президентов России Р. Пихоя, дал справку начальника управления кадров Красной Армии генерал—полковника Голикова о положении с генералами. Их за год до Победы, на 15 мая 1944 года, было 2952 человека всех родов войск и всех служб, из которых 102 человека были евреями.⁴³ Правда, и это число огромно и выводит евреев на первое место в СССР по числу генералов в расчете на процент населения даже среди национальностей, имевших свои республики. Но это все же не 35,3 %, а 3,5 %, причем всех служб Красной Армии, т. е. и тыловиков, и врачей, и юристов, и политработников. Как же из этих 102 генералов, как утверждает Каджая, могли принять *«непосредственное участие в боевых действиях»* 219 человек? Тут уж, как говорится, ложь «историка» — способ его существования, причем непонятно — зачем? Ну, неужели 102 генерала — это мало? Неужели мало генералов Доватора, Крейзера или Драгунского?

И, наконец, чтобы покончить с числами, дам еще одну цитату из статьи В. Каджая. Он, продолжая тему о том, что «Щербаков — антисемит» «негласно» приказал не награждать евреев, плачет: *«Четыре летчика—еврея совершили воздушный таран — Героя не дали ни одному. Напомню, что Виктору Талалихину, таранившему немецкий самолет в небе под Москвой 7 августа 1941 года, звание Героя было присвоено буквально на следующий день!»* Вот ведь какой антисемитизм! Напомню, что старшему лейтенанту Терехину, сбившему в одном бою три бомбардировщика, причем два из них сбившему в одном бою тараном еще раньше Талалихина, Героя тоже не дали. Что, в этом месте будем кричать: «Какая русофобия!»?

Из этих горестных сетований Каджая у его читателя может сложиться впечатление, что за всю войну таран совершили Талалихин и четыре еврея. На самом деле это не так — советские летчики таранили противника 636 раз: 599 раз это сделали летчики—истребители, 18 раз — летчики—бомбардировщики и 19 — летчики—штурмовики. А Героями стали очень немногие, поскольку награждали все же за нанесенный немцам урон, а не за то, каким образом он нанесен. И поскольку 40 % летчиков при таране гибло, то 23 сентября 1944 г. командующий ВВС РККА своим приказом обязал летчиков ограничить использование таранов и применять их только в исключительных случаях.⁴⁴ В статье о воздушных таранах в этом журнале дается подробная статистика: в каких званиях были летчики, совершившие таран, в каких должностях, какие именно немецкие самолеты они сбили и т. д. Не приводится только их национальный состав — зачем? Все они были одной национальности — советские люди. Но В. Каджая, видите ли, счел необходимым высчитать, сколько было евреев среди этих летчиков. Оказывается, их было 0,6 %.

Давайте в качестве итога приведем к одной размерности числа, данные и В. Каджая, и полученные из источников, которым он не имеет права не верить, но расставим их в порядке нарастания. Итак: среди летчиков, совершивших таран, евреев было **0,6 %** ; в стрелковых дивизиях в среднем за войну евреев было **1,4 %** ; число погибших евреев в общем числе погибших РККА — **1,6 %** ; в числе населения СССР евреев было **1,8 %** ; среди советских генералов евреев было **3,5 %** ; среди сотрудников Совинформбюро евреев было

⁴³ Источник, 1996, № 2, с. 139–148.

⁴⁴ Военно-исторический журнал, 1989, № 3, с. 28–30.

46,1 % . Действительно, получается, что чем дальше в тыл, тем больше евреев. У русских при доле в населении СССР 52,9 %, ⁴⁵ напомним, доля в числе погибших — 66,4 %. Заметьте, что я рассмотрел только те числовые моменты, которые захотелось рассмотреть самому «историку» В. Каджая, и, лишь уточнив, привел их все к процентному виду. Вот пусть теперь Каджая посмотрит на них и расскажет нам что-нибудь интересенькое про государственный антисемитизм в СССР.

Дуракам описывать подвиги нельзя.

В. Каджая позорит евреев, не сообразуясь ни с чем. Вот он сообщает: *«И если бы Стратиевский был исключением... То, что его случай — обычная практика, подтверждает ярко и очевидно и в то же время горько и обидно совершенно уникальная судьба партизанского командира Евгения Волянского (Хаима Коренцвита). Он, как минимум, должен быть трижды Героем Советского Союза, но не получил ни одной Золотой Звезды, только Красные. Первый раз его представил к высшей награде прославленный командир соединения украинских партизан Яков Мельник, у которого он возглавлял разведку. Евгений организовал десятки диверсий, в том числе и на железных дорогах, а весной 43-го вдвоем (!) с помощником взорвал немецкий бронепоезд, идущий к фронту — первая Красная Звезда»* .

Из этого рассказа и восклицательного знака видно, как Каджая представляет себе взрыв бронепоезда: идет себе спокойно к фронту немецкий бронепоезд, а Коренцвит с помощником на ходу заскакивают в него с огромными мешками взрывчатки, раскладывают взрывчатку на полу вагонов и взрывают бронепоезд... Да, вдвоем так взорвать бронепоезд сложновато! Так взорвать поезд могут только герои. Из Голливуда. Но этот эпизод по крайней мере характеризует только умственное развитие Каджая, а вот со следующим эпизодом сложнее. Защитник еврейских подвигов продолжает: *«В сентябре 1944-го одетый в форму немецкого майора (Евгений чисто говорил по-немецки) он проник в штаб пехотной дивизии, вошел в домик командира—генерала, приставил к его боку пистолет и сказал по-немецки: «Моя жизнь ничего не стоит. Если пикнете — убью. Идите к своей машине». И на генеральском же «Хорьхе» Волянский привез командира дивизии (!!!) в расположение партизан. Снова представление к званию Героя, и снова — Красная Звезда»*.

Чувствуете, как Каджая представляет себе штаб немецкой дивизии? Одинокий домик в лесу, в нем изнывает от скуки немецкий генерал, готовый от безделья потусоваться с любым переодетым в немецкую форму евреем. А вокруг ни охраны, ни офицеров штаба, ни даже шофера «Хорьха» нет. Ну, как в фильме «Подвиг разведчика» с Кадочниковым в главной роли. А номер этой уникальной немецкой дивизии, позволившей выкрасть своего командира, и фамилия генерала за давностью лет, естественно, забылись? И как вот после этой басни для умственно недоразвитых поверить в то, что Хаим Коренцвит и орден Красной Звезды получил заслуженно?

А вот еще примеры еврейских подвигов в исполнении Каджая: *«И тем не менее подвиг Матросова за годы войны повторили четыре еврея, причем рядовой Абрам Девин лег грудью на амбразуру за год до Матросова, 22 февраля 1942-го, при освобождении Калининской области (был награжден орденом Отечественной войны 1 степени посмертно... через 15 лет), а сержант Товье Райз умудрился остаться в живых, хотя и получил 18 ранений — чем не еврейское счастье? — был награжден орденом Славы 3-й степени»*.

Самая маленькая амбразура ДОТа или ДЗОТа имеет размеры 300х500 мм. Это какой же частью человеческого тела нужно эту амбразуру накрыть, чтобы немецкий пулемет тупоконечной пулей прострелил ее 18 раз, а человек бы после этого не умер? (Я понимаю, о чем подумали господа гусары, но Товье был мужчиной.) У Товье действительно было

⁴⁵ МСЭ, т. 10.-М.: Советская энциклопедия, 1940, с. 154.

еврейское счастье, но не в том, что он остался жив, а в том, что нашелся олух, готовый записать и опубликовать еврейский вариант сказки о Кощее Бессмертном.

Думаю, что евреи далеко не идеальный народ, но не до такой же степени, чтобы каджай могли их глупо и гнусно бесчестить, да еще и под видом их защиты! Ведь то, что Каджая непрерывно врет и об участии евреев в войне, и об их подвигах, заставляет любого думать, что в войне участие евреев было минимальным и что подвигов они не совершали. Но ведь это ложь! Правильно говорит русская поговорка: услужливый Каджая для евреев опаснее врага, а исходя из темы этой книги ложь в пропаганде — это оружие массового поражения, которое при тупости пропагандистов становится опасным и для своих.

Вот зададим себе вопрос: зачем Каджая врет? Это что — ложь во спасение? Ведь ни у кого и мысли нет, что от писаний Солженицына начнется еврейский погром или у евреев — фронтовиков начнут отбирать ордена. Это наглая ложь для одурачивания, это ложь для того, чтобы сесть остальным на шею, это подлость во имя подлости. Да, такая подлость в радость еврейским расистам, но как к ней должны относиться остальные евреи?

Еврейские расисты прекрасно понимают, что они как люди подлы и гнусны, поэтому и лгут, чтобы приподняться до морального уровня народов, среди которых живут. Но что делать честным и порядочным евреям при виде этой лжи? Ведь она их унижает как людей.

Еврейские расисты — это животные, им это не понятно, но на людей такая пропагандистская ложь должна действовать отталкивающе — честные евреи должны за это унижение ненавидеть еврейских расистов больше, нежели неевреи.

Нет сомнений, что в довоенной Германии еврейские расисты точно так же брехали в своей многочисленной сионистской прессе, брехали, чтобы завлечь честных евреев в Палестину, чтобы те с оружием в руках освободили ее от англичан и создали Израиль. А что получилось?

Я хочу предложить вам еще один материал из израильской газеты «Вести». В этой газете шло обсуждение проектов новых законов о гражданстве Израиля, и публицист Шимон Бриман использовал в полемике данные книги американского еврея Б. Рига «Еврейские солдаты Гитлера». Статью Бримана я даю с сокращением в нижеследующем разделе.

Еврейские солдаты Гитлера

«Подсчеты и выводы Ригга звучат достаточно сенсационно: в германской армии на фронтах Второй мировой воевало до 150 тысяч солдат, имевших еврейских родителей или бабушек с дедушками.

Термином «мишлинге» в рейхе называли людей, родившихся от смешанных браков арийцев с неарийцами. Расовые законы 1935 года различали «мишлинге» первой степени (один из родителей — еврей) и второй степени (бабушка или дедушка — еврей). Несмотря на юридическую «подпорченность» людей с еврейскими генами и невзирая на трескучую пропаганду, десятки тысяч «мишлинге» преспокойно жили при нацистах. Они обычным порядком призывались в вермахт, люфтваффе и кригсмарине, становясь не только солдатами, но и частью генералитета на уровне командующих полками, дивизиями и армиями.

Сотни «мишлинге» были награждены за храбрость Железными крестами. Двадцать солдат и офицеров еврейского происхождения были удостоены высшей военной награды Третьего рейха — Рыцарского Креста. Ветераны вермахта жаловались Риггу, что начальство неохотно представляло их к орденам и тянуло с продвижением в чине, памятуя об их еврейских предках (аналогичный «зажим» фронтовиков — евреев был и в советской армии).

Открывшиеся жизненные истории могли бы показаться фантастическими, но они реальны и подтверждены документами. Так, 82-летний житель севера ФРГ, верующий иудей, прослужил войну капитаном вермахта, тайно соблюдая еврейские обряды в полевых условиях.

Долгое время нацистская пресса помещала на своих обложках фотографию голубоглазого блондина в каске. Под снимком значилось: «Идеальный немецкий солдат». Этим арийским идеалом был боец вермахта Вернер Гольдберг (с папой—евреем).

Майор вермахта Роберт Борхардт получил Рыцарский Крест за танковый прорыв русского фронта в августе 1941 года. Затем Роберт был направлен в Африканский корпус Роммеля. Под Эль—Аламейном Борхардт попал в плен к англичанам. В 1944 году военнопленному разрешили приехать в Англию для воссоединения с отцом—евреем. В 1946—м Роберт вернулся в Германию, заявив своему еврейскому папе: *«Кто—то же должен отстраивать нашу страну»*. В 1983 году, незадолго до смерти, Борхардт рассказывал немецким школьникам: *«Многие евреи и полувреи, воевавшие за Германию во Вторую мировую, считали, что они должны честно защищать свой фатерланд, служба в армии»*.

Полковник Вальтер Холландер, чья мать была еврейкой, получил личную грамоту Гитлера, в которой фюрер удостоверял арийство этого галахического еврея. Такие же удостоверения о «немецкой крови» были подписаны Гитлером для десятков высокопоставленных офицеров еврейского происхождения.

Холландер в годы войны был награжден Железными Крестами обеих степеней и редким знаком отличия — Золотым Немецким крестом. Холландер получил Рыцарский Крест в июле 1943 года, когда его противотанковая бригада в одном бою уничтожила 21 советский танк на Курской дуге. Вальтеру дали отпуск; в рейх он поехал через Варшаву. Именно там он был шокирован видом уничтожаемого еврейского гетто. На фронт Холландер вернулся духовно сломленным; кадровики вписали в его личное дело — «слишком независим и малоуправляем», зарубив его повышение до генеральского чина. В октябре 1944—го Вальтер был взят в плен и провел 12 лет в сталинских лагерях. Он умер в 1972 году в ФРГ.

Полна тайн история спасения Любавичского ребе Йосефа Ицхака Шнеерсона из Варшавы осенью 1939 года. Хабадники в США обратились к госсекретарю Корделлу Хэллу с просьбой о помощи. Госдепартамент договорился с адмиралом Канарисом — главой военной разведки (абвера) о свободном проезде Шнеерсона через рейх в нейтральную Голландию. Абвер и ребе нашли общий язык: немецкие разведчики делали все, чтобы удержать Америку от вступления в войну, а ребе использовал уникальный шанс для выживания.

Только недавно стало известно, что операцией по вывозу Любавичского ребе из оккупированной Польши руководил подполковник абвера д—р Эрнст Блох — сын еврея. Блох защищал ребе от нападков сопровождавших его немецких солдат. Этот офицер сам был «прикрыт» надежным документом: *«Я, Адольф Гитлер, фюрер немецкой нации, настоящим подтверждаю, что Эрнст Блох является особой немецкой крови»*.

В январе 1944 года кадровый отдел вермахта подготовил секретный список 77 высокопоставленных офицеров и генералов, «смешанных с еврейской расой или женатых на еврейках». Все 77 имели личные удостоверения Гитлера о «немецкой крови». Среди перечисленных в списке — 23 полковника, 5 генерал—майоров, 8 генерал—лейтенантов и два полных генерала армии. Сегодня Брайан Ригг заявляет: *«К этому списку можно добавить еще 60 фамилий высших офицеров и генералов вермахта, авиации и флота, включая двух фельдмаршалов»*.

В 1940 году всем офицерам, имевшим двух еврейских дедушек или бабушек, было приказано покинуть военную службу. Те, кто был «запятнан» еврейством только со стороны одного из дедушек, могли остаться в армии на рядовых должностях. Реальность была иной — эти приказы не исполнялись. Поэтому их безрезультатно повторяли в 1942, 1943 и 1944 годах. Частыми были случаи, когда немецкие солдаты, движимые законами «фронтового братства», скрывали «своих евреев», не выдавая их партийным и карательным органам. Вполне могли происходить такие сцены образца 1941 года: немецкая рота, скрывающая «своих евреев», берет в плен красноармейцев, которые, в свою очередь, выдают на расправу «своих евреев» и комиссаров.

Бывший канцлер ФРГ Гельмут Шмидт, офицер люфтваффе и внук еврея, свидетельствует: *«Только в моей авиачасти было 15–20 таких же парней, как и я. Убежден, что глубокое*

погружение Ригга в проблематику немецких солдат еврейского происхождения открывает новые перспективы в изучении военной истории Германии XX века».

Ригг в одиночку задокументировал 1200 примеров службы «мишлинге» в вермахте — солдат и офицеров с ближайшими еврейскими предками. У тысячи из этих фронтовиков были уничтожены 2300 еврейских родственников — племянники, тети, дяди, дедушки, бабушки, матери и отцы.

Классическим примером «скрытого еврея» в элите Третьего рейха можно считать фельдмаршала авиации Эрхарда Мильха. Его отцом был еврей—фармацевт. Из—за еврейского происхождения Эрхарда не приняли в кайзеровские военные училища, но начавшаяся Первая мировая война открыла ему доступ в авиацию, Мильх попал в дивизию знаменитого Рихтгоффена, познакомился с молодым асом Герингом и отличился при штабе, хотя сам на аэропланах не летал. В 1920 году Юнкере оказывает протекцию Мильху, продвигая бывшего фронтовика в своем концерне. В 1929 году Мильх становится генеральным директором «Люфтганзы» — национального авиаперевозчика. Ветер уже дул в сторону нацистов, и Эрхард бесплатно предоставляет самолеты «Люфтганзы» для лидеров НСДАП.

Эта услуга не забывается. Придя к власти, нацисты заявляют, что мать Мильха не вела половую жизнь со своим мужем—евреем, а истинный отец Эрхарда — барон фон Бир. Геринг долго смеялся по этому поводу: *«Да, мы сделали Мильха ублюдком, но ублюдком аристократическим!»* Еще один афоризм Геринга по поводу Мильха: *«В своем штабе я сам буду решать, кто у меня еврей, а кто нет!»* Фельдмаршал Мильх фактически возглавлял люфтваффе накануне и во время войны, замещая Геринга. Именно Мильх руководил созданием нового реактивного Me-262 и ракет «Фау». После войны Мильх девять лет отсидел в тюрьме, а затем до 80-летнего возраста работал консультантом концернов «Фиат» и «Тиссен».

Молодой американец, на мой взгляд, не только делает более объемной картину Третьего рейха и холокоста, но и заставляет израильтян по—новому взглянуть на привычные определения еврейства. Ранее считалось, что во Второй мировой войне все евреи сражались на стороне антигитлеровской коалиции. Еврейские солдаты в финской, румынской и венгерской армиях рассматривались как исключения из правила.

Теперь Брайан Ригг ставит нас перед новыми фактами, приводя Израиль к неслыханному парадоксу. Вдумаемся: 150 тысяч солдат и офицеров гитлеровской армии могли бы репатрироваться согласно израильскому Закону о возвращении. Нынешний вид этого закона, испорченный поздней вставкой об отдельном праве внука еврея на алию, позволяет тысячам ветеранов вермахта приехать в Израиль!

Левые израильские политики пытаются защитить поправку о внуках тем, что, мол, внуки еврея тоже преследовались Третьим рейхом. Почитайте Брайана Ригга, господи! Страдание этих внуков часто выражалось в задержке очередного Железного креста. **Шимон БИРМАН**, *«Вести», 22.08.2002, Тель—Авив* ⁴⁶

Числа сходятся

Число «150 тысяч» евреев в армии Гитлера поступает из источника в Израиле, а Израиль это государство сионистов, из которых основная масса — примитивные еврейские расисты типа Каджая. Поэтому данное число следовало бы хотя бы ориентировочно проверить. Это можно сделать так.

Известно, что с 1939 по 9 мая 1945 года через вооруженные силы Германии прошло 21 107 тысяч ее граждан,⁴⁷ а в советском плену из них оказалось 2 390 тысяч⁴⁸ человек, или 11,3 % от призванных. А евреев у нас в плену было 10 173 человека.⁴⁹ Если считать, что в советский плен евреи попадали в таком же процентном соотношении, как и немцы, то тогда в немецкой армии их было около 90 тысяч человек. В учетном деле на военнопленного национальность проставлялась с его слов, и можно обоснованно предположить, что масса евреев назвала национальность своего гражданства, то есть число «90 тысяч» является заниженным. В связи с этим подсчет, сделанный Б. Ригом, в 150 тысяч евреев в армии Гитлера не выглядит особенно завышенным.

Представляете, если бы Гитлер выиграл войну, то как бы сегодня в Третьем Рейхе какой—нибудь еврейский расист Вальтер Коржаберг подвывал, что антисемит Геббельс не ценил евреев Вермахта и Люфтваффе, а поэтому запрещал о них писать в главной газете Рейха «Фелькишер беобахтер» и была негласная директива Бормана не награждать евреев Рыцарскими Крестами и т. д. и т. п. Но дело, конечно, не в этом.

Да, Гитлер и сионисты всю войну были союзниками, а посему даже в армии Гитлера евреи вместе с немцами сражались не только за тысячелетний Третий Рейх, но и за будущий Израиль.⁵⁰ Но это был тайный союз и евреи этого не знали, а официально международное еврейство объявило немцам войну. Поэтому снова зададим себе вопрос: почему многие десятки тысяч евреев пошли служить в армию Гитлера, а не уехали в Палестину? Тут ведь есть особенность. И в Первой мировой войне евреи воевали в армиях обеих сторон, и это по еврейским законам допустимо. Но ведь Гитлер считал евреев недочеловеками и несчастьем немецкой нации, немцы поставили себе задачу очиститься от евреев. Служить Гитлеру было крайне оскорбительно для человека с еврейской кровью. Почему же служили?

Ответов на этот вопрос, наверное, много, я же хочу обратить внимание на один — пропаганда сионистов, пропаганда еврейских расистов оказалась более брехливой и, соответственно, слабее нацистской пропаганды. Ведь Гитлер запрещал еврейской журналистской массовке работать в прессе для немцев, но в гитлеровской Германии свободно выходила пресса для евреев. Думаю, что тогдашняя пресса еврейских расистов была похожа на нашу сегодняшнюю, думаю, что и тогдашняя их пресса была набита какими—нибудь Вальтерами Каджабергами, нагло уверенными, что если много брехать, то всех сделаешь дураками. Но люди, в том числе и евреи, в большинстве своем хотя и допускают сами плутовство, но в идеале хотели бы жить честно: не мучить совесть собственным враньем и не бояться обмана от других. Непрерывный же поток брехни пропаганды еврейских расистов вызывал ненависть и отвращение к ним, в том числе и у евреев и, наряду с другими причинами, толкал часть их к Гитлеру. Дело не в том, что пропаганда Гитлера была без лжи и прекрасна, а дело в том, что пропаганда еврейских расистов была еще гнуснее. И это факт! Было бы это не так, не было бы и еврейских солдат в армии Гитлера или их было бы не так много. Еще раз обращаю внимание: ложь в пропаганде — штука очень опасная!

* * *

⁴⁷ Россия и СССР в войнах, с. 508.

⁴⁸ Военно-исторический журнал, 1991, № 9, с. 46.

⁴⁹ Там же

⁵⁰ Ю.И. Мухин. Крестовый поход на Восток. «Жертвы» Второй мировой. М.: Яуза, ЭКСМО, 2004

Подытожим. Ложь в военной пропаганде приходится допускать, но более—менее безопасной надо считать только ложь «во спасение». Ложь «для одурачивания» возможна при полной монополии на СМИ, а эта монополия в принципе невозможна. А разоблачение лжи «для одурачивания» может и твоих солдат сделать своими врагами.

Глава 3. Немецкие асы: беглый взгляд Новые времена

Дискуссию об асах авиации во Второй мировой войне «Дуэль» начала еще в 1997 году и возвращается к этой теме по сей день, если поступает материал с новыми фактами или с их интересной интерпретацией. Во втором сборнике «Война и мы», выпущенном газетой в 2001 году, часть материалов об асах была помещена в главе «Пропаганда как род войск», но с тех пор и в газете, и вне ее появилось очень много нового, в частности, в Интернете стал размещать интервью с советскими летчиками умный и понимающий дело историк Андрей Сухоруков. Все это привело к мысли — в новой серии «Война и мы», которую начало издательство «Яуза», дополнить и расширить ранее начатую тему, сведя ее к вопросу: на пользу или во вред немцам пошли приписки побед своим асам?

У перестройки есть и положительные моменты. В частности, широкому читателю (хотя какой может быть сегодня «широкий читатель» при тиражах книг в 5 — 10 тыс.?) предоставлена возможность ознакомиться с уймой фактов, которые капээсэсовцы по причине своей тупости от нас скрывали. Эти факты представляются в основном «демократической» стороной и используются для измазывания грязью боевых и трудовых подвигов наших отцов и дедов. Но в силу органической умственной неполноценности «демократы», как правило, не в состоянии эти факты осмыслить, и мы должны быть благодарны их демократической дебильности за то, что все же узнаем о своем прошлом все больше и больше.

Лучшими летчиками-асами Второй мировой войны считаются немцы, и именно те из немецких летчиков, кто воевал у нас, на Восточном фронте, и сбивал наши самолеты. Причем цифры умопомрачительные. Если 15 наших лучших асов сбили каждый за войну от 41 до 62 немецких самолетов, то 15 немецких асов — от 203 до 352 советских самолетов. Надо сказать, что у советских историков эти цифры всегда вызывали сомнения, но для нынешних «демократов» — это «святая правда». Питаются «демократы» из источников, поступающих с Запада через Интернет и, как мне кажется, через Польшу и Эстонию. А эти источники хотя и русофобские, но дают попутно очень много фактов и о Люфтваффе — об организации немецких ВВС, традициях, особенностях и т. д. И если все эти произведения рассмотреть вместе, отстаиваемые ими цифры немецких «побед» начинают выглядеть, как шутовской колпак, что, впрочем, не мешает демократам носить его с большой гордостью. Вот, скажем, издатель В.И. Холобок в 1998 году выпустил книгу американцев Р.Ф. Толивера и Т.Дж. Констебля «Эрих Хартманн — Белокурый рыцарь Рейха», к которой русский переводчик, постеснявшийся где-либо в книге назвать себя, дал предисловие. Я это предисловие перепечатаю полностью как отдельную главку, не выделяя курсивом. Итак.

Без классового подхода

««В начале было слово» — так говорит Библия. В нашем случае это абсолютно неверно. Сначала было гробовое молчание. Почитайте мемуары наших летчиков, труды «историографов». Никаких персоналий. Абстрактные немецко-фашистские оккупанты да самолеты с черными крестами на крыльях. В лучшем случае мелькают какие-то невнятные бубновые тузы — и только. Может, кому-то повезло и больше, чем мне. Лично я нашел

только одно упоминание фамилии немецкого аса в нашей литературе советской эпохи. В мемуарах Курзенкова говорится о фельдфебеле Мюллере (92 победы), сбитом молодым лейтенантом Бокием. Все. Далее — молчание. Вроде и не существует Хартманна, Ралля, Графа, Мельдерса и прочих.

Потом началось разоблачение. Еще не было издано ни одной книги об асах противника, но от буржуазных фальсификаторов пух и перья полетели. Как всякий честный советский человек, я эту книгу не читал, но единогласно осуждаю! «Ас или У-два-с?» «Крапленые тузы»... Ну, и так далее. Одни названия чего стоят. Лишь в последнюю пару лет появились хоть какие-то обрывки сведений о летчиках противника.

И вот противоположный пример — книга, написанная в годы той же Холодной войны. Но обратите внимание, с каким уважением, даже восхищением говорят авторы о Покрышкине! Они считают его великолепным летчиком, блестящим теоретиком, отличным командиром. О ком из немецких асов у нас сказали хотя бы половину этих добрых слов? Между прочим, ряд деталей биографии Покрышкина я узнал из книги о Хартманне, хотя его собственные мемуары «Небо войны» сейчас лежат у меня на столе. Причем деталей, которыми следовало бы гордиться! Например, его упорством и настойчивостью, его колоссальной аналитической работой. По сути дела авторы называют Александра Покрышкина одним из творцов теории воздушной войны. Почему все это приходится узнавать из книги о немецком асе? Это ли не позор для наших историков!

Но это касается общего подхода к проблеме. Когда речь идет о каких-то частных вопросах, сомнения остаются. Уж слишком различным выглядит личный счет немецких асов и летчиков любых других стран. 352 самолета Хартманна и 60 самолетов Кожедуба, лучшего из летчиков-истребителей союзников, невольно наталкивают на разные мысли.

Сразу оговорюсь, что дальнейшее будет скорее рассуждениями вслух. Я не претендую на истину в последней инстанции. Скорее, я хочу предложить читателю «информацию к размышлению».

Прежде всего хочу указать на типовые ошибки советских историографов. Но кроме них часто приходится сталкиваться и с примерами подлогов и фальсификации, увы. Именно потому, что речь пойдет о типичных примерах, которые можно встретить не раз, не два и даже не десять, я не буду конкретизировать, где именно можно найти тот или иной ляп. Каждый читатель сталкивался с ними.

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

2. Немцы фиксировали победы с помощью фотопулемета. Требовались подтверждения свидетелей — пилотов, участвовавших 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. Немцы фиксировали «попадания», а не «победы». Здесь мы сталкиваемся с очередным вариантом недобросовестного кратного перевода. Немецкий — английский — русский. Здесь может запутаться и добросовестный переводчик, а для подлога вообще простор. Выражение «claim hit» не имеет ничего общего с выражением «claim victory». Первое употреблялось в бомбардировочной авиации, где редко можно было сказать более определенно. Пилоты-истребители им не пользовались. Они говорили только о победах или сбитых самолетах.

4. Хартманн имеет только 150 подтвержденных побед, остальные известны только с его слов. Это, к сожалению, пример прямого подлога, потому что человек имел в своем распоряжении эту книгу, но 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 г. Эрих Хартманн не сбил ни одного самолета. Интересный вывод, не так ли?

5. 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. И сбивал он далеко не всех.

6. 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 3 пушек? Одновременно это показывает, до какой степени они презирали наши самолеты. Ведь ясно, что с 2 контейнерами под крыльями Me-109 летал чуть лучше полена.

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

8. 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.

Можно, конечно, копаться и дальше, но уж слишком противно. Не следует обвинять меня в апологетике фашизма и восхвалении врагов Советского Союза. Счет Хартманна и у меня вызывает сомнения, однако, мне кажется, не следует пытаться отрицать, что он был лучшим асом Второй мировой.

Итак, кто же такой Эрих Хартманн?

После прочтения этой книги становится ясно, что такой пилот, как Хартманн, да и вообще ни один из немецких асов в принципе не мог появиться в Советских ВВС. Настолько различными были тактические методы ведения боя, настолько разными были взгляды на свои обязанности, что любое сравнение будет некорректным с самого начала. Отсюда, по моему, и возникает столь резкое неприятие их результатов, как следствие НЕЖЕЛАНИЯ РАЗБИРАТЬСЯ И ПОНИМАТЬ. Ну, а вдобавок все твердо знают, что советский слон самый сильный в мире. Отчасти наших историков можно понять. С мифами расставаться всегда трудно, приходится их выдирать из своей памяти с мясом и кровью.

Например, первый, совершенно парадоксальный вывод, возникающий после прочтения книги. Эрих Хартманн не провел ПОЧТИ НИ ОДНОГО воздушного боя. Столь милую сердцу наших пилотов воздушную карусель он отрицал принципиально. Набор высоты, пикирование на цель, немедленный уход. Сбил — сбил, не сбил — неважно. Бой прекращен! Если и будет новая атака, то лишь по этому же принципу. Сам Хартманн говорит, что по крайней мере 80 % сбитых им пилотов даже не подозревали об опасности. И уж давно никакого мотания над полем боя, чтобы «прикрыть свои войска». Между прочим, однажды против этого восстал и Покрышкин. «Я не могу ловить бомбы своим самолетом.

Перехватывать бомберы будем на подходе к полю боя». Перехватили, получилось. А после изобретательный пилот по шапке получил. Зато Хартманн только и занимался охотой. Так что его 800 боев будет более справедливо назвать воздушными столкновениями, что ли.

И еще вспомните то нескрываемое раздражение, которое сквозит в мемуарах наших летчиков по поводу тактики немецких асов. Свободная охота! И никак ему бой не навяжешь! Такая беспомощность, очевидно, от того, что Як-3 был лучшим истребителем в мире. Недостатки наших лучших истребителей показали и авторы российского фильма «Истребители Восточного фронта», недавно прошедшего на экранах. О предельном потолке в 3–3,5 км для наших истребителей пишет во всех своих книгах А. Яковлев, выдавая это за большой плюс. Но только после просмотра фильма я вспомнил постоянно мелькающую строчку воспоминаний самого Хартманна. «Мы подходили к району боя на высоте 5,5–6 км». Вот! То есть немцы в принципе получали право первого удара. Прямо на земле! Это определялось характеристиками самолетов и порочной советской тактикой. Какова цена такого преимущества, догадаться нетрудно.

Хартманн совершил 14 вынужденных посадок. Эта фраза мелькает в книге лишь один раз. Авторы любят своего героя, поэтому не нажимают на данном факте, но все-таки не пытаются его скрыть. Однако почитайте повнимательнее описания тех случаев, которые попали в эту книгу, например, бой с 8 «Мустангами». У Хартманна кончилось горючее, и он что — пытается спасти самолет? Ничуть. Он только и выбирает случай, чтобы поаккуратнее выброситься с парашютом. У него не возникает даже мысли спасти самолет. Так что на получивших по 150 попаданий самолетах возвращались только наши летчики. Остальные резонно полагали, что жизнь дороже кучи железа. Вообще создается впечатление, что к факту вынужденной посадки немцы относились довольно буднично. Сломался автомобиль, и ладно, поменяем, поедem дальше. Вспомните 5 вынужденных посадок за один день Иоханнеса Визе. При том, что за этот же день он сбил 12 самолетов!

Да за одну только фразу «Оцените ситуацию и лишь после этого решайте: атаковать или нет», у нас Хартманн немедленно пошел бы под трибунал. А у немцев стал лучшим асом. Так что не стоит сравнивать несравнимое.

Однако прямо скажем, что Хартманн не был безоглядным храбрецом. Во время боев над Румынией, когда JG-52 должна была прикрывать нефтяные вышки, он проявил разумную трусость, предпочтя иметь дело с истребителями сопровождения, а не с сомкнутым строем «Крепостей», ошестившимся десятками пулеметов. И дело не в том, что он был специалистом по истребителям. Просто он в очередной раз трезво оценил, где выше шанс свернуть себе шею.

Мне могут сунуть под нос героическую сдачу в плен вместе с гражданскими беженцами. Да, имел место и такой факт, который потом сломал ему всю жизнь. 10 лет сталинских лагерей и полный крах позднее. Но и здесь имеется простейшее объяснение. На этот поступок 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.

Вообще, из книги перед нами предстает взбалмошный, истеричный любитель выпить, чуждый всякой дисциплины. И не следует авторам винить недоброжелателей в послевоенном провале Хартманна. Даже явно благоволивший ему Каммхубер не рискнул давать лучшему асу минувшей войны генеральские погоны. Конечно, из советских лагерей невозможно выйти нормальным человеком, но и в годы войны несколько отличных пилотов не превратились в отличных командиров. Например, тот же Отто Киттель. Асов у немцев было много, а командиров — Галланд, Мельдерс... Кто еще? Зато Эрх 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 лучше об Эрихе Хартманне расскажет эта книга. До того, как я начал работать с ней, я полагал, что на счету Хартманна может быть около 150 самолетов. Сейчас я думаю, что он сбил более 250, цифра 352 все-таки кажется завышенной. Но это мое личное мнение, которое я не могу подтвердить никакими фактами. И точный результат Хартманна, видимо, так и не будет установлен. Единственный возможный путь — сличение данных летной книжки Хартманна с боевыми журналами частей, которые сражались против JG-52. Советскую историографию я отвергаю по определению. «Беспристрастный показ фактов уже сам по себе является пристрастным и для историка-марксиста неприемлем». Буржуазный объективизм называется. А у нас, впрочем, классовый подход и анализ. После того, как из 90 выпущенных самоходок «Фердинанд» наши историки успешно сожгли более 3000, поверить им довольно трудно.

Данную книгу писали не марксисты, однако и к ней следует относиться с осторожностью. Например, все ли русские — это дегенеративного вида азиаты, как утверждают авторы? У меня вызывают сильнейшие сомнения и заявления о любви населения временно оккупированных территорий к немцам. Особенно их в Хатыни любят... Откровенное недоумение вызывают и упоминания о таинственных Лагг-5 и Лагг-9. Я только могу предположить, что речь идет об обычных Ла-5, хотя полной уверенности в этом нет. Одновременно это показывает и то, что западные издатели ничуть не лучше наших горе-книгошлепов эпохи дикого рынка. Гони репринт и не задумывайся. Впервые эта книга появилась в 60-х годах, но прошедшее время никак не сказалось на качестве подготовки текста. Сохранились все ошибки и очепятки. Впрочем, я надеюсь, что первая изданная у нас биография лучшего в мире летчика-истребителя будет полезной читателю, несмотря на некоторые минусы».⁵¹

Переводчик-аноним Новые песни

Странно, конечно, что переводчик книги Хартмана решил остаться анонимным, наверное, в СССР был секретарем парткома и на момент перевода книги еще думал, что красные вернутся. Осторожный!

Вот таких демократов освободила нам из плена СССР перестройка и теперь они с гордостью, полагая, что делают это вместе с Хартманом, презирают советских летчиков. Бедненький ты наш, демократ! Хартман-то наших летчиков не презирал, иначе вступал бы с ними в бои — а он их боялся как огня! Вот Переводчик приводит в пример Покрышкина, даже не соображая, о чем он пишет. Да, у Покрышкина были конфликты с начальством, поскольку начальство его было таким же тупым и трусливым, как Переводчик. Но Покрышкин-то летал перехватывать немецкие бомбардировщики, а Хартман мочился на свой парашют от одного вида советских бомбардировщиков. Нашел кого с кем сравнивать! Сравнение с Хартманом оскорбительно для Покрышкина!

Как видите, Переводчик в начале своего текста с пеной у рта доказывает, что Хартман не приписывал себе в сбитые ни единого самолета, а в конце текста, поковыряв в носу, милостиво сокращает список его побед с 352 до 250. А почему? Зачем ты, голубь, обижаешь своего кумира? Чувствуешь, что он сбыхал? Тогда почему сокращаешь до 250, а не до 2,5? Купил книгу, да не какую попало, а целую «Энциклопедию военного искусства. Военные летчики. Асы Второй мировой войны». И хотя издана она в Минске, но «россиянский демократизм» из нее так и прет. Очень часто, к примеру, используется даже не слово «русские», а «россияне».

⁵¹ Р.Ф. Толивер, Т.Дж. Констебль. Эрих Хартман — Белокурый рыцарь Рейха. Екатеринбург. Издатель В.И. Холо-бок, 1998, с. 3 — 8. (Далее — Белокурый рыцарь)

К примеру: «Его заслуги оценили также и россияне, присвоив ему звание Героя Советского Союза»⁵² (а почему не Героя Россиянии?); или «В советской авиации служили не только россияне, но и представители других народностей СССР».⁵³ Даже цитату из воспоминаний И.Н. Кожедуба скурвили: «Россияне применяли таран...»⁵⁴

И, конечно, у авторов «Энциклопедии...» никакого колебания в том, что немцы действительно сбили столько советских самолетов, сколько сами себе записали. Но именно эта книга вызвала у меня сомнения в немецком искусстве. И вот почему.

Советские историки уже давно писали, что «сбитые» немецкими асами наши самолеты на самом деле являются самолетами, по которым немцы всего лишь стреляли. В момент стрельбы их фотографировали. И кадры фотокинопулемета, установленного на немецких истребителях, фиксировали факт стрельбы, а не реального уничтожения. Без сомнения, именно поэтому в «Энциклопедии...» особенно старательно внушается мысль, что немцы не могли в этом вопросе соврать.

Оказывается, на каждый «сбитый» самолет немцы, помимо фотографий, сделанных фотопулеметом, должны были представить и анкету из 21 пункта.

И в пункте 9 требовалось подтверждение свидетелей о том, что самолет сбит.⁵⁵ Ну разве в таких условиях немцы могут приписать себе победу?

А тут дело обстоит так. У американцев и англичан самолет противника, сбитый в групповом бою, вероятнее всего, делился, потому что у их асов есть дробные результаты, скажем, 6,5 победы.

У нас такой самолет записывался отдельно всем участникам боя и в список личных побед не входил.

А у немцев он обязательно отдавался кому-то из участников боя. Немецкие истребители летали парами, и понятно, что в их менталитете уже было заложено, что сегодня я подтверждаю сбитый самолет тебе, а завтра — ты мне. То есть со свидетелями у немцев не должно было быть проблем. Единственным препятствием против приписок должна была служить лень летчика по заполнению 21 пункта анкеты. Но они не ленились. Анкеты на сбитие советских летчиков писали беспощадно.

Для примера немецкого трудолюбия приведу цитату из «Энциклопедии...», чтобы показать заодно и ее уровень: «6 ноября 1943 года во время 17-минутного боя над озером Ладога Рудорффер объявил о подбитых им 13 советских машинах. Это был, естественно, один из самых больших успехов в истребительной авиации и одновременно один из наиболее противоречивых боев. Апологеты (м.б. — критики? — Ю.М.) Рудорффера указывают на тот факт, что на сегодняшний день нет документов, подтверждающих этот успех. С другой стороны, неизвестно, как Рудорфферу хватило амуниции (м.б. — боеприпасов? — Ю.М.) и каким образом подтверждены эти успехи. В конечном счете, это дело можно подтвердить только наземными документами о потерях советских авиационных частей (если они в действительности существуют)».⁵⁶ (Для этого надо, чтобы Рудорффер их действительно сбил, — Ю.М.).

⁵² Военные летчики: асы Второй мировой войны. Минск, Литература, 1997, с. 616. (Далее-Асы)

⁵³ Асы, с. 459.

⁵⁴ Асы, с. 517

⁵⁵ Асы, с. 309.

⁵⁶ Асы, с. 337.

Между тем за этот подвиг трудяга Рудорффер, набивший мозоли от авторучки, попал в Книгу рекордов Гиннеса, но черт с ней, дело-то в другом. Смотрю на список из 324 лучших наших летчиков. Все сплошь русские, украинские, татарские, грузинские, армянские фамилии. Мухиных аж два. Сильно ли сегодня у наших летчиков изменен национальный состав? Ну как сегодня нашим летчикам с «ихними» драться, если «ихние» сбивали наших отцов чуть ли не в 10 раз больше? Одно остается нашему летчику — увидел самолет с «цивилизованным» немцем или американцем — поднимай руки вверх и кричи: «Путин капут!»

Награды

Однако, описывая подвиги любезных своему сердцу немцев, демократы не могут обойти и то, как Гитлер награждал своих асов. И вот в этом вопросе у демократов появляются первые трудности.

Награды могут быть разными, но у них обязательно есть общая цель — они должны стимулировать подвиги. Без этой цели они просто побрякушки и нет смысла их учреждать. Для осуществления цели наград должен осуществляться их главный принцип — **за равный подвиг**. Уничтожьте этот принцип при награждении, и награда обесценится.

Скажем, в СССР высшей наградой считался орден Ленина. Но так как он давался и заслужившей его доярке, и секретарю обкома к дню рождения, то в армии предпочитали его не иметь и стремились получить, казалось бы, более низкую награду — орден Боевого Красного Знамени.

Немцы тех лет были прирожденными военными. Можно сказать, что они любили войну и, соответственно, они очень точно понимали, что такое награда и зачем она. Основной их боевой наградой был Железный Крест разных рангов. Сначала давался Крест второй степени, затем — первой, после этого на шею вешался Рыцарский Крест. Затем к нему добавлялись Дубовые Листья, далее — Мечи и в конце — Бриллианты. И, разумеется, исходя из принципа равенства подвигов для награждения, Кресты давали за примерно равные заслуги. Но что касается летчиков-истребителей, то эти равные заслуги численно сильно отличались от того, на каком фронте воевал летчик.

Этих фронтов было три. Первый — территория собственно Германии, окружавшие ее оккупированные страны и Англия, над которой тоже велись воздушные бои (Западный фронт). Второй — юг Италии, Греции и Северная Африка (Южный фронт). Третий — СССР (Восточный фронт).

Для того чтобы заслужить Рыцарский Крест на Западном фронте, немецкий летчик должен был одержать около 40 «побед» в воздухе.

Немецкий ас, с 1939 года воевавший на Западном фронте командиром эскадрильи в 11-й и 1-й эскадрах, капитан Х. Кноке во время войны вел дневник, в котором описывал и суммировал все сбития самолетов союзников. Эпизоды частью, мягко скажем, невнятные, но в дневнике у него в сбитых числятся не более 37 самолетов. Став после ранения инвалидом, Кноке в январе 1945 года тем не менее записывает: *«Мне прислали бортжурналы, официальное подтверждение моих побед, и сообщили, что я награжден Рыцарским Крестом. Журналы содержат записи о почти 2000 полетах, в том числе более 400 боевых вылетов. Я сбил 52 вражеских самолета»*.⁵⁷ Кноке пишет, что один из его командиров подполковник Г. Шпехт получил Рыцарский Крест еще майором 28 апреля 1944 года, а по итогам войны за Шпехтом числятся 35 сбитых самолетов, давших ему 50 «побед».

Кавалер всех наград, включая Бриллианты, провоевавший до своей гибели исключительно на Западном фронте, Х. Лент (всего 113 побед) получил Рыцарский Крест за 16 сбитых

⁵⁷ Х. Кноке. Я летал для фюрера. — М.: Центрполиграф, 2003, с. 232. (Далее — Кноке)

самолетов (польских и английских).⁵⁸ Г. Ябс (50 побед) получил эту же награду за 19 сбитых французских и английских самолетов.⁵⁹ Г. Голлоб (152 победы) — за 42 «победы». Ф. Мюллер, сбивший до 9 мая 1945 г. 30 самолетов, был награжден Рыцарским Крестом в июле 1944 г..⁶⁰

А вот данные из независимого источника, вспоминает командир немецкой подводной лодки: *«На этот раз, когда мы входили в Сен-Назер, воздушного сопровождения не было: люфтваффе использовалось на других фронтах. Нас встретили только два маленьких корабля сопровождения. Участились воздушные налеты на базу. Рои четырехмоторных американских бомбардировщиков среди дня пролетали над головой на высоте 25 тысяч фунтов. Город горел. Мы видели, как летят немецкие истребители. Потом вспышка, открываются парашюты. Там в воде перчатка, здесь ботинок. Самолеты переворачивались и горели, иногда падали в пламени, некоторые взрывались в воздухе . — Как в кино! — воскликнул молодой вахтенный офицер. — Вот это способ посмотреть войну. Я всегда хотел видеть настоящее воздушное сражение . Один из наших летчиков плавал в море, не в состоянии освободиться от парашюта. Когда мы вытащили его, он рассказал, что сегодня его 24-й день рождения, и только что он сбил свой 24-й самолет. Он награжден Рыцарским Крестом, четыре раза был сбит, а теперь собирается в отпуск. Было что отметить, и мы отмечали всю ночь»* .⁶¹

Как видите, и из этого источника следует, что Рыцарским крестом награждали примерно за 20 сбитых самолетов. (Летчик, сбивший 24-й самолет, уже его имел.)

Однако и на Западном фронте приписывали себе сбитые самолеты в чрезвычайно больших количествах. Во-первых, просто приписывали. К примеру, 12 августа 1943 года 330 американских бомбардировщиков бомбили объекты в западной части Германии. Их атаковали 10 немецких истребительных авиагрупп (около 400 истребителей) и доложили о сбитии 37 бомбардировщиков, но на самом деле на базы в Англии не вернулось 25

«Летающих крепостей».⁶² 27 января 1943 года при налете американцев на Вильгельмсхафен немецкие летчики-истребители записали себе на счета 9 сбитых бомбардировщиков, а на самом деле на базы не вернулось только три.⁶³ И т. д. и т. п.

Во-вторых, как следует из вышеприведенного счета, немецкие летчики-истребители на Западе нагло включали себе в счет и самолеты союзников, сбитые немецкой зенитной артиллерией. Надо немного о ней.

Сейчас публикуется достаточно фотографий из немецкой военной прессы той войны и в том числе фотографии немецких тяжелых зенитных орудий. Краской, иногда на щитах и всегда кольцами на стволах этих орудий, отмечалось, сколько самолетов противника сбила батарея, в которую входило это орудие. Мне, к примеру, встречались фотографии батарей, имевших на стволах и 30, и 49 колец,⁶⁴ т. е. эти батареи на момент фотографирования сбили столько

⁵⁸ Асы Люфтваффе. М.: «Восточный фронт», 1996, с. 23.

⁵⁹ Там же, с. 22

⁶⁰ Там же, с. 23.

⁶¹ Х. Шафер. U-Bat977. М.: Центрополиграф, 2003, с. 166. (Далее-Шафер)

⁶² Авиация и космонавтика, 2004, № 2, с. 35.

⁶³ Там же, с. 32

⁶⁴ Тяжелые зенитные орудия Германии. Riga: Trnad, 1997.

самолетов. А поскольку сбитые зенитчиками самолеты падают не очень далеко от батарей, то зенитчикам приписать себе победы довольно трудно.

В 1944 году на вооружении Германии находилось 2655 батарей зенитных орудий калибра 88 мм, 105 мм и 128 мм.⁶⁵ Причем в составе ПВО Германии эти батареи имели 5–6 орудий, а в составе сухопутных войск — 4 орудия, и в составе сухопутных войск Германии в 1944 году было всего 574 зенитных пушки калибра 88 мм,⁶⁶ т. е. около 140 батарей. Отсюда следует, что на Западе немецким летчикам-истребителям помогали увеличивать личные счета сбитых самолетов более 2,5 тысячи только тяжелых зенитных батарей.

Снаряды тяжелых зенитных орудий, предназначенных для поражения самолетов, имеют дистанционные взрыватели. Зенитчики, после сложнейших расчетов, устанавливали эти взрыватели так, чтобы снаряды рвались около самолета, по которому они стреляют, поскольку попасть прямо в самолет одиночным выстрелом и на расстоянии в 10–12 км практически невозможно. Взрыв снаряда немецкой 88-мм зенитной пушки надежно (немедленно) поражал самолет, если снаряд взрывался в 4–9 м от него.⁶⁷ Далее 30 м этот снаряд становился для самолета практически безопасным, но на этой дистанции (9 — 30 м) он повреждал самолет осколками пробивал бензобаки, выводил из строя двигатели и членов экипажа. (Я не знаю, сколько убойных осколков давал 88-мм немецкий снаряд (вес 9,4 кг), но 105-мм (вес 15,1 кг) давал их 700 штук.⁶⁸)

Таким образом, немецкие зенитчики на один сбитый ими самолет очень много самолетов повреждали. Такие самолеты сбрасывали бомбы, чтобы не потерять скорость, но тем не менее многие из них отставали, выходили из строя и становились легкой добычей храбрых немецких асов. Это война, возразить против этого нечего, но надо иметь в виду, что таких «сбитых в бою» самолетов в списках немецких асов должно быть очень много.

Тем не менее даже с этими сомнительными победами для получения Рыцарского Креста немецкий летчик на Западном фронте должен был реально сбить не более 20 самолетов. В это же время на Восточном фронте В. Батц (237 побед) получает Рыцарский Крест за 101 заполненную анкету. Не менее разительна численная разница и для более высоких наград. На Западном фронте Х. Лент получает Дубовые Листья к Рыцарскому Кресту за 60 побед, Г. Ябс, сбивший за всю войну 50 самолетов, Дубовые Листья получает уже в марте 1944 г. А на Восточном фронте Э. Хартман (352 победы) получает Дубовые Листья лишь после 200 «сбитых» самолетов, В. Новотны (258 побед) — после 190, Г. Баркхорн (301 победа) — после 175.

Бриллианты к Рыцарскому Кресту на Западном фронте получают после 80 — 100 побед (В. Мельдерс, А. Голланд, Х. Лент), а на Восточном — после 250–300 побед (В. Новотны, Э. Хартман.⁶⁹)

Эти плохие советские летчики

Это дикое и очевидное несоответствие демократы поясняют изящно — дескать, советские летчики были настолько хуже английских, а их самолеты настолько несовершенны, что

⁶⁵ Боевая техника и оружие. 1939–1945. М.: Воениздат, 2001, с. 72.

⁶⁶ Артиллерия Вермахта. Часть 1. Riga: Tmnad, 1998, с. 44.

⁶⁷ Тяжелые зенитные орудия Германии. Riga: Tmnad, 1997

⁶⁸ Техника и вооружение, № 8, 1998, с. 15

⁶⁹ Асы Люфтваффе. М.: Восточный фронт, 1996, с. 14 — 23.

сбитие их мало ценилось немцами. Но эту мысль, так понятную демократам, следовало бы подтвердить фактами. Однако этого никто не делает, так как факты говорят совершенно о другом.

Английские и французские летчики воевали в полтора раза больше по времени, чем советские. Кроме этого, до конца 1941 г. наши летчики не вели индивидуальных подсчетов, а самолеты, сбитые в свалке групповых боев, никому на личный счет не записывались.

Поэтому, если бы английские и французские летчики были не то что лучше, а хотя бы не сильно хуже советских, то их лучшие летчики-истребители имели бы на личном счету гораздо больше побед, чем лучшие советские летчики. Но реально дело выглядит так.

Лучший английский ас — полковник Д. Джонсон — совершил за войну 515 боевых вылетов, но сбил всего 38 немецких самолетов. Лучший французский ас — лейтенант (подполковник в английских ВВС) П. Клостерман — совершил за войну 432 боевых вылета и сбил всего 33 немецких самолета. А Иван Никитич Кожедуб, летая исключительно на советских

самолетах, совершив с 1943 г. всего 330 боевых вылетов, сбил 62 немецких самолета. В Королевских воздушных силах Великобритании всего 3 летчика сбили по 32 самолета и более. А в советских ВВС таких 39. Да и куда занести, скажем, А.Ф. Клубова, который лично сбил 31 самолет, но в групповых боях — еще 19? Или Л.Л. Шестакова, у которого на личном счету «всего» 29 немецких самолетов, но в групповых боях — 45? Даже если всего лишь треть из этих 45 сбиты им лично, то и тогда Л.Л. Шестаков, занимающий 52-е место в списке советских асов, как летчик-истребитель превосходит самого лучшего английского аса.

Кроме того, если для британских или американских летчиков очень важно было, летают ли они на самолетах, лучших, чем у немцев, или нет, то для советских летчиков и это не имело определяющего значения для того, чтобы бить немцев.

Упомянутый мною историк Андрей Сухоруков очень грамотно расспрашивал советского летчика Н.Г. Голодникова, провоевавшего всю войну во 2-м Гвардейском истребительном авиаполку Северного флота. Этим полком до своей гибели командовал советский ас Б.Ф. Сафонов, и в этом полку Н.Г. Голодников окончил войну командиром эскадрильи, а после войны и после окончания академии он служил на самых разных командных должностях, став к концу своей карьеры генерал-майором. То есть о Голодникове никак не скажешь, что он дилетант в авиации и в воздушных боях.

2-й Гвардейский защищал Мурманск, а туда как раз и приходилась основная часть импортной авиатехники, поэтому Голодников летал практически на всех типах английских и британских истребителей. И Сухоруков (в цитатах здесь и далее — А.С.) расспросил Николая Герасимовича Голодникова (здесь и далее — Н.Г.) о них.

«А.С. По словам одного американского пилота, «кобра» была самолетом «годным для больших, низких и медленных кругов». Более того, если судить по справочникам, то по максимальной скорости «кобра» уступала даже Fw-109F, не говоря уже о более поздних немецких истребителях. Ее союзники и с вооружения сняли потому, что ни с «мессером», ни тем более с «фоккером» на ней драться было невозможно. Не держали ее за истребитель ни американцы, ни англичане.

Н.Г. Ну, не знаю. У нас она себя очень хорошо показала. Покрышкин на ней воевал, это о чем-то говорит? Видимо, все зависело от того, что ты хотел получить. Либо ты «мессеров-фоккеров» сбиваешь, либо у тебя «Аллисон» 120 часов вырабатывает. Насчет скорости «кобры» и «мессера». У меня была «кобра» Q-25 с фотокамерами для разведки. За двигателем стоял плановый АФА-3с и два перспективных АФА-21. Я запросто на ней уходил от группы Fw-109G, правда со снижением. Может, одиночный «мессер» со мной и потягался бы, но от группы уходил.

А.С. Вот я процитирую Вам М.Слика, это очень авторитетный военный авиационный историк: «...Частям ВВС, размещенным на Мальте и в пустынях Северной Африки, приходилось довольствоваться второсортными самолетами. Вначале это были бипланы Глостер «Гладиатор» и потрепанные в боях «Харрикейны I». Затем на вооружение поступили, соответственно в июне 1941 и в апреле 1942 года, истребители Кертисс P-40

«Томахаук» и «Киттихаук». Признанные непригодными для выполнения своих истребительных функций в Европе, они были направлены в пустыню, где вполне могли противостоять большинству итальянских машин, **ХОТЯ И НЕ ВЫДЕРЖИВАЛИ СРАВНЕНИЯ** (выделено мной. — А.С.) с немецкими Vf 109E и F. То же самое относится и к истребителю «Харрикейн II С», который, несмотря на более мощный мотор «Мерлин» и исключительно сильное вооружение, состоящее из четырех 20-мм пушек «Испано», также уступал по летным характеристикам лучшим германским самолетам. Лишь в марте 1942 года начали поступать на фронт первые «Спитфайры V», сначала на Мальту, а затем в эскадрильи, расположенные в пустыне. Но к тому времени подразделения люфтваффе приступили к перевооружению на более совершенные машины — Мессершмиты Vf 109G. ...» (цитирую по: М. Спик. «Асы люфтваффе» — Смоленск. Русич. 1999. А.С.) Про «харрикейн» вы все раньше рассказали очень хорошо, тут ваша оценка и М. Спика сходятся, но P-40? Ведь, по словам М. Спика, «P-40 — второсортный самолет». На ваш взгляд, почему такая различная оценка этого истребителя?

Н.Г. То, что союзники считают, что на P-40 вести воздушный бой нецелесообразно и почти невозможно, я узнал еще во время войны. У нас же P-40 считался вполне приличным истребителем. Когда мы стали эксплуатировать P-40, то сразу выявили у него два недостатка, которые снижали его ценность как истребителя:

- 1) P-40 был «туповат» на разгоне, медленно скорость набирал. Слабая динамика разгона, а отсюда и низковата боевая скорость. Не успевал он требуемой в бою скорости набрать. Скорость же для истребителя — это главное;
- 2) слабоват на вертикали, особенно «томахаук».

И то, и другое было следствием недостаточной тяговооруженности. Мы поступили просто. Первый недостаток устранили тем, что стали держать обороты двигателя повыше и летать на повышенных скоростях, не предусмотренных инструкцией по его эксплуатации. Вторым — облегчили самолет, сняв пару пулеметов. И все. Истребитель стал «на уровне». Теперь уже все от тебя самого зависело: главное не зевай да ручкой работай поинтенсивней. Правда, надо сказать, двигатели от наших непредусмотренных режимов у него летели: 50 часов работы — это был предел, а часто и меньше. Обычно двигателя хватало часов на 35, потом меняли.

А.С. И все-таки, уж очень серьезное расхождение в оценках получается. Может, все из-за разницы советской и союзнических тактик?

Н.Г. Да нет, тактика тут ни при чем. Основная разница в оценке боевых возможностей P-40 идет от того, что мы и союзники совершенно по-разному эксплуатировали самолеты. У них — вот как в инструкции написано, так и эксплуатируй, в сторону от буквы инструкции «ни-ни». У нас же, как я говорил выше, главное правило — взять от машины все, что можно, и еще немного. А вот про сколько его, этого «все» в инструкции не напишут? Об истинных возможностях истребителя часто даже и сам конструктор не догадывается. Это только в бою выясняется. Кстати, все сказанное и к «аэрокобре» относится. Если бы мы летали на тех режимах, что американцы в инструкции указали, посбивали бы нас сразу — на «родных» режимах этот истребитель был никакой. А на наших режимах нормально вели бой хоть с «мессером», хоть с «фоккером», но бывало 3–4 таких воздушных боя и все — меняй двигатель!»

Упомянутый выше Майк Спик в своей книге дает коротенькие биографические справки на 260 немецких асов, имевших не менее 60 «побед». В некоторых случаях Спик указывает, когда и где погиб этот ас. Таких в списке 123, из которых 72 сложили головы на Восточном фронте, а 51 — на всех остальных фронтах. Причем в период наибольшего успеха фашистской Германии с 1941 по конец 1943 года на Восточном фронте погибли, пропали без вести или попали в плен 41 немецкий ас, а на всех остальных — 18.⁷⁰ А ведь эти 41, словами

⁷⁰ М. Спик. Асы Люфтваффе. Смоленск: Русич, 1999, с. 325 — 355. (Далее — Спик)

В. Высоцкого, «если б не насмерть, ходили б тогда тоже в героях», как Хартман. И тот факт, что в решающие годы войны 70 % немецких асов похоронены у нас, никак не свидетельствует, что наши летчики были хуже английских или американских. Издательство «Восточный фронт» выпустило сборник «Советские асы» анонимного автора. Судя по тексту, автор — поляк. Уж больно нескрываяемо у него презрение к «соколам Сталина». Но и он сквозь зубы вынужден все же писать, к примеру, следующее: *«Бой с Ме-262 был не самым тяжелым боем за карьеру Кожедуба. Большие всего ему пришлось попотеть в конце лета 1944 года, когда на участке 3-го Прибалтийского фронта вдруг появилась добровольческая группа асов Люфтваффе под командованием майора Вильха (130 сбитых самолетов). Эта группа успела так насолить противнику, что для ее нейтрализации в состав 14-й Воздушной Армии ввели эскадрилью из 176-го ГвИАП под командованием Кожедуба. Прибывшие летчики быстро разобрались с немцами и за несколько дней боев сбили 12 самолетов противника ценой двух Ла-7. Кожедуб, как сообщалось, лично сбил Вильха, хотя кто в действительности стал добычей советского аса точно неизвестно»*.⁷¹

Англичане и американцы нещадно бомбили Германию, немцы постоянно маневрировали авиацией, стараясь прикрыть свои города. По их данным, они иногда оставляли на Восточном фронте не более 400 истребителей. И тем не менее на Западном и Южном фронтах в первую половину войны они теряли треть своей авиации, а две трети — на Восточном. Это что — оттого, что наши летчики и самолеты были хуже английских? Дурость подобных высказываний подтверждается еще и таким фактом. В начале войны немцам противостояли уже устаревшие бомбардировщики ТБ-3, СБ, штурмовик и разведчик Р-Зет, малоскоростные истребители И-16 и И-153 и, главное, — малоопытные летчики. Через год немцев уже встречали вполне адекватные истребители Як, Ла, ЛаГГ, МиГ. Бомбили их скоростной пикирующей бомбардировщик Пе-2 и штурмовик Ил-2. (О последнем немецкие летчики-истребители говорили, что его сбить все равно, что ежа в задницу укусить. Немецкого аса О. Киттеля (267 побед) успокоил навечно именно Ил-2.)

А штурмовик Ил-2 и его модификация Ил-10 к концу войны стали не только самыми распространенными бомбардировщиками советских ВВС, но и самыми массовыми самолетами войны. По идее Ил-2 был главной целью немецких истребителей. Тем не менее из каждых трех потерянных штурмовиков два были сбиты огнем немецкой зенитной артиллерии и лишь один приходился на долю немецких асов. А те из наших летчиков-штурмовиков, кто совершил более 75 вылетов на штурмовку (за что полагалось звание Героя) и не погиб, как правило, имеют на своем счету и до 6 сбитых немецких истребителей. Казалось бы, по этой причине именно в начале войны немецкое командование должно было давать награды за большее количество сбитых советских самолетов, а к концу — за меньшее, поскольку с ходом войны стало труднее сбивать советские самолеты. А на самом деле все наоборот! На Восточном фронте именно в начале войны Дубовые Листья к Рыцарскому Кресту давались летчику за 40 сбитых самолетов, но уже в 1942 г. — за 100, в 1943 — за 120, а к концу 1943 — за 190. Это как понять?

Интересно также посмотреть, сколько самолетов сбивал один и тот же немецкий летчик, но на разных фронтах. Немецкий ас Вальтер Новотны считался в Люфтваффе любимцем, как Бухарин в РКП(б). Начал воевать на Восточном фронте и к февралю 1944 г. заполнил анкеты на 255 сбитых советских самолета. В феврале переведен на Западный фронт, да еще и в полк реактивных истребителей. За 8 месяцев не сбил ни одного самолета противника! А 8 ноября навсегда сбили его. Правда, считается, что в этом последнем бою он «поразил» 3 американских бомбардировщика. Но от этого «поразил» веет чем-то «посмертным». Герман Граф в Люфтваффе с 1938 г., но до начала войны с СССР не сбил ни одного польского или английского самолета. Переведен на Восточный фронт в августе 1941 г. и тут

⁷¹ Советские асы. Выпуск 2. М.: Восточный фронт, 1996, с. 29.

до конца 1942 г. «сбивает» наши самолеты пачками, заполнив анкеты на 202 штуки (за 17 месяцев). С января 1943 г. — во Франции, и здесь до конца войны, за 29 месяцев, он сбивает всего лишь 10 самолетов. Почувствуйте разницу Востока и Запада: у нас сбивал более 10 самолетов в месяц, а на Западе — 10 самолетов за 29 месяцев!

Гюнтер Ралль. Начал бои в мае 1940 г. во Франции и сбил на Западном фронте до конца 1941 г. 4 самолета. С конца 1941 г. и до апреля 1944 г. (за 28 месяцев) «сбивает» на Восточном фронте 275 самолетов. С апреля 1944 г. по май 1945 г. на Западном фронте сбивает всего 2 самолета.

Карл Гейнц Вебер на Восточном фронте отчитался в сбитии 136 самолетов, переведен на Западный фронт, там, не сбив ни одного, пропал без вести возле Руана в июне 1944-го.

Генрих Штерр на Восточном фронте «сбил» 127 самолетов, на Западном — 3 и похоронен в ноябре 1944-го.

Вольф Эттель в СССР «сбил» 120 самолетов, на Западе 2 бомбардировщика, после чего его похоронили в июле 1943 года в Сицилии.

Вернер Лукас в СССР «сбил» 100 самолетов, на Западе сумел сбить 1 бомбардировщик и погиб в октябре 1943 года в Голландии.

Фридерик Ваховяк в СССР «сбил» 86 самолетов, переведен на Западный фронт и погиб в июле 1944 года в Нормандии, не сбив ни одного самолета.

Гельмут Мисснер в СССР имел 82 «победы», переведен на Запад, не сбил ни одного и в октябре 1944-го похоронен.

Йоган-Герман Мейер у нас «сбил» 76 самолетов, на Западном фронте никого сбить не сумел, похоронен в марте 1944 года.

Вильгельм Минк в СССР одержал 72 «победы», а на Западе целых 2. Похоронили в Дании в марте 1945 года.

Такое впечатление, что для асов Восточного фронта Западный фронт был чем-то вроде Бермудского треугольника. Легко «сбивая» самолеты в СССР, они оказывались неспособными защитить небо родной Германии, воюя с более слабыми летчиками союзников. В чем тут дело?

Пять пишу, один в уме

По-моему, ответ ясен — с целью пропаганды на Восточном фронте немецким летчикам разрешались приписки. Причем не на какие-нибудь 10–20 %, а в несколько раз. А чтобы их Дубовые Листья с Мечами не называли на Западе Салатом с Ложкой и Вилкой, количество «сбитых» самолетов, необходимое для награды на Востоке, все время повышалось как по отношению к сбиваемым самолетам на Западе, так и просто по мере оценки командованием величины приписок. Коэффициент приписок можно оценить. В середине войны в боях на Кубани наша авиация в воздушных боях от огня наземного противника и по другим причинам потеряла 750 самолетов (из них 296 истребителей). А немецкие асы в это время заполнили анкеты на сбитые ими на Кубани 2280 наших самолетов. Поэтому мы не ошибемся, если цифры «блестящих» побед немецких летчиков на Восточном фронте будем делить на числа от трех до шести, — ведь это и немецкое командование делало, когда их награждало.

Кстати, в далекой Африке с приписками тоже не было проблем. В предисловии к книге М. Спика «Асы Люфтваффе» приводится такой пример:

«На североафриканском театре военных действий известен случай, когда «звено экспертов» в составе командира эскадрильи 4/JG-27 обер-лейтенанта Фогеля и его ведомых менее чем за месяц в августе 1942 года сбilo 65 самолетов противника. Действовали они просто: вылетали четверкой, расстреливали боезапас в песок, а после посадки докладывали о «сбитых» вражеских самолетах. В любой армии мира такие «победы» обернулись бы трибуналом, но в Люфтваффе, когда их действия были раскрыты, пилотов всего-навсего

разбросали по разным боевым частям, а «победы», утвержденные в Берлине, так и остались на их счету. Таким образом, обыкновенные приписки побед «экспертами-охотниками» выглядели детской забавой.⁷²»

А на Западе с приписками дело обстоит непросто. Представьте, что упомянутый Рудорффер объявил бы, что он за 17 минут сбил 13 английских самолетов над Берлином, а Геббельс объявил бы об этом по радио. Его бы высмеяли как немцы, так и англичане в радиопередачах на Германию. На Западе прямо приписывать было рискованно, хотя этого риска немецкие летчики и на Западном фронте не боялись. Там поступали по-другому.

Немцы очень точно стимулировали летчиков, летавших на очень тяжелом для них по авиационной опасности Западном фронте. Что тут надо понять. У нас, в СССР и России, в гражданской среде (а возможно, и в военной) неправильно расставлены акценты почета. Непомерно большие куски славы отваливаются летчикам-истребителям. Между тем главная сила авиации, ее основная сила, — это бомбардировщики. Ради бомбардировщиков и существует авиация. И, кстати, именно летчикам-бомбардировщикам требуется самое большое мужество в бою. Во время Великой Отечественной войны средняя живучесть летчика-истребителя была 64 боевых вылета, бомбардировщика — 48, штурмовика — 11 и летчика торпедоносной авиации — 3,8. Поднимаясь в воздух для сопровождения штурмовика Ил-2, летчик-истребитель имел шансов вернуться из боя в 6 раз больше, чем сопровождаемый им летчик-штурмовик, а о торпедоносцах и говорить не приходится. (Очевидец мне как-то рассказывал, что из 200 человек выпуска одной из школ бортовых авиационных стрелков, летавших на бомбардировщиках, с войны вернулся всего один стрелок, и тот без ног. Даже по мнению летчиков, профессия бортового стрелка была самой опасной профессией на войне. Андрей Сухоруков в ходе интервью с летчиком-бомбардировщиком Т.П. Пуневым спросил его о потерях экипажа. Пунев летал на Пе-2, там задачи бортовых стрелков исполняют штурман и радист. На Пе-2 Пунев сделал 43 успешных боевых вылета и 9 «возвратов» — вылетов без удара по цели. В ходе этих вылетов он потерял ранеными двух штурманов и двух радистов.)

А у нас у всех на слуху летчики-истребители, только среди них есть трижды Герои Советского Союза. У немцев все было наоборот. Самым почетным летчиком фашистской Германии был пилот пикирующего бомбардировщика Ju-87 Ганс Рудель. Через 9 месяцев после того, как ему выдали все награды Рейха, лично для него Дубовые Листья к Рыцарскому Кресту были исполнены в золотом варианте. Такой награды не имел больше никто.

Немецкие генералы прекрасно понимали, что главная задача истребителей — не сбитие самолетов как таковое. Их главная задача — дать точно отбомбиться своим бомбардировщикам и не дать вражеским бомбардировщикам точно отбомбиться по своим целям. Да, конечно, если истребитель сбил вражеский бомбардировщик на подходе к цели, то он выполнил задачу очень чисто. Но если просто не дал бомбардировщикам точно сбросить на цель бомбы и пусть при этом не сбил ни единого — то тоже выполнил задачу. А вот если погнался за истребителем сопровождения и сбил его, а бомбардировщики в это время, точно отбомбившись, уничтожили завод по производству бензина, железнодорожную станцию, забитую войсками, и т. д., то истребитель не выполнил своей задачи, даже записав на личный счет еще один сбитый самолет.

Таким образом, личный счет сбитых самолетов стимулирует выполнение главной задачи истребительной авиации лишь отчасти, а иногда, как вы увидите дальше, просто препятствует ее исполнению. Ведь даже в воспоминаниях наших летчиков описываются случаи, когда истребитель, бросив атаковать бомбящие немецкие самолеты, гнался за легкой добычей — подбитым самолетом, чтобы записать его себе в счет. И немцы, упростив личным счетом подсчет заслуг летчиков, вели сложный подсчет отличий летчика-

⁷² Спик, с. 11.

истребителя для представления его к награде. Для получения Рыцарского Креста, к примеру, летчик должен был не сбить 40 самолетов, а одержать 40 «побед», фактически — набрать 40 баллов. А антисоветская пропаганда переделала баллы в самолеты.

Эти баллы начислялись так: за сбитие одномоторного самолета — 1 балл; двухмоторного — 2; четырехмоторного — 3 балла. Как видите, немцы стимулировали уничтожение прежде всего бомбардировщиков. Но...

В строю английских или американских бомбардировщиков, состоящем из сотен машин, можно было, конечно, сбить несколько крайних. Но остальные все равно точно сбросили бы бомбы на цель. А можно было ворваться в строй и, не утруждая себя надежным поражением, поджечь хотя бы по одному мотору у как можно большего количества машин. Эти самолеты начнут отставать, начнут сбрасывать бомбы, облегчая себя, строй развалится и точного бомбометания не получится.

Поэтому за поврежденный двухмоторный самолет немецкому летчику-истребителю полагался 1 балл, а за четырехмоторный — 2 балла. Кстати, за уничтожение уже поврежденного четырехмоторного самолета давался всего 1 балл, то есть вдвое меньше, чем за его повреждение. В сумме — 3 балла, как и полагается за этот тип самолета, сам же сбитый самолет записывался на лицевой счет кому-нибудь одному.

Рассматривая биографии летчиков-истребителей Западного фронта, можно оценить количество сбитых самолетов в количестве «побед». Я уже писал, что для награждения Рыцарским Крестом требовалось 40 «побед». А упомянутые мной выше летчики Западного фронта Х. Лент и Г. Ябс получили эти Кресты, сбив 16 и 19 самолетов. Это действительно самолеты, а не баллы, поскольку в биографиях даны их марки. Скажем, Х. Лент со 2 сентября до награждения Рыцарским Крестом сбил 2 польских самолета (истребитель PZPP.11 и бомбардировщик «Лось»), затем 2 английских «Веллингтона», 2 норвежских истребителя «Gloster Gladiator», летающую лодку «Sunderland», двух «Гладиаторов», затем еще 2 «Веллингтона» и еще 5 самолетов, о которых известно, что 2 были четырехмоторными бомбардировщиками «Стирлинг». То есть 40 баллов или 40 «побед» реально означали 16–19 сбитых самолетов. Отсюда, для того чтобы узнать, сколько же самолетов реально сбили немецкие асы на Западном фронте, нужно число их «побед» делить на 2–2,5.

Но Лент получил Бриллианты к Рыцарскому Кресту за 100 «побед», а лучший ас «всех времен и народов», воевавший на Восточном фронте, Э. Хартман — за 300 заполненных анкет. Между этими цифрами коэффициент — 3. Поэтому, чтобы оценить реальное число самолетов, сбитых Э. Хартманом, его 352 анкеты следует разделить на 3 и на 2–2,5, то есть на 6–7,5. Поскольку все же наши бомбардировщики в подавляющем большинстве были не четырех-, а двухмоторными, то остановимся на коэффициенте 6. Получится, что реально Э. Хартман сбил около 60 наших самолетов.

Это хотя и много, но, конечно, обидная для наших демократов оценка заслуг этого аса.

Поэтому попробуем найти ей другое подтверждение.

Э. Хартман (352 «победы»), Г. Баркхорн (301), Г. Ралль (275), Г. Граф (212), Х. Линнерт (203) служили в одной авиаэскадре JG 52, в которой по штату было около 100 самолетов.

В битве над Прутом эта эскадра нанесла потери нашим авиационным соединениям, и тогда для ее усмирения была переброшена 9-я гвардейская авиадивизия А.И. Покрышкина (тоже около 100 самолетов). После этих боев Х. Линнерт жаловался, *«что никогда раньше не сталкивался с таким сильным и требовательным противником»*.⁷³ Был сбит второй ас этой эскадры Г. Баркхорн (301 победа).

Выше я уже упоминал, как эскадрилья И.Н. Кожедуба разобралась с эскадрилей немецких асов с соотношением потерь 6:1 в нашу пользу.

Так вот что характерно. Немцы знали о полках и соединениях наших асов, но никогда не посылали своих асов «разобраться» с нашими. Более того, широко известен немецкий сигнал

⁷³ Советские асы. Выпуск 2. М.: Восточный фронт, 1996, с. 35.

«Внимание! В воздухе Покрышкин!», предупреждавший своих летчиков о появлении в воздухе истребителя с цифрой «100» на борту и о необходимости побыстрее убраться из этого района. Да, наших новичков немецкие асы били охотно, но вступать в бой с нашими асами не спешили. А ведь у Покрышкина в списке «всего» 59 сбитых самолета, а не 352, как у Хартмана.

Кстати, о сбитиях. Покрышкина сбивали всего лишь 2 раза в самом начале войны. Кожедуба в первых боях подбили. И все. А Хартмана сбивали 4 раза, причем даже брали в плен, но он, хитрец, притворившись раненым, сбежал (об этом позже). Баркхорна — 9 раз, Г. Берра (221 победа) — 18 раз, Рудорффера из Книги рекордов Гиннеса — 18 раз. (Я уже не помню, где читал, но один из двух последних имел в Люфтваффе кличку «парашютист».) Можно сказать, что немцев сбивали больше потому, что они провели больше боев. Не похоже. У Баркхорна одно сбитие приходится примерно на 123 боя, у Рудорффера — одно на 17 боев. А у Кожедуба ни одного за все его 120 боев. У Хартмана один прыжок с парашютом на 200 боев, но все равно — как его сравнить с отсутствием прыжков у Кожедуба?

Вы помните, что в предисловии к книге о Хартмане написал ошалевший от света западной правды Переводчик:

«И еще вспомните то нескрываемое раздражение, которое сквозит в мемуарах наших летчиков по поводу тактики немецких асов. Свободная охота! И никак ему бой не навяжешь! Такая беспомощность, очевидно, от того, что Як-3 был лучшим истребителем в мире. Недостатки наших лучших истребителей показали и авторы российского фильма «Истребители Восточного фронта», недавно прошедшего на экранах. О предельном потолке в 3–3,5 км для наших истребителей пишет во всех своих книгах А. Яковлев, выдавая это за большой плюс. Но только после просмотра фильма я вспомнил постоянно мелькающую строчку воспоминаний самого Хартманна. «Мы подходили к району боя на высоте 5,5–6 км». Вот! То есть немцы в принципе получали право первого удара. Прямо на земле! Это определялось характеристиками самолетов и порочной советской тактикой. Какова цена такого преимущества, догадаться нетрудно». На ссылку Переводчика на Яковлева не обращайтесь внимания — это Переводчик не сумел понять, о чем писал авиаконструктор. На самом деле все истребители Яковлева имели потолок свыше 10 км, но в ту войну мы воевали не с Богом, а с немцами, и делать на такой высоте нашим летчикам было абсолютно нечего. Второй ас фашистской Германии Герхард Баркхорн, видимо, не успев посмотреть по российскому телевидению фильм «Истребители Восточного фронта», пишет:

«Я сражался против всех типов советских самолетов, и в том числе полученных русскими по ленд-лизу. Лучшим истребителем считаю Як-9... В начале войны русские были неосмотрительными в воздухе, действовали скованно, и я их легко сбивал неожиданными атаками, но все же нужно признать, что они были намного лучше, чем пилоты других европейских стран, с которыми нам приходилось сражаться. В процессе войны русские пилоты становились все более умелыми воздушными бойцами. Приведу пример. Однажды, в 1943 году, так получилось, что мне пришлось на «Ме-109-г» сражаться с одним русским на ЛаГГ-3. Кок его машины был выкрашен в красный цвет. Это был летчик из гвардейского полка. Это мы знали по данным нашей разведки. Бой продолжался около 40 минут, и я не мог его одолеть. Мы вытворяли на своих машинах все, что только знали и могли, и все же были вынуждены разойтись. Да, это был настоящий мастер!» (Из книги Р. Толивера и Т. Констейбла «Хорридо», вышедшей в США в 1976 году, с 136).

Баркхорн, как видите, хотя бы попробовал сражаться с советским летчиком, а Хартманн и не пытался — сидел на своих 6 км как гриф-стервятник и наблюдал сверху, как мужчины воюют.

Вот эти обстоятельства — то, что немецкие асы не стремились к боям с нашими асами, и то, что, даже имея инициативу в бою с нашими рядовыми летчиками, они были нещадно биты, — являются косвенным подтверждением того, что их объявленные победы следует уменьшить в 6–7 раз, чтобы получить число реально сбитых ими самолетов.

Как видите, в статистике немецких «побед» очень много пропагандистской «липы» и разумнее всего поставить на ней крест. Рыцарский. С Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами.

Американский акцент геббельсовщины

Заканчивая тему главы, надо остановиться и на учителях Гитлера — на извращениях англосаксонской антисоветской пропаганды. Майк Спик в области истории авиации мира считается «серьезным исследователем», но посмотрите, что он творит с опубликованным в своей книге списком лучших немецких асов. По идее он «честно» внес в этот список всех, у кого число побед было более 60, и «честно» указал тех, кто был убит или взят в плен в ходе войны. Но у меня есть данные по 54-й истребительной авиаэскадре немцев,⁷⁴ и из них видно, что Спику стало обидно от того, что подавляющее большинство немецких асов окончили свою карьеру (в лучшем случае) на Восточном фронте, посему Спик как может маскирует это обстоятельство.

К примеру. В его списке нет гауптмана Фрица Эккерле (61 победа), которого 14 февраля 1942 года успокоил старший лейтенант Кузнецов. Нет унтер-офицера Хайнца Бартлинга (67 побед), которого 12 марта 1942 года загнал в землю старший лейтенант Голубев, нет обер-лейтенанта Хаакона фон Бюлова (61 победа), которого 6 мая 1942 года утопил в Ладожском озере тот же Голубев, нет оберфельдфебеля Герхарда Беютина (60 побед), сбитого 19 января 1943 года группой летчиков 3-го ГИАП, лейтенанта Карла Фукса (67 побед), сбитого летчиком Мануилиным 10 октября 1943 года. То есть только с поправками по 54-й эскадре список асов Спика должен был бы состоять не из 230, а из 235 летчиков. Само собой, нет и упомянутого выше майора Вильха (130 побед), которого отправил на тот свет И. Кожедуб. Часть немецких асов, чтобы только не упоминать, где они погибли или пленены, оставлена Спиком в числе живых на конец войны, к примеру, обер-лейтенант Ганс Бейссвенгер (152 победы), которого сбил подполковник Попов 17 марта 1942 года, или майор Рейнхард Зейлер (109 побед), которого вместе с ведомым сбита пара капитана Харченко и лейтенанта Сморчкова 5 июля 1943 года.

Ну а часть сбитых на Восточном фронте немецких асов Спик нагло записывает за американскими и английскими летчиками и за кем угодно, но только не за русскими. Лейтенанта Хорста Ханнинга (98 побед), сбитого старшим лейтенантом Давыдовым 1 мая 1943 года западнее Старой Руссы, числит сбитым в каком-то Кане, а не на Восточном фронте. Обер-лейтенант Герхард Лооз (92 победы) 6 марта 1944 года был сбит майором Голубевым над Финским заливом, а числится у Спика сбитым стрелками американских бомбардировщиков под Ольденбургом. А обер-лейтенант Цвайгард (69 побед), сбитый в июне 1944 года летчиками 927-го ИАП, числится погибшим в Нормандии. Это с каких пор Нормандия стала районом Псковской области? 19 июня 1944 года старший лейтенант Потемкин сбил лейтенанта Хельмута Гроллмуса (75 побед) при попытке немцев атаковать корабли Балтийского флота, а Спик пишет, что Гроллмус погиб в Финляндии. Он что — против финнов воевал? И т. д. и т. п.

В результате после соответствующей корректировки «списка асов Спика» получается, что из 236 немецких асов, имевших свыше 60 «побед», минимум 87 асов погибли или пленены на Восточном фронте, а 46 частично погибли и на Западном.

И чтобы закончить тему с американцами, давайте забежим вперед и рассмотрим работу американской пропаганды во время войны в Корее, поскольку по примеру Гитлера и Геббельса пропаганда США точно так же извращает итоги боев в Корее в 1951–1953 гг., где

⁷⁴ Авиация и космонавтика, 1999, № 1, с. 13 — 18.

наши летчики напрямую встретились в бою с самыми «цивилизованными» летчиками самой «цивилизованной» страны.

Сегодня без тени смущения американцы пишут («Энциклопедия авиации», Нью-Йорк, 1977 г.), что их летчиками во время войны в Корее было сбито 2300 «коммунистических» самолетов, а потери американцев и их союзников составили всего 114 самолетов.

Соотношение 20:1.⁷⁵ Наши «демократы» этот бред радостно повторяют — разве могут «цивилизованные» американцы врать? (Хотя остальным пора бы уже привыкнуть к мысли, что если «цивилизованные» что и могут хорошо, так это врать.)

Но врать нужно всем одновременно, а это технически невозможно. И поэтому, когда своими успехами начинают хвастаться другие службы США, то правда время от времени появляется в документах самих американцев. Так, служба спасения 5-й американской воздушной армии, воевавшей в Корее, сообщает, что ей с территории Северной Кореи удалось выхватить более 1000 человек летного состава американских ВВС.⁷⁶ А ведь это только тех, кто не погиб в воздушном бою и кого не успели пленить северные корейцы, которые, кстати, захватывали в плен не только летчиков, но и группы самих спасателей вместе с их вертолетами. Это что, со 114 самолетов столько летного состава нападало?

С другой стороны, убыль самолетов за Корейскую войну составила у американцев 4000 единиц по их же данным 50-х годов. Куда они делись?

Наши летчики летали в узкой полоске Северной Кореи, ограниченной морем, и им засчитывали только те сбитые самолеты, которые падали на эту полоску. Упавшие в море и даже подтвержденные самими американцами — не засчитывались.

Вот пример из сборника «Воздушная война в Корее», Полиграф, Воронеж, 1997 г.:

«... К охраняемому объекту 913-й ИАП подошел, когда бой был уже в разгаре. Федорец услышал по радио призыв: «Помогите, меня подбили... помогите!» Окинув пространство взглядом, Семен Алексеевич увидел дымящийся «МиГ», которого преследовал, не переставая бить по нему в упор, «Сейбр». Федорец развернул свой истребитель и пошел в атаку на увлеченного охотой противника. С дистанции 300–100 м советский летчик ударил по американцу, и тот вошел в свое последнее пике.

Однако, придя на выручку попавшему в беду коллеге, Федорец оторвался от ведомого и ведомой пары и потерял их из виду. Одиноким «МиГ» — заманчивая цель. Этим не преминули воспользоваться американцы.

Четверка «Сейбров», ведомая капитаном Макконнеллом, тут же атаковала самолет Федорца.

Семен Алексеевич только оторвался от прицела, сбив назойливого «Сейбра», как по кабине хлестанула очередь. Вдребезги разлетелось остекление фонаря и приборная доска, однако сам самолет остался послушен рулям. Да, это был удар аса! Так обычно повергал противника капитан Макконнелл, но и мастерство советского летчика было не хуже. Он тут же среагировал на удар и резко бросил самолет вправо на атакующего «Сейбра». F-86 Макконнелла проскочил «МиГ» и оказался впереди и слева. Американский ас, по-видимому, несколько успокоился, наблюдая, как задергался советский истребитель. Это была нормальная реакция «обезглавленного» (т. е. с убитым летчиком) самолета. Когда же МиГ-15, находясь сзади, стал выворачивать в сторону «Сейбра», Макконнелл удивился, стал выпускать закрылки и щитки, гася скорость и пытаясь пропустить противника вперед. Но было уже поздно — Федорец навскидку ударил (а удар у МиГ-15 хороший!) по американцу. Очередь пришлось по правой консоли, ближе к фюзеляжу, вырвав из крыла кусок в добрый квадратный метр! «Сейбр» кувырнулся вправо и пошел к земле. Опытному Макконнеллу удалось-таки дотянуть до залива и там катапультироваться.

⁷⁵ В.В. Гагин. Воздушная война в Корее. Воронеж: Полиграф, 1997, с. 60. (Далее — Гагин)

⁷⁶ Воздушная война в Корее — 2. (Глазами американцев). Пенза: Радуга, 1997, с. 39.

А на подбитый «МиГ» тут же накинудись оставшиеся F-86. В результате этой атаки были перебиты тяги управления, и советскому летчику пришлось катапультироваться. Так закончился этот драматический поединок двух асов в небе Кореи.

Это была 5-я и 6-я победы Федорца, а у капитана Макконнелла — 8-я. Правда, из-за того, что самолет американского аса упал в море, а пленка фотоконтроля сгорела вместе с «МиГом», победу Семену Алексеевичу не зачли как неподтвержденную» .⁷⁷

Вот обратите внимание, американскому асу зачли как сбитый самолет Федорца, хоть он его и не сбил, сбили ведь другие — им, наверное, тоже записали по самолету. А Федорцу не зачли и то, что сбил, — обломки утонули.

Тем не менее даже при таком скупом счете итоги таковы. Советские летчики провели 1872 воздушных боя, в ходе которых 1106 американских самолетов упали на территорию Северной Кореи.⁷⁸

Это официально, по рассекреченным данным Генштаба ВС России. (По данным командовавшего нашей авиацией генерал-лейтенанта Г.А. Лобова, было сбито 2500 самолетов.⁷⁹) Наши боевые потери составили 335 самолетов и еще 10 небоевых.

Соотношение 3:1 в пользу советских летчиков, а по реактивной технике 2:1 в нашу пользу. Лучший ас Америки сбил 16 наших самолетов (капитан Д. Макконнелл), а лучший советский ас Корейской войны — 23 американских самолета (капитан Сутягин Н.В.). Соответственно у американцев 40 человек сбilo более 5 наших самолетов, а у нас 51 человек сбил более 5 американских.⁸⁰

Потери советских ВВС были 335 самолетов, Китая и Кореи — 231. (Корейские и китайские летчики, кстати, сбили 271 американский самолет.⁸¹) Итого 566 самолетов. А американские летчики, как уже указывалось, записали себе на лицевые счета 2300 сбитых «коммунистических» самолетов. То есть лицевые счета американских асов тоже следует для порядка в статистике сократить в 4 раза. Все же в лицевые счета асов надо записывать те самолеты, которые они сбили, а не сфотографировали кинофотопулеметом.

Вся статистика воздушных боев у наших противников является пропагандистской фикцией и к реальности отношения не имеет.

В реальности наши летчики были и гораздо профессиональнее, и гораздо мужественнее и немецких, и американских. Если их, необученных и малоопытных, не успевали сбить в первых же боях. Для военного успеха и сегодня дух наших отцов и дедов надо сохранить обязательно. А в остальном, если нам это подходит, то нужно перенимать лучшее, что нашли в военном деле наши противники. Тем более что это лучшее было на нас же и испытано.

* * *

Итак, даже беглый взгляд на «достижения» немецких летчиков во Второй мировой войне показывает, что эти достижения не более чем продукт немецкой пропаганды и западные историки уже давно бы с ними разобрались и высмеяли, но с 1946 года началась «холодная война» с СССР, и антисоветская пропаганда Геббельса потребовалась и Западу. Цель этой пропаганды очевидна: воодушевить летчиков Запада

⁷⁷ Гагин, с. 43.

⁷⁸ Гагин, с. 60.

⁷⁹ Гагин, с. 63.

⁸⁰ Гагин, с. 60.

⁸¹ Гагин, там же.

(немцы сбивали русских сотнями) и подорвать боевой дух тогда советских, ныне — российских летчиков.

Глава 4. Завышение результатов и особенности национального мировоззрения

А чего их жалеть?

Вообще-то приписки на войне — дело обыкновенное, и русская армия в этом не исключение. Говорят, что и наш прославленный полководец А.В. Суворов в своих реляциях о победах не стеснялся приписать лишний нолик к числу поверженного противника, приговаривая: «А чего его жалеть, басурмана-то?»

У японцев, к примеру, во Второй мировой войне была очень своеобразная армия и очень своеобразные летчики — люди, которые в своей массе презирали смерть. Уже на третий день после вступления в войну 35 японских бомбардировщиков и 15 торпедоносцев атаковали английский линкор «Принц Уэльский» и тяжелый крейсер «Рипалс», утопив их у берегов Малайи. В ходе этого боя три японских самолета были подбиты зенитным огнем, у японцев были летающие лодки, способные снять с воды экипажи сбитых самолетов, но делать этого не пришлось. Офицер тогдашнего штаба ВВС японского флота М. Окумия сообщает: *«И всем трем самолетам удалось врезаться в линкоры»*.⁸² И идея камикадзе возникла не сверху, а снизу, как реакция обычных японских летчиков, на свое бессилие справиться с превосходящими силами противника обычным способом. Интересны итоговые цифры. М. Окумия их дает: *«Самоубийственные атаки камикадзе отняли жизнь примерно у 2530 морских летчиков и членов экипажей, и, как минимум, столько же армейских летчиков со своими экипажами погибли в аналогичных условиях. 15 августа 1945 года, в день нашей капитуляции, вице-адмирал Матомэ Угаки, командовавший камикадзе с острова Кюсю, отправился в последний полет камикадзе этой войны и последовал за своими летчиками, стикировав во вражеский корабль возле Окинавы. Также в последние часы войны вице-адмирал Такидзиро Ониси, заместитель начальника морского Генерального штаба и родоначальник операции камикадзе, предпочел капитуляции смерть через харакири»*.⁸³

Когда я еще учился, то у нас на военной кафедре один из офицеров в 1945 году участвовал в войне с Японией. Он рассказывал, что в день, когда была объявлена капитуляция Японии, их два танка вместе с мотострелками шли в боевом разведдозоре. Появились шесть легких японских самолета и стали снижаться (как потом выяснилось, это были учебные самолеты). Все решили, что они собираются сесть, чтобы сдать в плен. Но первый самолет вдруг врезался в первый танк, экипаж танка погиб. Поняв, в чем дело, со второго танка экипаж выскочил и залег в сторонке. Все пять самолетов аккуратно один за другим зашли в атаку на второй танк и все промахнулись, разбившись в стороне от него. Вообще-то я тогда не сильно поверил в этот рассказ, но вот прочел у Окумия это сообщение и теперь верю.

Тем не менее японские летчики в ходе войны приписывали себе победы «беспощадно» — так, что порою вводили в заблуждение японские штабы. Окумия пишет, что 10 мая 1942 года *«примерно в 500 милях от Рабаула в 12.30 наши самолеты обнаружили и атаковали противника, который сейчас включал два линкора, два крейсера и два эсминца. Наши*

⁸² М. Окумия, Д. Хорикоси. Зеро! История боев военно-воздушных сил Японии на Тихом океане 1941 — 1945 гг. М.: Центрполиграф, 2003, с. 104. (Далее-Зеро)

⁸³ Зеро, с. 313

летчики сообщили о потоплении линкора класса «California» и нанесении серьезных повреждений британскому линкору класса «Warspite», а еще один крейсер остался на воде, охваченный пламенем. Мы потеряли четыре бомбардировщика .

Когда я (Окумия) изучал этот бой после войны с членами американской организации по исследованию стратегических бомбардировок, я выяснил, что вражеским флотом командовал контр-адмирал Военно-морского флота Англии Дж. Г. Грейс, а включал он в себя английские тяжелые крейсера «Australia» и «Hobart», американский тяжелый крейсер «Chicago» и два эсминца, но линкоров не было. Далее я узнал, что ни одна японская торпеда или бомба не попали ни в один из кораблей! В действительности это был первый случай, когда наши летчики морской авиации докладывали об уроне, нанесенном вражескому кораблю, превышая реально достигнутый результат; в этом случае разницей был столь же велик, сколь и смешон» .⁸⁴ Смех смехом, но, руководствуясь этим докладом, японский флот не предпринял мер для уничтожения этой эскадры союзников, хотя имел для этого все необходимые силы.

Если бы это мы тогда воевали с японцами, то сегодня все наши демократы считали бы эти японские приписки за святую правду, но японцы воевали с американцами, а те не согласны принять на веру баснословные числа своих «потерь» и сделали жестокое обрезание списков побед японских асов. Комментатор к книге Майка Спика резонно пишет: «Количество побед некоторых из них урезано в соответствии с послевоенными исследованиями авиационных историков. В числе армейских пилотов отсутствуют фамилии асов Японии, все победы которых были одержаны на реке Халхин-Гол (например, Хиромичи Синохара — 58 побед и Кендзи Симада — 40). В связи с тем, что советская авиация потеряла в этом конфликте всего 207 самолетов, их достижения более чем спорные» .⁸⁵

Чтобы несколько подробнее осветить положение с приписками в ВВС РККА, я дам сообщение на эту тему ветерана войны, авиаинженера, летчика-истребителя и летчика-испытателя, полковника в отставке В.И. Алексеенко. Чтобы не затруднять чтение, я дам его текст отдельно обычным шрифтом с его подписью в конце.

Могли бы и мы приписывать безудержно

Конечно, и наши летчики-истребители не прочь были приписать себе лишний сбитый самолет немцев, но, в отличие от Люфтваффе, в ВС КА с приписками боролось командование всех уровней.

Вот, скажем, документы, связанные только с 3-м Истребительно-авиационным корпусом, которым командовал генерал-майор Е.Я. Савицкий. Еще в апреле 1943 г. командующий 4-й Воздушной армией указывал ему (здесь и далее выделения мои): «*Большое количество сбитых самолетов, определяющееся на основе докладов летного состава, наводит на мысль о правдивости этих данных. ... Повторно изучить со всем летным составом Приказ НКО № 0685 от 9 сентября 1942 г. и строго выполнять определенный этим приказом порядок фиксации сбитых самолетов противника*» .

Тем не менее 3-й ИАК мер не принял, и штаб 4-й ВА комментирует его донесение: «...За период боевой работы с 19.04 по 18.06 1943 г. корпус сделал 3433 самолето-вылета, из них: 278 ИАД — 1970 и 265 ИАД — 1452. За это время проведено до 300 воздушных боев, из них более 250 групповых, в результате которых нанесен большой урон воздушному противнику. Вследствие относительной достоверности данных о сбитых самолетах противника представленную корпусом цифру считаю нереальной — преувеличенной — и

⁸⁴ Зеро, с. 125.

⁸⁵ Спик, с. 427.

подтверждения, полученные от наземных войск, — неубедительными, так как **по одному и тому же сбитому самолету противника справки наземниками даются представителям нескольких соединений** » .

Бывало и по-другому. Вот истребители провели бой и сбили один немецкий самолет, который упал в большой лес. Представители авиаполка подъезжают к одной стороне этого леса и спрашивают у наземных войск:

— Видели, как мы вчера сбили самолет?

Те отвечают:

— Видели.

— Видели, как он упал в лес?

— Видели.

— Ну, дайте нам справку, что мы сбили немца.

Затем подъезжают к другой стороне леса и берут еще справку, отчитываясь по ним как за 2 сбитых самолета. Правда, для успеха таких приписок надо было, чтобы сбитый самолет упал в каком-то малодоступном месте и чтобы наземные войска были не сильно рассержены на авиацию за свое воздушное прикрытие.

Однако и эти маленькие хитрости, как видите, не укрылись от начальства. Командующий 4-й ВА генерал-лейтенант Вершинин командира 3-го ИАК генерал-майора Савицкого уважал, примерно в эти дни он дал на него боевую характеристику со словами: *«Лично т. Савицкий храбрый командир и летчик. С исключительным желанием летает в бой. Отлично владеет самолетом и мастерски ведет воздушный бой. ... Лично сделал 11 боевых вылетов»* . Но на его донесении о сбитых немецких самолетах собственноручно подвел итог: *«По данным штаба 4-й ВА, корпусом сбито 259 самолетов и уничтожено на земле 3. **Корпус насчитывает сбитыми 445 самолетов противника. Наиболее реально считать урон, нанесенный воздушному противнику, не больше, чем понесенные корпусом потери, которые составляют 123 самолета (безвозвратно), в том числе не вернулось с задания 56. Летного состава потеряно 70 человек, т. е. считать, что сбито корпусом 259 самолетов противника*** » .

Такое отношение к подсчету потерь противника со стороны командования Воздушной армии заставило и штаб 3-го ИАК уделить этой проблеме внимание:

«Командирам 256 ИАМД и 278 ИАССД

Из представленных штабами дивизий документов следует, что за период Крымской операции (с 8.04 по 20.04 1944 г. включительно) частями дивизий уничтожено самолетов противника:

Сбито в воздушных боях: 265 ИАМД — 77 самолетов; 278-й ИАССД — 65. Всего — 142 самолета.

Уничтожено штурмовыми действиями на аэродромах противника: 265-й ИАМД — 48 самолетов; 278 ИАССД — 26. Всего — 74 самолета.

Таким образом, в общей сложности уничтожено: 265 ИАМД — 125 самолетов, 278 ИАССД — 91 самолет. Итого 216 самолетов.

Необходимо принять во внимание, что одновременно с частями 3-го ИАК в Крымской операции действовали по аэродромам противника Ил-2 и Те-2 и вели такую же напряженную воздушную войну прочие истребительные части 8 ВА и 4 ВА, которые, очевидно, также уничтожали самолеты противника.

По данным разведки, известно, что к началу Крымской операции немцы имели в Крыму до 270 самолетов разных типов.

*Отсюда чрезвычайно трудно решить вопрос: **каким образом немцы множили самолеты для уничтожения нашими летчиками?***

КОМАНДИР КОРПУСА ПРИКАЗАЛ:

1. Немедленно под личную ответственность командиров дивизий организовать сбор подтверждений на сбитые самолеты, что сделать легко, так как большинство сбитых самолетов упало на территории, уже освобожденной от немцев.

2. 28.04.44 г. представить командиру корпуса подтверждения на сбитые самолеты за апрель месяц, из которых действительными будут признаны: **подтверждения наземных войск, фотоснимки сбитых самолетов, таблички с номером сбитого самолета** .
Одновременно предоставить сведения о сбитых и захваченных самолетах согласно табеля срочных донесений.

3. Впредь упорядочить вопрос учета сбитых самолетов противника и принять немедленные меры к сбору соответствующих подтверждений.

4. Разъяснить летному составу, что **неправдивые, завышенные данные о сбитых самолетах подрывают авторитет летчика и корпуса в целом** .

Начальник штаба 3 ИАНК полковник **Баранов**

Начальник ОРО штаба 3 ИАНК полковник **Обойщиков**».

И для представления летчиков-истребителей к награде за количество сбитых самолетов также требовалось обстоятельное подтверждение фактов сбития. Вот, скажем, строки из представления к званию Героя Советского Союза летчика Евстигнеева Кирилла Алексеевича (летал в эскадрилье И.Н. Кожедуба, к концу войны стал дважды Героем): «... За время боевой работы с марта 1943 г. — провел 53 воздушных боя — сбил 26 самолетов противника (9 Ме-109, 10 Ю-87, 2 Ю-88, 2 Ме-110, 1 ФВ — 190, 1 ФВ-189, 1 Хе-111). Из них в группе 1 Ю-88, 1 Ю-87, 1 Хе-111. **Сбитые самолеты подтверждаются согласно приказу НКО № 294 от 8.10.43 г., пункт «Д» раздела XI**» .

Итак, количество зачисленных летчику сбитых в воздушном бою самолетов противника в основном зависит от принятого метода фиксации результата воздушного боя и от добросовестности летчика. Как видите, у нас сбитые самолеты противника нужно было подтверждать документально в порядке, установленном приказами Наркома обороны: первого — от 9 сентября 1942 г. и второго, уже об ужесточении фиксации сбитых самолетов, — от 10 октября 1943 г.

Фиксирование сбитых самолетов летчиками Люфтваффе в основном производилось с помощью фотопулемета (ФКП), установленного в передней части фюзеляжа (или впереди на капоте мотора). В воздушном бою летчик, нажимая на кнопку (гашетку) управления оружием, одновременно включал и ФКП, который фотографировал попадание в самолет противника. На земле после проявления пленки специалисты и начальники по количеству попаданий определяли характер возможных повреждений силовых элементов конструкции самолета (или силовой установки) и давали заключение: засчитать или не засчитать уничтожение (сбитие) самолета.

Такой способ «уничтожения» наших самолетов имел большие погрешности. Нам известно: большое количество советских самолетов после такого «сбития» ремонтировалось заклеивкой пробоин эмалью (клеем), перкалью (спецтканью). Так, на 1 июля 1943 г. каждый наш самолет-истребитель в среднем 7 раз подвергался ремонту (ЦАМО, ф. 35, оп. 11250, д. 122, л. 99). А поскольку истребители чаще всего повреждались от огня немецких истребителей, то можно представить, сколько немцы нафотографировали наших самолетов для своих отчетов о «победах».

На наших истребителях с августа 1943 г. тоже, по примеру немцев, начали устанавливать ФКП (ПАУ-22) сначала на новых истребителях, а потом и в строевых частях установили их на 1300 ранее выпущенных самолетах.

Поэтому и наши летчики (если бы не было приказов НКО о фиксировании сбитых самолетов Люфтваффе) могли подобным образом «сбивать» самолеты, особенно истребители. Ведь немецкие самолеты при выходе из боя (а они это часто делали) переворотом через крыло переходили в крутое пикирование с дачей форсажа мотору, оставляя за собой шлейф черного дыма (полная иллюзия возгорания самолета). У земли самолет выводился из пикирования и на бреющем полете уходил на свой аэродром.

Наш летчик-истребитель после необходимого прицеливания открывал огонь, нажимая на соответствующую кнопку (гашетку), которой одновременно включался и ФКП, фиксировал черный дым, и — самолет противника «сбит». В связи с этим ФКП на наших истребителях в

дальнейшем перестали устанавливать, так как все равно были необходимы документальные и даже вещественные («фарбен марки» — заводские бирки) подтверждения о сбитом самолете. Хотя и при таком положении у нас умудрялись «сбивать» самолеты противника приписками (на земле). Но об этом я уже написал выше. **В.И. Алексеенко**

Мы — русские

Мы, русские, конечно, не японцы, но даже сегодня мы и не западноевропейцы, хотя еврейские расисты и прочие «демократы» в прессе и на телевидении тщательно и довольно успешно превращают русских в свое подобие — в организмы, для которых Россия это не Родина, а «эта страна», которую следует ободрать как можно тщательнее и ни в коем случае ей не служить. Но наши прадеды, на чью судьбу легла Вторая мировая война, были еще в основном русскими, и в основном — по своему мировоззрению. А это мировоззрение возникло еще в глубокой древности и имело взгляды на героизм и героев, совершенно отличные от взглядов западноевропейцев.

Поскольку я сам понял это не сразу и под влиянием русского философа Ф.Ф. Нестерова, то я хочу дать обширную цитату из его книги «Связь времен», чтобы было понятно, о каком различии идет речь.

«Отдельный эпизод иногда ярче освещает суть дела, чем полный обзор событий. Тот, что нам хотелось бы привести здесь, относится к началу Северной войны. Для Карла XII народная война на Украине и в Белоруссии не была неожиданностью. Еще в 1701 году он отверг план сухопутной экспедиции против Архангельска, указав на то, что шведский отряд, если даже избегнет непосредственного столкновения с русским регулярным войском, неминуемо на своем долгом пути подвергнется нападениям русских крестьян. Опыт предыдущих шведско-русских войн показал, что различие между «комбатантами» и «нон-комбатантами», с полной отчетливостью выступающее на Западе, в России весьма и весьма относительно. В данном случае шведский король был, несомненно, прав, и в том же, 1701 году одно на первый взгляд случайное событие подтвердило всю обоснованность его опасений.

В июле 1701 года шведская эскадра в составе семи боевых кораблей входит в Белое море и направляется к Архангельску, чтобы согласно королевской инструкции «сжечь город, корабли, верфи и запасы». Шведы знают, что русские считают Архангельский порт своим глубоким тылом, а потому и рассчитывают на внезапность диверсии. Операция закончилась, однако, провалом. Шведский историк XIX века А. Фриксель, используя сохранившуюся в архивах документацию, объясняет следующим образом неудачу экспедиции:

*«Когда шведские корабли вошли в Белое море, то они стали искать лоцмана, который сопровождал бы их в дальнейшем пути в этих опасных водах. Два русских рыбака предложили тут свои услуги и были приняты на борт. Но эти рыбаки направили суда прямо к гибели шведов, так что два фрегата сели на песчаную мель. За это оба **предательски действовавших лоцмана** (так выделено мной. — **Ф.Я.**) были избиты возмущенным экипажем. Один был убит, а другой спасся и нашел способ бежать. Шведы взорвали на воздух оба своих фрегата и затем возвратились в Готенбург. Царь Петр тотчас вслед за тем поспешил в Архангельск, одарил деньгами, а также из собственной одежды рыбака, который с опасностью для своей жизни посадил на мель шведские корабли, и назвал его вторым Горацем Коклесом».*

Русские источники кое-что добавляют и исправляют в шведской версии события. Архангельский воевода князь Прозоровский через голландских купцов был осведомлен о готовившейся экспедиции, а потому запретил рыбакам выходить в море. Дмитрий Борисов и Иван Рябов ослушались приказа воеводы и были захвачены шведами, которые угрозами и посулами принудили их показать безопасный путь к берегу для высадки десанта. Лоцманы,

как видно, действительно хорошо знали свое дело, коль скоро не только посадили на мель шведские фрегаты, но сделали это как раз напротив недавно поставленной береговой батареи. После десятичасовой перестрелки русские пушкари разбили оба корабля (другие, опасаясь мелей, держались вдалеке), шведы не взорвали их, а покинули на шлюпках. Русские «обрели» на шведских судах 13 пушек, 200 ядер, 850 досок железных, 15 пудов свинца и 5 флагов. Дмитрий Борисов был застрелен на палубе шведского флагмана, а Иван Рябов выбросился за борт и вплавь добрался до берега, после чего был засажжен в острог за самовольный, вопреки указанию воеводы, выход в море.

Князь Прозоровский, следует признать, действовал более в духе своего общества, нежели царь Петр. Он, конечно, доволен поступком рыбаков и даже избавляет Рябова от причитавшихся ему батогов, но не разделяет восторга Петра. Будь на месте Ивашки с Митькой, думал воевода, Сидорка с Карпушкой, то, наверное, тоже не оплошали бы; чего же ради смотреть на Рябова как на чудо морское? За выполнение долга не требуется особой благодарности.

Европейский взгляд, выраженный А. Фрикселем, прямо противоположен первому. Характеризуя действия рыбаков как предательские, он подразумевает, что Рябов с Борисовым поступили бы разумно и порядочно, если бы указали шведам слабые места русской обороны и, пересчитав добросовестно заработанные деньги, с низким поклоном удалились. Разные шкалы этических ценностей действуют на западной и на восточной частях одного континента.

Петр попытался применить европейское понятие героизма к российской действительности, но, наверное, не был понят окружающими. Его подданные классического образования не имели, Тита Ливия не читали, а поэтому приняли Горация Коклеса скорее всего за одного из тех лихих голландских капитанов, с которыми любил бражничать государь.

Вообще в этой стране было неведомо, что такое героизм в том смысле, как его понимали на Западе. Мост через реку Каланэбра в Эстляндии шведы успели облить горючей смесью и поджечь до подхода русских. По приказу Петра солдаты, бросив на горящие мостовые клетки бревна, ползком перебираются по ним на другую сторону и штыковым ударом выбивают шведов из предмостного укрепления. Первоисточник сухо сообщает об этом бое местного значения и не упоминает, были ли после него розданы награды: такое поведение солдат в порядке вещей. Было бы очень трудно растолковать прошедшим через огонь гренадерам сущность героического.

Героизм в его классическом понимании всегда есть исключение из правила. Герой, то есть сын бога, полубог, совершает непосильные простым смертным деяния. Он возвышается над толпой, которая служит пьедесталом для его неповторимой личности. Долг, совесть, различение добра от зла — все это хорошо для низкой черни, не для него. Цезарь Борджя, а потом Наполеон Бонапарт — любимые герои Европы, в них видела она апофеоз своего индивидуализма. Но такая компания вряд ли подходит скромному Ивану Рябову, и на пьедестале он должен чувствовать себя не слишком удобно.

Со времен Петра понятие героизма все же вошло в обиход русской мысли, но при этом оно обрусело, потеряло первоначальную исключительность. Антитеза между героем и толпой как-то незаметно стерлась, и на ее месте появилось маловразумительное для европейца словосочетание «массовый героизм», то есть что-то вроде исключения, которое одновременно является и правилом» .⁸⁶

Если цитата Нестерова все же осталась непонятой, то постараюсь растолковать ее своими словами. Подвиг — это некое очень трудное дело. По русским понятиям его нужно сделать потому, что оно нужно Родине, обществу. И только. Если ты его не сделал, то ты оплошал, а

⁸⁶ Ф.Ф. Нестеров. Связь времен. М.: Молодая гвардия, 1980, с. 82–84.

если сделал, то так оно и должно быть — надо же его кому-то сделать, а тебе в данный момент это оказалось удобнее.

Западный менталитет на русской почве

По западноевропейским понятиям подвиг нужно сделать потому, что после этого ты станешь героем — ты станешь над толпой, ты станешь главным в стаде. И как Гитлер не социализировал Германию, но этот взгляд на подвиг, как на нечто, посильное только герою, остался. Вспомним историю асов авиации. Французские летчики в Первой мировой войне, сбившие определенное количество самолетов и уже ставшие в своих глазах героями, почувствовали непреодолимое желание выделиться из толпы, им, западноевропейцам, требовалось, чтобы все видели, что они герои. Они ведь для этого сбивали немецкие самолеты и им нужен был явственный знак их принадлежности к героям. Поскольку военная авиация еще находилась в стадии своего зарождения и у начальства на тот момент никаких соображений на этот счет не оказалось, то эти летчики стали рисовать на своих самолетах самую старшую карту карточной колоды — туза. По-французски «туз» — это «ас». Отсюда и пошли асы. Немцы, тоже западноевропейцы, немедленно переняли этот принцип отличия за подвиги в воздушных боях.

А русские летчики Первой мировой остались в своей массе совершенно безразличны и к соревнованию по уничтожению противника, и к прославлению победителей этого соревнования. Старшее поколение помнит, что от Первой мировой в памяти русских остались не те летчики, кто сбил много немецких и австрийских самолетов, а летчик, первый сбивший вражеский самолет ценою своей жизни, — Петр Николаевич Нестеров.

И во Второй мировой войне советские летчики в своей массе игнорировали индивидуальный подсчет побед, да еще в таком деле, как бой, в котором участвуют и подвергаются опасности все, а не только те, кто сбил врага. Мне могут сказать, что при сталинской деспотии они боялись слово сказать. Это не так, во-первых, и деспотии не было, и, во-вторых, а чего бояться летчику? Что его после суда отвезут в тыл в лагеря или тюрьму и не будут каждый день посылать на встречный оружейно-пулеметный огонь? Или что его пошлют в штрафную роту, в которой один раз в месяц нужно будет броситься навстречу пулемету, а не делать этого по нескольку раз в день, как в авиаполку? Советские летчики были таким своеобразным народом, что бедные штабные работники ввели в оборот поговорку: «Там, где начинается авиация, кончается дисциплина».

И если советские летчики что-то хотели, что не мешало выполнению боевых заданий, то они это делали, не интересуясь, понравится ли это начальству. В частности, многие раскрашивали свои самолеты рисунками и надписями как хотели. Андрей Сухоруков вскользь спросил Н.Г. Голодовникова:

« А.С. Николай Герасимович, вы не смогли бы вспомнить, подтвердить или опровергнуть наличие в полку Р-40 с надписью «За Сафонова!» и пиковым тузом с якорем на киле. Чья это была машина? И вообще, насколько распространены были индивидуальные эмблемы в полку? »

Н.Г. Я не помню, чтобы у нас в полку была машина с такой надписью. Ни тузов, ни якорей на самолетах не рисовали. Индивидуальных эмблем не было. Возможно, такая машина и была, но в 78 ИАП. Там рисунки любили. На «бороте» рисовали акулю пасть, я это видел, подтверждаю. Сам Сафонов одно время летал на И-16 с надписью «За ВКП(б)!»

А Т.П. Пунев на такой же вопрос ответил: *«Номера были крупные, голубого цвета, в районе кабины радиста. На килях звезды. В районе кабины слева наносили эмблему летчика, у меня был лев в прыжке. У кого-то тигр. У Васьки Борисова была вообще интересная эмблема — бомба (лежит), на ней верхом медведь, пьющий водку «из горла». Командир дивизии как прилетит, так: «Борисов, ну сотри ты эту гадость!» — так и не стер!»*

Простите, но если начальство не мешало летчикам разрисовывать свои самолеты кто как хотел, то кто бы помешал им ввести индивидуальный подсчет побед? Но ведь не вводили, пока Москва, как и Петр I в свое время в деле с Рябовым, не озаботилась поиском и награждением индивидуальных героев и не приказала начать подсчет сбитых самолетов у каждого летчика. Но далеко не все советские летчики встретили эту новость с радостью и пониманием. (Видать, они, как и князь Прозоровский, классического образования не имели). Вот Н.Г. Голодовников, у которого за начальный период войны числится 8 сбитых самолетов в групповых боях, не входящих в список его побед, отвечает на вопрос А. Сухорукова. *«А.С. В настоящее время появились сомнения в личном счете Сафонова — он действительно мог лично сбить 22 немецких самолета?»*

Н.Г. Он сбил больше. Сафонов великолепно стрелял и, бывало, в одном бою сбивал по два, по три немецких самолета. Но у Сафонова было правило — больше одного сбитого за бой себе не писать. Всех остальных он «раздаривал» ведомым. Хорошо помню один бой, он сбил три немецких самолета и тут же его приказ, что один — ему, один — Семенов (Петр Семенов летал ведомым у Сафонова) и один еще кому-то. Петя встает и говорит: «Товарищ командир, да я и не стрелял. У меня даже перкаль не прострелен». (На «харрикейнах», после переснаряжения пулеметов, их амбразуры заклеивали перкалью, боролись с запылением. — А.С.) А Сафонов ему и говорит: «Ты не стрелял, зато я стрелял, а ты мне стрельбу обеспечил!» И такие случаи у Сафонова были не единожды.

А раз командир заложил в полку русские порядки, то у русских и после смерти командира эти порядки считались само собой разумеющимися. Сухоруков задает вопрос:

«А.С. Приходилось ли вам встречать в бою штурмовой вариант FW-190F и как вы его оцениваете?»

Н.Г. Это который с бомбами? Да, и встречал, и сбивал. Пока с бомбами идет, то самолет, конечно, «никакой», а как бомбы сбросил, то обычный «фоккер». Не лучше, не хуже.

Помнишь, я тебе рассказал, как мы торпедные катера у немецких «морских охотников» отбивали? Там я немного ошибся, точнее, не договорил. Там обеспечение прикрытия с воздуха осуществляла шестерка Vf-109f, а на атаку катеров вышла шестерка FW-190 с бомбами. Их-то «мессеры» и прикрывали.

Нас было: моя шестерка и пара Вити Максимовича. «Фоккеры» шли пониже, а «мессеры» метров на 500 выше их. Я тогда хорошо атаку построил. Зашел со стороны солнца, с превышением и атаковал всей шестеркой вначале «мессеры». Я сбиваю одного, проскакиваю мимо них и сразу, продолжением атаки, сбиваю «фоккер». И снова вверх, как на качелях, на солнце. О-о! — и я снова выше «мессеров»! Очень хорошо получилось — «мессеры» враспыльную, «фоккеры» (бросая бомбы в море) тоже в разные стороны. И мы опять на них сверху. Да, разогнали мы их тогда здорово. Вообще-то я в том бою сбил троих, но по одному из этих троих еще один наш летчик стрелял, и этого сбитого записали ему» .

Как видите, Голодовников вспомнил об этом вскользь и даже в 2003 году не выразил ни малейшего недовольства, что третий самолет записан не в его список. Москва требовала вести списки асов, а советские асы заносили сбитые самолеты в свои списки так, как считали справедливым.

Между прочим, летчики наших союзников в этом плане отличались каким-то исключительным крохоборством. Они тоже, при случае, приписывали себе победы, но главное — тщательно делили между собой сбитые немецкие самолеты. Скажем, воевавший в ВВС Великобритании бельгиец-ас лейтенант И. Думансо де Бергандаль имел за войну 7,5 сбитых самолета,⁸⁷ норвежский ас, подполковник С. Хелгунн — 15,33⁸⁸ самолета, но всех

⁸⁷ Асы, с. 630.

⁸⁸ Асы, с. 632.

переплюнул поляк майор С. Скальский — у него 22,25 сбитых самолета.⁸⁹ (Видать, попал по крылу, а потом стробовал себе четвертинку.)

А советские летчики с русским мировоззрением и после Второй мировой войны не сильно изменились. Вот, скажем, задают вопрос второму по результативности асу Корейской войны (1951–1953 гг.) Евгению Георгиевичу Пепеляеву:

«— Сколько самолетов сбил? Двадцать...

— Интересно, почему тогда бывший командир корпуса генерал Георгий Лобов, да и американец И. Бейли утверждают, что больше?

— Три самолета я «отдал» своему ведомому Саие Рожкову (об этом разве утаишь?); думал, что ему присвоят звание Героя Советского Союза. Не потребовались они ему, похоронили мы его в Порт-Артуре...»⁹⁰

Другие были времена

Та война была высочайшим напряжением человеческого духа, и на ней было все: и героизм миллионов, безропотно умиравших в атаках на немецкие позиции, и трусость миллионов, сдававшихся в плен, и чудеса совестливости, и безмерные глубины подлости. Но определила победу масса, а эта масса, многонациональная по составу, была русской по мировоззрению. Нет ни малейших сомнений, что было множество подлецов, приписывавших себе победы и этой подлостью добывавших себе за них награды. Но масса летчиков на списки индивидуальных побед смотрела как на выдумки начальства и не потерпела бы никаких приписок несуществующих побед липовым асам.

Русские далеко не ангелы, они вполне способны жульничать по мелочам, но обязательно должен соблюдаться принцип «как все». Причем этот принцип свят. Мне не раз уже приходилось писать об этом свойстве коллектива с русским менталитетом. Так, к примеру, на каком-либо хозяйственном предприятии работники могут потихоньку что-то похищать, но это должно быть «по справедливости», т. е. все должны похищать понемногу. Если же кто-то хапнет больше, то на такого донесут, такого возненавидят, поскольку он не как все. Причем такой донос может принести вред и доносчику, и всем, но это не имеет значения — ненависть к человеку, не уважающему общество, превысит чувство осторожности. Поэтому гарантирую, что если бы в каком-то полку какой-либо летчик осмелился бы приписать себе не 1–2 («как все»), а десяток сбитых самолетов и получил за это орден, пусть и с благословения самого высокого начальства, то русские — это не немцы, они бы такое без последствий не оставили. Они такого летчика в ближайшем же бою бросили бы один на один с немецкими самолетами — выделился из коллектива, теперь и дерись один! А приписать по 10 самолетов всем летчикам в полку просто невозможно, да даже и с небольшими приписками, как вы видели из текста В.И. Алексеенко, начальство неустанно боролось. Отсюда следует: самым главным контролером в борьбе с приписками были сами советские летчики, и если в каком-то полку были летчики, у которых список сбитых немецких самолетов был на 20–30 машин больше, чем у остальных, то можно не сомневаться, что на самом деле у них сбитых самолетов еще больше. Поэтому если меня спросят — почему ты веришь нашей статистике, может, и ее надо сокращать в 6 раз? Отвечу — сокращать ее уже некуда. Без нас сократили. К примеру, Покрышкин считал, что сбил 94 самолета, но ему считают все же только 59. Это не то, что у немцев.

Кроме того, СССР был чрезвычайно обюрокраченной страной, а у бюрократической системы есть особенности. В принципе можно, а иногда и требуется обманывать как угодно и кого

⁸⁹ Асы, с. 633.

⁹⁰ Ф. Чуев. Сто сорок бесед с Молотовым. М.: Терра, 1991, с. 454–455

угодно, но не начальство. В газетах, на собраниях — ври «о достижениях коллектива» сколько хочешь. Но если обманул начальство и особенно с целью личных благ (допустим — сохранения кресла, получения премии и т. д.), то должен радоваться, если тебя всего-навсего снимут с должности. Поскольку в УК СССР до последних дней была статья о приписках, а при Сталине она еще и действовала в сочетании со статьей об измене Родине.

Главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза А.А. Новиков, чтобы помочь своему родственнику, наркому авиапромышленности СССР, генерал-полковнику, Герою Социалистического Труда А.И. Шахурину справиться с выполнением месячных планов постройки боевых самолетов, заставлял авиационных военпредов во время войны принимать негодные самолеты, т. е. они приписывали негодные самолеты к годным. Ни война, ни Победа этого не списали. В 1946 г. все вскрылось, и оба за это сели. Не помогли ни звания, ни звезды. Дважды Герой свои 6 лет отсидел «от звонка до звонка» и немного больше. И ему еще повезло.

Потому что секретарю ЦК ВКП(б), герою обороны Ленинграда А.А. Кузнецову и заместителю Председателя Совета Министров СССР, председателю Госплана СССР Н.А. Вознесенскому совсем не повезло — их за приписки расстреляли. (Или точнее — и за приписки тоже.)

Поэт и писатель Феликс Чуев долгие годы записывал свои беседы с В.М. Молотовым. В декабре 1973 года он описал случайную встречу В.М. Молотова с уже упомянутым А.И. Шахуриным.

«... Гуляем втроем — Вячеслав Михайлович, Шота и я по аллее, параллельной железной дороге, вдоль забора. Навстречу нам идет Алексей Иванович Шахурин, нарком авиационной промышленности в годы войны. Старики любезно поздоровались и остановились поговорить. Сначала о том о сем — о здоровье, домашних делах и прочем. Молотов познакомил нас, и я, набравшись смелости, спросил:

— За что вы сидели, Алексей Иванович?

— Вот у него спросите, — ответил Шахурин, кивнув на Молотова, — он меня сажал.

— Скажите спасибо, что мало дали, — ответил Молотов, постукивая палочкой по льду. Шахурин чуть задумался и посмотрел на меня:

— А ведь он прав. По тем временам могло быть и хуже. Сейчас за это дают Героя Социалистического Труда, а тогда могли расстрелять...»⁹¹

Да, другие были времена...

Финансовая сторона дела

Вы скажете — ну, приписали летчику сомнительную победу, где же здесь корыстный интерес? Дело в том, что за сбитый одномоторный самолет платили 1000 руб., а за двухмоторный — 2000. И как бы во имя славы и пропаганды не хотелось добавить в списки пару-тройку сбитых самолетов, но ни командиры полков, ни начфины, ни ревизоры рисковать своими должностями не посмели бы. Кому была охота с винтовкой наперевес и с криком «ура» брать высоты в штрафном батальоне?

(В приграничных боях 1941 г. 8-й механизированный корпус потерял всю свою технику. Остатки корпуса должны были выходить по немецким тылам к своим пешком 650 км. С учетом раненых, оружия и боеприпасов ничего лишнего взять с собой не могли.

Командовавший на тот момент остатками корпуса его комиссар Н.К. Попель зарыл все штабные и партийные документы, но мешок с деньгами из кассы корпуса к своим вынес. Попель понимал, что ему будет легче объяснить пропажу секретных документов, чем то, куда он дел деньги.)

⁹¹ Ф. Чуев. Сто сорок бесед с Молотовым. М.: Терра, 1991, с. 454–455.

Летчик-истребитель Василий Сталин за войну из старшего лейтенанта стал генерал-лейтенантом, но сбитых самолетов у него числилось всего 3. Все могли для него сделать, всем могли угодить, кроме этого. Вы же сами понимаете, что если бы в ВВС СССР существовали приписки сбитых самолетов (не в Совинформбюро — там их приписывали беспощадно), то уж Василию приписали их хотя бы для того, чтобы сделать его асом (в начале войны 5, а потом 10 сбитых самолетов).

Во второй главе я упоминал, что в конце 1941 года Сталин как нарком обороны дал приказ № 0299, установив количественные параметры для награждения летчиков. Помимо орденов, летчикам выплачивалось и денежное вознаграждение: «а) летчику-истребителю: за каждый сбитый самолет противника — 1000 руб.; за успешные истребительские действия по войскам противника: за 5 вылетов — 1500 руб., за 15 вылетов — 2000 руб., за 25 вылетов — 3000 руб., за 40 вылетов — 5000 руб.; за уничтожение самолетов на аэродромах противника: за 4 боевых вылета — 1500 руб., за 10 вылетов днем или 5 ночью — 2000 руб., за 20 вылетов днем или 10 ночью — 3000 руб., за 35 вылетов днем или 20 ночью — 5000 руб.; б) каждому члену экипажа ближнебомбардировочной и истребительской авиации: за успешное выполнение боевых заданий по разрушению и уничтожению объектов противника — за 10 заданий днем или 5 ночью — 1000 руб., за 20 заданий днем или 10 ночью — 2000 руб., за 30 заданий днем или 20 ночью — 3000 руб.; за лично сбитые самолеты противника: за 1 самолет противника — 1000 руб., за 2 самолета — 1500 руб., за 5 самолетов — 2000 руб. и за 8 самолетов — 5000 руб.; в) экипажу дальнебомбардировочной и тяжелобомбардировочной авиации: за бомбардировку промышленных и военных объектов противника — за каждую успешную бомбардировку — 500 руб., за успешные действия в ближнем тылу противника — в размерах, установленных для ближнебомбардировочной авиации; при действиях по политическому центру (столице) противника каждому члену экипажа выплачивалось по 2000 руб.; г) каждому члену экипажа ближне- и дальнеразведывательной авиации: за успешное выполнение заданий по разведке — за 10 заданий днем или 5 ночью — 1000 руб., за 20 заданий днем или 10 ночью — 2000 руб., за 40 заданий днем или 15 ночью — 3000 руб.»⁹²

Надо сказать, что в целом с документальным подтверждением участия в боях, на основе которого можно было получить награду, в те годы было достаточно строго, особенно когда это касалось не тыловиков и штабистов, а фронтовиков. Вот Сухоруков спрашивает Голододовникова:

А.С. Боевой вылет и воздушный бой, это же не одно и то же?

Н.Г. Нет. Боевой вылет мог быть и без воздушного боя. Часто, даже при встрече с воздушным противником, боевой вылет воздушным боем не заканчивался. Воздушный бой — это когда обе стороны стремятся решить свои задачи в маневренном бою, где активно атакуют противника. Если активного маневренного боя нет, значит и воздушного боя ты не вел. Вот, например, прикрываем мы конвой. И тут начинается! «Справа «мессеры»!» Мы туда. Стрельнули на встречных, разошлись. «Слева «юнкеры»!» Мы к ним. Они нас увидели, сбросили бомбы в море, отвернули. «Сзади «мессеры»!» Мы опять им навстречу, мы стрельнули, они стрельнули, разошлись. Вот так мотаешься над конвоем туда-сюда, прилетаешь домой мокрый, хоть выжимай, но это воздушным боем не считалось. Просто боевой вылет.

А.С. Как вы считаете, Хартман действительно сбил 352 самолета?

Н.Г. Сомневаюсь. У немцев довольно легко победы подтверждались, часто было достаточно только подтверждения ведомого или фотоконтроля. Собственно падение самолета их не интересовало, особенно к концу войны.

А.С. А у нас?

⁹² Финансовая служба Вооруженных Сил СССР в период войны. М.: Воениздат, 1967, с

Н.Г. Тяжело. Причем с каждым годом войны тяжелее и тяжелее. Со второй половины 1943 года сбитый стал засчитываться только при подтверждении падения постами ВНОС, фотоконтролем, агентурными и другими источниками. Лучшие всего — все это вместе взятое. Свидетельства ведомых и других летчиков в расчет не принимались, сколько бы их ни было.

А.С. То есть, если я понял правильно, сбитые не засчитывались без постороннего подтверждения?

*Н.Г. Да. У нас случай был, когда наш летчик Гредюшко Женя одним снарядом немца сбил. (Кстати, он потом стал летчиком-испытателем вертолетов в Камовском бюро и прославился тем, что первым посадил камовский вертолет на палубу крейсера.) Они шли четверкой и сошлись с четверкой немцев. Поскольку Гредюшко шел первым, то пальнул он разок из пушки, так сказать, для завязки боя. Был у нас такой гвардейский шик — если мы видели, что внезапной атаки не получается, то обычно ведущий группы стрелял одиночным из пушки в сторону противника. Такой огненный мячик вызова: «Дерись или смывайся!» Вот таким одиночным и пальнул Женя издалека, а ведущий «мессер» возьми да и взорвись. Попадание одним снарядом. Остальные «мессера», конечно, врассыпную. В общем, уклонились от боя. Поскольку летали над тундрой в немецком тылу, подтвердить победу никто не мог. Ни постов ВНОС, ни точного места падения немца (ориентиров никаких). Да и как искать — упали одни обломки. Фотоконтроль тоже ничего не отметил, издалека стрелял. Расход боекомплекта — один 37 мм снаряд на четыре самолета. Так эту победу ему и не зачли, хотя три других летчика прекрасно видели, как он немца разнес. Вот так. Постороннего подтверждения нет — сбитого нет. Только потом неожиданно пришло подтверждение сбитого самолета от пехотинцев. Оказывается, этот бой видела их разведгруппа в немецком тылу (возвращались к своим, тащили «языка»). По возвращении они этот воздушный бой и сбитого немца отметили в донесении. Бывало и так» .
Это сегодня деньги воруют без счета, Чубайсу коробками носят. А тогда время было совсем другое.*

Интеллигенция

Когда я писал о мировоззрении русского (советского) народа, я совершенно не имел в виду соответствующую интеллигенцию. Она, простите за грубость, в зад Западу без мыла лезет и в своем рвении оклеветать и унижить русский народ удержу не имеет.

Низкопоклонство наших историков просто угнетает. Вот книга о немецком истребителе Me-110, ее автор пишет: «Самым северным театром военных действий на Восточном фронте, где применялись Vf 110, стало Заполярье. На Крайнем Севере у немцев в составе 5-го воздушного флота с норвежских аэродромов против советских войск действовали Vf 110 из II/ZG76 и I.(Z)/JG77» .⁹³

Как видите, автор — человек умный, и в отличие от меня он называет самолет конструкции В. Мессершмитта не как я — Me-110, а по-немецки — Vf 110. Поэтому нелишне будет пояснить, что этот автор написал в этих двух предложениях.

В немецкой истребительной авиации основным тактическим звеном была, как и у нас, эскадрилья, состоящая из 12 самолетов, правда, у немцев она называлась Staffel. Три эскадрильи плюс самолеты командования у нас составляли авиационный полк со своим номером, знаменем и правами части. А у немцев три эскадрильи со штабом составляли авиагруппу (Gruppe). От двух до четырех полков у нас входили в состав авиадивизии, а у немцев три-четыре авиагруппы составляли эскадру (Geschwader). Эскадры получали личный номер, порой и личное имя, и входили в разных количествах в состав немецких воздушных

⁹³ СВ. Кузнецов. Мессершмитт Вт-1 IZerstver, М.: Издательский центр Экспринт, 2001, с. 52.

флотов. В истребительной авиации было четыре типа эскадр: охотников (Jagdgeschwader), сокращенно — JG (Jagdgeschwader (JG) — Истребительная Эскадра (дивизия) состояла из трех Групп (с середины 1943 года к ним добавилась четвертая) штабного штаффеля.); разрушителей (Zerstörergeschwader), сокращенно — ZG; ночных охотников (Nachtjagdgeschwader), сокращенно — NJG и инструкторские (Lehrgeschwader), сокращенно — LG. Соответственно 52-я истребительная эскадра сокращенно записывалась как JG 52. А группа в эскадре сокращенно обозначалась римской цифрой через дробь, т. е. 3-я группа 52-й эскадры записывалась как III/JG 52. Эскадрильи в эскадре имели сквозную нумерацию и записывались арабской цифрой через точку и дробь, т. е. 8-я эскадрилья (входившая в состав третьей группы) записывалась как 8./JG 52.

Таким образом, вышеприведенную цитату следует понимать так: немецкие войска, пытавшиеся взять Мурманск, поддерживала 2-я группа 76-й истребительной эскадры тяжелых истребителей—«разрушителей» и первая эскадрилья 77-й истребительной эскадры, которая тоже была укомплектована тяжелыми истребителями Me-110, почему в ее названии появилась буква Z в скобках. Итого: 40 самолетов в авиагруппе и 12 — в эскадрилье, в сумме 52 самолета. Все бы ничего, но уже через абзац этот историк пишет: *«Необходимо отметить, что в небе вокруг Мурманска в начале Великой Отечественной войны сложилась нетипичная для того периода ситуация. Там, к июлю 1941 года, советская истребительная авиация имела почти семикратное превосходство»*.⁹⁴ В связи с чем?! Даже американцы пишут, что на Северном флоте к началу войны было всего 114 самолетов всех типов, из которых менее половины составляли истребители 100, т. е. у тебя только одна из минимум трех авиагрупп 76-й эскадры немцев равна по силе всем истребителям Северного флота, но ведь была же еще и 77-я эскадра легких истребителей Me-109. Откуда же взялось «в семь раз» даже с учетом нашей фронтовой авиации?⁹⁵

А вот еще один историк взялся пояснить читателям, почему дважды Герой Советского Союза летчик-истребитель авиации Северного флота Б.Ф. Сафонов был пилотом никчемным и со славными немецкими летчиками его и сравнивать неудобно. Потому что, как этот историк пишет под фото одиннадцати немецких летчиков, *«этой горстке «хваленых немецких асов» из 1./JG 77 22 июня 1941 года противостояло два истребительных и один смешанный авиаполк с общим числом истребителей более 100 единиц»*.⁹⁶ Ну какой же Сафонов герой, если он дрался с немцами в соотношении 10:1?

Я не буду искать число тех немецких истребителей под Мурманском в 1941 году, обломки которых и по сей день валяются в тундре Кольского полуострова и на морском дне вокруг него. Мне достаточно задать себе три вопроса.

Первый. Являлись ли Гитлер и Генштаб Германии придурками, которые для захвата Мурманска и охраны немецких морских конвоев, обеспечивавших эту операцию, выделили всего одну эскадрилью истребителей?

Второй. Являлись ли подонками около 200 остальных летчиков-истребителей немецких 76-й и 77-й истребительных эскадр, которые ковыряли у себя в носу, в то время как 11 немецких героев, их товарищей, дрались со 100 советскими истребителями?

Третий. Являлся ли круглым идиотом командующий Люфтваффе Герман Геринг, который, по данным немецких архивов, на 21 июня 1941 года выделил 1118⁹⁷ истребителей трем немецким воздушным флотам, атаковавшим СССР, но 1-му и 4-му, действовавшим от

⁹⁴ Там же

⁹⁵ Т. Полак, К. Шоурз. Асы Сталина: Энциклопедия. М.:Эксмо, 2003, с. 20

⁹⁶ Авиация, 2001, № 12, (№ 4/2001), с. 7.

⁹⁷ Спик, с.16

Ленинграда до Черного моря, выделил 1107 истребителей, а 5-му воздушному флоту, действовавшему из Норвегии и Финляндии, выделил аж 11 истребителей? Низкопоклонство российской интеллигенции перед Западом стоит вне интеллекта. В своем стремлении, простите за грубость, лизнуть немцев в задницу наши историки смело уходят за горизонты идиотизма, и, применительно к российской интеллигенции, мнение Гитлера о русских как о недочеловеках уже не кажется лишенным смысла.

* * *

В мировоззрении традиционного русского человека бойцы, уничтожившие очень много врагов, уважаемы, но не очень. Очень мало ценятся и люди, совершившие что-либо во имя своей личной славы. По-настоящему уважаются только те, кто жертвует всем и даже жизнью во имя мира (общества). Герои не в духе традиционного русского человека — в его понимании подвиги должны делать не герои, не какие-то выдающиеся личности, а все. И хотя во время Второй мировой войны приписки сбитых немецких самолетов наверняка были, но они были незначительны, так как не имели под собой моральной базы, а у советской пропаганды хватило ума их не стимулировать.

Глава 5. О воздушной пехоте и брехне побежденных

«Бомберы»

В качестве примера немецкого летчика, заслуживающего безусловного уважения своей храбростью, я хочу привести Ганса-Ульриха Руделя. Жаль, конечно, что этот сукин сын в начале войны не встретился в воздухе с 85-мм зенитным снарядом, да и как человек он малосимпатичен, но есть какая-то справедливость в том, что боги войны оставили этого образцового немецкого солдата в живых. Однако сначала я хотел бы обсудить два момента. Мы, люди, существа земные, живем на поверхности земли и победы в своих войнах одерживаем на ней. Поэтому война в воздухе и война на воде являются не более чем мышшиной возней, если они ведутся сами по себе и не оказывают влияния на победу сухопутных войск. А эту победу непосредственно приближают только летчики, воздействующие на сухопутные силы противника, и летчики, не дающие противнику воздействовать на наши сухопутные силы. Ко вторым относятся и летчики-истребители, но это в случае, если они понимают, зачем они нужны. А вот к первым, независимо от того, понимают они это или нет, хотят ли они этого или нет, относятся летчики бомбардировочной и штурмовой авиации. Для одержания победы они главные. Вообще-то это вещи простые как пареная репа, об этом даже неудобно писать, но, как ни странно, это мало кто из историков понимает.

Я уже писал, что у нас совершенно неверно сформулирован образ героя-летчика. Им, как правило, является летчик-истребитель со своим списком побед. А летчики-бомбардировщики и штурмовики незаслуженно отодвигаются на второй план, хотя по степени геройства средний «бомбер» намного превосходит среднего истребителя. Я считаю и готов это доказать, что самой геройской профессией в армии является пехотинец. Никакой другой специальности не требуется столько мужества и отваги, как пехотинцу поднимающемуся в атаку под прицельным огнем противника. Но я вряд ли смогу отстоять эту позицию, если мне противопоставят экипажи «бомберов».

Чем важнее цель, тем нужнее ее разбомбить и выбомбить, но и тем сильнее ее защищает противник. На «бомбера» наводятся десятки, а в некоторых случаях и сотни стволов зенитной артиллерии, а он летит, не вправе изменить уже пристрелянный зенитчиками курс, до тех пор летит, пока не сбросит бомбы, а порой — и дальше. Такое и бывалого пехотинца в

дрожь бросит. Истребитель все же имеет инициативу — он может отвалить от сильного огня, изменить направление атаки, снова атаковать, другими словами, он как-то может и себя поберечь. А «бомбер» беречь себя не может — он обязан прорваться прямо сквозь огонь к цели, и все тут! Не думаю, что в пренебрежении «бомберами» есть какой-то умысел, просто истребителям проще со своим списком сбитых самолетов противника — этот список конкретен, ясен и понятен даже журналисту. А «боевой вылет» летчика бомбардировочной авиации это что-то такое расплывчатое и неясное по своему результату: бомбы-то сбросил, а попал или нет? Да, может, и не попал, но степень смертельного риска от этого была не меньше.

Фотоконтроль

К сожалению, уже не помню, в какой именно книге о летчиках читал об установке фотопулеметов на наших самолетах. Немцы очень хвалились автором — они-де очень умные и с самого начала войны устанавливали на своих истребителях фотопулеметы, а наше командование-де дураки: сначала у нас такой фототехники совсем не было, а когда появилась, то ее начали устанавливать не на истребители, а на штурмовики. Чем больше я узнаю о той войне, тем меньше уважаю наше командование, порой даже думаешь: может уже хватит узнавать? А то, не ровен час, не только от генеральских, но и от лампас швейцара тошнить будет. Но в данном конкретном случае наше командование было абсолютно право и поступило гораздо умнее немецкого. Авиация нужна для победы сухопутных войск, и если штурмовики вместо работы на эту победу постреляют и сбросят бомбы где-то в стороне, убоившись немецких зенитчиков, то это пехоте не помогает, даже если при этом наши летчики-истребители привезут фото того немецкого самолета, который они атаковали. Для победы не это надо, для победы надо, чтобы штурмовики привезли фото тех танков, которые они сожгли, тех пушек, которые они разбили, тех немецких солдат, которых они перебили. Вот это дело! На контроль такого дела и фототехники не жалко.

Фотоконтроль атаки ИЛ-2

Историк Андрей Сухоруков расспросил о фотоконтроле боевых вылетов советских самолетов-штурмовиков Героя Советского Союза, летчика Ил-2 Григория Максимовича Рябушко.

« А.С. Фотоконтроль на «илах» был?

Г.Р. На одноместных «илах» фотоконтроль был только у ведущих. Такой специальный фотоаппарат (сейчас не помню, как назывался) был установлен в хвосте. На двухместных — фотоаппарат уже был установлен на каждом самолете. Фотоаппарат при сбросе бомб начинал «щелкать» автоматически. У меня больше 80 боевых вылетов, подтвержденных фотоконтролем.

А.С. Как велся подсчет уничтоженной живой силы и техники противника?

Г.Р. По фотоснимкам и докладам летчиков. По фотоснимкам оценивали количество уничтоженной техники и прочих материальных средств, а также (больше «на глаз») прикидывали количество уничтоженного личного состава противника. Потом все уничтоженное делили на количество самолетов в группе. Например, атаковала четверка батарею малокалиберной зенитной артиллерии из 4-х орудий и разнесла ее. Так при подсчете считалось, что каждый летчик уничтожил по одному орудию. Таким образом у летчиков заполнялись личные счета. Ты знаешь, я к этим подсчетам «до каждого солдата» отношусь скептически. Чаще всего количество уничтоженного личного состава

подсчитать невозможно. Вот когда мы железнодорожные составы фосфором полили, ну, кто б там подсчитал, сколько немцев погибло? Горело все. 98

А.С. Случалось ли, что вам не засчитывался боевой вылет при невыполнении задачи?

Г.Р. Нет, такого не было. Раз по цели отбомбились — боевой вылет засчитывался. Бывало, что боевой вылет срывался, т. е. взлетели и сели, до цели не дошли. Но такое было только по метеоусловиям. Это было очень редко. Я, например, ни разу не возвращался» .

Хорошо, штурмовики были под контролем, а как же контролировалось, куда сбросили бомбы летчики пикирующих бомбардировщиков Пе-2? Оказывается, советское командование и тут подсуетилось, и на пикирующих бомбардировщиках у нас тоже стоял фотоконтроль, хотя для летчиков риск быть сбитым существенно увеличивался. Можете оценить этот дополнительный риск из ответов Т.П. Пунева на вот такие вопросы А. Сухорукова, который сначала спросил его о применении ПТАБ — противотанковых авиационных бомб (выделено в ответах Пунева мною):

«А.С. ПТАБами бомбили часто?

Т.П. Часто. Это был очень эффективный вид бомбометания. Как только скопление техники или танков где отмечается, так и посылали нас обрабатывать ее ПТАБами. Даже с одного самолета 400 ПТАБов разлетаются тучей, попадешь под нее — мало не покажется. А мы обычно обрабатывали скопления техники 9 или 15 самолетами. Вот и представь, что там внизу творилось. ПТАБ — бомба серьезная, хоть и маленькая. Вот тебе случай из 45-го.

Все началось с Юрки Гнусарева, которого послали на разведку. Погода стояла гнуснейшая — плотная дымка и горизонтальная видимость не больше километра, что для скоростного самолета не расстояние. Сообщает он по радио: «Бейте по Бискау, там танки!» Срочно набирают 15 экипажей, три пятерки, самых опытных, тех, которые наверняка справятся. В их число попал и я. Ведущий штурман там должен быть «зубром», и такой у нас был, Костя Бородин, штурман по призванию. Летели, не знаю как у кого, а у меня душа была в пятках. Чуть промахнись штурман, и впишемся мы в город, ни хрена ж не видно. Летели на 350 метрах, подымись чуть выше, и земли уже не видно. Но Костя сработал четко. Вывел нас прямо на эту колонну. Скопление техники капитальное. Мы сквозь дымку эту технику разглядели уже на первом заходе, но только прямо под собой. Бомбить, ясное дело, нельзя. Если сбросим, бомбы спереди от цели лягут. Фрицы молчали, не стреляли — или думали, что мы их не увидели, или мы выскочили чересчур внезапно. Скорее всего, и то, и то. Но мы «зацепились», делаем разворот тремя пятерками, идем на бомбометание. Ну, а когда мы пошли вторым заходом, немцы поняли, что обнаружены, и открыли шквальный огонь. Хлестали невероятно, из всего — от автоматов до зениток. Мы бомбы сбросили, но идем прямо, **надо ж фотоконтроль провести** . Я эти лишние секунды по гроб не забуду.

Фотоконтроль ночного удара Пе-2летчика Т.П. Пунева по железнодорожной станции Герлиц.

Приземляемся — ура! — никого не сбили. Я садился последним, довольный вылезая из кабины, жду от своего техника традиционного «бычка». (У нас обычай был. Когда я захожу

⁹⁸ На вопрос Сухорукова, ставилось ли на самолеты специальное вооружение, Г.М. Рябушко ответил: «Разве, что АГ — авиационные гранаты, в специальной кассете. Их устанавливали дополнительно. Все остальное вооружение считалось штатным. Один раз я слетал с ВАП — выливным авиационным прибором, снаряженным гранулированным фосфором. Интересный вылет. Была создана спецгруппа именно для него. Мы сутки или двое сидели, ждали. Видимо ждали сообщение от «нашего человека» на «той» стороне. Как дождались, вылетели шестеркой на станцию Конитц, недалеко от Медвежьегорска. Прилетели. Там стоят два эшелона — товарный и пассажирский, — и мы их полили фосфором. Горело все! До сих пор не знаю, что в этих эшелонах было такое, раз для их уничтожения понадобилось спецгруппу создавать»

на посадку, он мне раскуривал самокрутку. Только двигатели заглушил и сразу, первая затяжка, чуть ли не в кабине. Такое наслаждение после боя!) Я довольный — вижу, что зарулили все, а он такой смурной. Я ему: «Ты что?» «Да ты, командир, погляди!» Стоят машины — места живого нет. Изрешечены жутко, у кого половины хвоста нет, у кого дыры — голова пролезет. Стали смотреть нашу. Ни царапины! Потом уже, когда начали смотреть тщательно, то нашли пулевую пробоину на обтекателе правого маслорадиатора. Все! Я был чертовски везучий.

Уже рассматривая фотоконтроль, нам говорили: «Ну, вы наворотили!» Потом, на другой день, наземная разведка доложила, что в этом вылете мы уничтожили 72 танка, не считая другой техники. Очень результативный вылет, я бы сказал выдающийся.

А.С. Что считалось боевым вылетом и изменялось ли это понятие в ходе войны?

Т.П. Не менялось. Боевым вылетом считался вылет с ударом по той цели, которая была задана. При обязательном подтверждении фотоконтролем. Фотоконтроля нет — удара по цели нет. А то вначале были такие времена, что какой-нибудь ухарь прилетал и заявлял: «Пропала вся Германия, а вместе с ней Европа».

А.С. На каждом самолете камера стояла?

Т.П. Обязательно. АФА (аэрофотоаппарат) — большая сложная машина, а в кабине командный прибор, ему задавалась программа на съемку. Хотя, задавай — не задавай, бомбы посыпятся, камера сама будет щелкать. И не захочешь, а результат будет зафиксирован».

А вот Сухоруков задает этот вопрос летавшему на Пе-2 летчику морской авиации А.П. Аносову.

«А.С. Фотоконтроль на самолетах вашего полка был?

А.А. У меня почти все вылеты «с фотоаппаратом». Эта камера здоровенная была — размером с тумбочку и весила килограмм 50, если не больше. Ее в отсек вставляли сверху, без верхней крышки, потому как с крышкой она в люк не пролазила. Крышку потом отдельно устанавливали. Пленка в камере 40 см шириной. Как только я садился, ко мне бежали фотометристы скорее получить пленку. Камеры стояли не на всех машинах (такую бандуру таскать!), а обычно на одной-двух «пешках» из эскадрильи, чаще всего на самолетах третьего звена (у ведущего третьего звена обязательно). Если отдельным звеном летали, то тоже старались сделать так, что б хоть одна из трех машин была с камерой.

А.С. Скажите, по фотоконтролю насколько реально оценить эффективность удара?

А.А. Вообще результативность удара устанавливали не только по фотоконтролю. К фотоконтролю добавлялись доклады членов экипажей и доклады истребителей. Да и фотоконтроль у разных летчиков разный. Наибольшую ценность имеют снимки, сделанные камерами последней девятки. Там уже окончательно видно, как сработали, — виден результат. Обычно после удара по кораблям кадры камер трех эскадрилий монтируют, рассчитывают по времени так, чтобы были видны попадания от бомб всех трех эскадрилий. Ведь почему камеры установлены в машинах именно третьего звена? От бомб первого звена на воде остаются большие круги, от второго — круги только начинаются, от третьего — взрывы. Если правильно смонтировать, все очень хорошо видно. Если по цели попали, то вообще хорошо: взрывы — крен — почти утонула. Если по-настоящему попал, то цель тонет довольно быстро, особенно если корабль сравнительно небольшой, вроде БДБ (быстроходной десантной баржи). Если эсминец или транспорт, тогда, конечно, подольше. Вот тот транспорт на 12 тысяч тонн, который мы в Данцигской бухте подловили, так ведь и не утонул, успел на мель выброситься. Но, несмотря на фотоконтроль, крикуны были: «Мои бомбы попали!» — пользовались тем, что на пленке, как каждая эскадрилья или звено отбомбились, еще отличить можно, а вот как каждый бомбардировщик — уже нет. У «бостонов» хорошо с фотоконтролем было — камера на каждый самолет. Так они в одиночку и летали. Подловит транспорт, даст ему торпеду в борт, кружок вокруг него сделает, сфотографирует, как у него корма или нос задрались, привезет снимки.

Смотришь, 20–25 боевых вылетов сделает — уже Герой Советского Союза. Без фотоконтроля им потопленные не считали» .

Зенитчики тоже свое дело знали

Второе, что безмерно увеличивало риск «бомберов», это огромная плотность зенитной артиллерии у немцев, которая по ходу войны увеличивалась количественно и совершенствовалась качественно (чуть выше я уже писал, что две трети наших штурмовиков были сбиты зенитным огнем). У нас об этом мало говорят, возможно, и потому, что немецкие мемуаристы, ревнуя к славе Геринга, не упоминают немецких зенитчиков, организационно входивших в Люфтваффе, но сражавшихся плечом к плечу с немецкими сухопутными силами. Манштейн, описывая состав 6-й армии Паулюса, попавшей в окружение под Сталинградом, не упоминает о зенитной дивизии Люфтваффе, видимо, считая ее потерю несущественной. Мюллер-Гиллебрандт, давая численность вооруженных сил Германии, выделенных для удара по СССР, ограничивается упоминанием только о 3,3 млн. человек сухопутных войск,⁹⁹ и это число повторяют за ним и наши историки. А как же быть с 1,2 млн. войск Люфтваффе,¹⁰⁰ основная масса которых была зенитчиками? Ведь, грубо говоря, трех солдат сухопутных войск прикрывал один зенитчик.

И, как дополнительный повод отдать дань уважения советским летчикам и членам экипажей штурмовиков, бомбардировщиков, разведчиков и корректировщиков, отмечу, что немцы сохранили огромное преимущество в зенитной артиллерии до конца войны. К примеру, советский танковый корпус на 01.01.1945 года по численности личного состава был примерно равен немецкой танковой дивизии, превосходя ее штатной численностью танков и самоходных артиллерийских установок более чем в два раза — 270 против 115, но в числе зенитных орудий наш корпус уступал почти в четыре раза — 16 против 58.¹⁰¹

Из исторических работ и воспоминаний наших военачальников хорошо известно, что в 1943 году на Курской дуге наши войска перед наступлением немецких войск провели по ним контрартподготовку. Но ведь по логике требовалось, чтобы наша авиация одновременно отбомбилась и по немецким аэродромам. У нас об этом не вспоминают, а немцы пишут, что такая попытка с нашей стороны была сделана, но они ее отбили, поскольку немецкие войска под Курской дугой были прикрыты 19 000 стволов только зенитной артиллерии!¹⁰² Попробуй тут полетай над ними! Даже Рудель с ужасом вспоминает зенитный огонь защитников Ленинграда и Балтийского флота осенью 1941 года. Но там-то немцев встречали всего 1300 стволов.¹⁰³ При бомбежках Москвы немцы быстро перешли на ночные налеты, а ведь вначале на защите Москвы стояло всего 1044 зенитных орудия,¹⁰⁴ а к декабрю это количество не доросло и до 2 тысяч.

⁹⁹ Мюллер-Гиллебранд. Сухопутная армия Германии 1933–1945 гг. М.: Иностранная литература, 1958, с. 140. (Далее — Мюллер-Гиллебранд)

¹⁰⁰ История Второй мировой войны 1939 — 1945. Т. 4.

¹⁰¹ Потери, с. 426.

¹⁰² П. Карель. Восточный фронт. Кн. 2, М.: Изографус, ЭКСМО, 2003, с. 41

¹⁰³ Великая Отечественная война 1941 — 1945. Энциклопедия, М.: Советская энциклопедия, 1985, с. 588.

¹⁰⁴ Там же, с. 589.

Немцам, особенно в начале войны, было значительно легче. Зенитная артиллерия Красной Армии численно была очень слаба, и немецкие бомбардировщики над объектами бомбежки творили что хотели и как хотели — вели себя, как на полигонах. И почему же им, как тому же Руделю, было не делать по 17 вылетов на бомбежку в день? Безусловно, эти вылеты тоже были опасны, но надо все же и учитывать, что боевые показатели немецких асов бомбардировочной авиации во многом определены не ими, а нашими доблестными довоенными генералами и маршалами, которые так вооружили Красную Армию, что она долго была беспомощна перед немецкой авиацией.

Немцам было легче и еще в одном — у них не было фотоконтроля каждого бомбометания. Поэтому при достаточно плотном зенитном огне они могли сбросить бомбы куда угодно, и боевой вылет им все равно засчитывался. По этому поводу хотел бы привести пример, который, откровенно говоря, меня самого удивил. Для расследования, которым мы займемся ниже, я просматривал «Энциклопедию советских подводных кораблей 1941–1945» А.В. Платонова и наткнулся на заинтересовавший меня рисунок, хотя на первый взгляд он мне был не нужен. Это схемы падения немецких бомб на линкор Балтийского флота «Октябрьская революция» во время налетов немецкой авиации 21, 22 и 23 сентября 1941 года.¹⁰⁵ Всего на этот линкор немецкие бомбардировщики сбросили свыше 300 бомб, из них: 21 сентября три бомбы попали в носовую часть корабля (человеческих потерь не было); 23 сентября одна бомба пробила третью башню, а вторая пробила палубу над десятым казематом (3 убитых и 17 ранен.)¹⁰⁶

Всего осенью 1941 года немцы произвели на Балтийский флот 20 налетов, в каждом из которых участвовало до 200 немецких бомбардировщиков всех типов.

Рудель о налете, в котором участвовал он, писал: *«Дикая неразбериха в воздухе над Кронштадтом, опасность столкновения велика»*. Во время этих бомбежек линкор «Октябрьская революция» был практически лишен возможности маневром уклоняться от бомб и немцы бомбили фактически неподвижную цель.

Все немецкие асы заявляют, что они с пикирующего бомбардировщика Ю-87 во время войны бомбили цели с точностью, при которой бомбы ложились в пределах 10 м от точки прицеливания. Линкор «Октябрьская революция» имел в длину 185 м и в ширину 27 м. Почему же в него попало всего 5 бомб? Если мы из рисунков уберем контур линкора и вместо него в центре поставим крестик как точку, которая должна была быть точкой прицеливания немецких летчиков, то обратим внимание, что падения бомб отмечены где угодно, но только не в районе этой точки.

Схема отклонений авиабомб от точки прицеливания на линкоре «Октябрьская революция» во время авиационных налетов 21.09.41 г. (а), 22.09.41 г. (б) и 23.09.41 г. (в)

А так не должно быть — согласно закону рассеивания наибольшее количество бомб должно падать возле точки прицеливания, и по мере удаления от нее число упавших бомб должно резко уменьшаться. И закон есть закон, и если он не исполнялся, то значит подавляющее число немецких летчиков в момент сброса бомб свернули с боевого курса и в их прицелах линкора уже не было. Будь на их самолетах аппараты фотоконтроля, командование за эти налеты боевой вылет мало кому из асов записало бы.

¹⁰⁵ А.В. Платонов. Энциклопедия советских подводных кораблей 1941 — 1945. СПб.: Полигон, 2002, с. 61. (Далее — Платонов)

¹⁰⁶ Платонов, с. 60.

А почему немецкие летчики сошли с боевого курса? Ответ понятен: линкор — это не колонны беженцев и не городские кварталы. На «Октябрьской революции» было 30 стволов зенитной артиллерии и 10 крупнокалиберных зенитных пулемета. И зенитчики линкора в эти дни сбили пять немецких самолетов и подбили шесть,¹⁰⁷ поэтому подавляющей массе немецких асов испытывать судьбу не хотелось, вот они линкор и облетали стороной. Поэтому, когда кому-либо захочется захлебнуться восторгом по поводу достижений немецких «бомберов», то все же надо иметь в виду, что безоружных бомбить не так уж и трудно, а в бомбежке защищенных объектов немцы далеко не рекордсмены — они по крайней мере никак не превосходят в этом англичан и американцев, а уж японцам и в подметки не годятся. Вспомним, что у единственного после 1940 года немецкого линкора «Тирпиц» всю войну была одна боевая задача — спрятаться от британских «бомберов».

Битый вынужден брехать

Не знаю, как вас, но меня уже давно раздражают те наши историки, которые воспринимают как Слово Божье любую брехню, идущую от немецких ветеранов Второй мировой. Неужели не понятно, что это люди, которые не могут не брехать? Представьте драку, в которой есть победитель и есть сбежавший или сдавшийся побежденный. Зачем победителю врать? Ведь результат — победа — налицо! Ну приукрасит что-либо, чтобы объяснить синяк под глазом, но ведь все это пустяки по сравнению с самой победой.

А как побежденному говорить правду? Как без потери чести и уважения даже самому себе признать, что он был трусливее, больше боялся боли, не мог держать ударов? А если еще и он напал на победителя, то как объяснить глупость нападения его на более сильного? Своей умственной недоразвитостью? Нет, основная масса людей не такова, и она будет использовать любую ложь, чтобы доказать и свой ум, и свою храбрость, и, главное, свою правоту в проигранном деле.

На что уж наши старички ПОБЕДИТЕЛИ, так ведь и за ними нужен глаз да глаз — не успеешь моргнуть, а они уже норовят тебе лапшу на уши повесить. Но как можно безоглядно верить БИТЫМ?! Ведь от них принять что-либо за факт можно только после тщательной проверки и обдумывания его, либо в случае, когда абсолютно ясно, что битый в данном случае во лжи безусловно не заинтересован. В остальных случаях они врут, а то, что битые в свою ложь заставляют верить прежде всего себя самих, то это их проблемы.

Ведь вы посмотрите, как тупо все немецкие мемуаристы объясняют свои поражения: «а) нас было мало, а русских много; б) в России, кроме Крыма, стояли морозы -50, в Крыму морозы были -40». И подавляющей массой историков это воспринимается за чистую монету, при этом редко кому приходит в голову задать естественный вопрос: «Если вас было мало, а нас много, то какого хрена вы на нас полезли?»

Лет 20 или более назад к Дню Победы был сделан фильм на основе немецкой кинохроники, и в кадрах из нее мне запомнились эпизоды зимы 1941 года, в которых голые немецкие солдаты с хохотом кувыркаются в снегу, растираются снегом и т. д., демонстрируя свое полное презрение к морозу. И можно было не сомневаться, что Гитлер ежедневно вдалбливал немцам и всему миру, что русских всего 190 млн., а Германия опирается на европейских союзников, численность которых вместе с Рейхом более 400 млн. человек. И в том, что каждый немец о превосходстве Германии в силах знал, не приходится сомневаться, иначе Сталин 28 июля 1942 года в своем приказе № 227 не осмелился бы сообщить Красной Армии: *«После потери Украины, Белоруссии, Прибалтики, Донбасса и других областей у нас стало намного меньше территории, стало быть, стало намного меньше людей, хлеба, металла, заводов, фабрик. Мы потеряли более 70 миллионов населения, более 800 миллионов*

¹⁰⁷ Боевой путь советского Военно-Морского Флота. М.: Воениздат, 1974, с. 271.

пудов хлеба в год и более 10 миллионов тонн металла в год. У нас нет уже теперь преобладания над немцами ни в людских резервах, ни в запасах хлеба».¹⁰⁸

Мысль о том, что численно нас было больше, чем немцев, подспудно довлела и надо мной. И каково же было мое удивление, когда я наткнулся на числа по этому вопросу. Немцы напали на нас армией в 4,5 млн. человек (без личного состава ВМС), их поддерживали армии их союзников — Финляндии, Венгрии и Румынии (итальянцы в то время разбирались в Африке с англичанами) численностью 0,9 млн. Конечно, эти войска несли потери, но ведь война только началась и резервы были не израсходованы, поэтому нет оснований полагать, что к зиме 1941 года немецкая армия и ее союзники на Восточном фронте имели менее 5,5 млн. человек. Но в четвертом квартале 1941 года войска Тимошенко громят 1-ю танковую армию Клейста под Ростовом, за что Гитлер срывает с фельдмаршала Рундштерна Рыцарский Крест и снимает с должности командующего немецкой группой армий «Юг». Чуть позже войска Тимошенко под Ельцом окружают и уничтожают 34-й армейский корпус немцев. На севере войска, координируемые Мехлисом, отбивают у немцев Тихвин, ликвидируют их наступление и не дают полностью блокировать Ленинград. И, наконец, Красная Армия под Москвой громит и отесняет немцев от столицы. Мне казалось, что такая активность Красной Армии должна была быть только при ее людском перевесе над 5,5 млн. армии захватчиков. Каково же было мое удивление, когда я увидел, что средняя численность наших действующих фронтов и армий в четвертом квартале 1941 года составляла всего 2,82 млн. человек — почти вдвое ниже, чем оценочно было у немцев! И до уровня 6,0–6,5 млн. человек (количество, которым мы выиграла войну) численность Красной Армии удалось довести только через год — в четвертом квартале 1942 года.¹⁰⁹

Зато Пауль Карель сообщает: *«Эти усилия принесли свои плоды. В мае 1942 года в армии было 9,4 миллиона человек, весной 1943 года это количество возросло до 11,2 миллиона. Тем не менее гражданских рабочих в это время стало 36,6 миллиона человек, тогда как в мае 1942 года было 35,5 миллиона. Другими словами, Германия имела на два миллиона больше солдат и на один миллион больше рабочих»*.¹¹⁰ А у нас не только в промышленности, но и во всех видах бюджетной деятельности (кроме армии) в 1940 году работало 34,6 млн. человек, а в 1942 году — 18 млн. человек, и лишь к 1944 году, когда началось освобождение страны, число работающих увеличилось до 22,1 млн. человек.¹¹¹

И будьте уверены, немцы всю войну прекрасно знали о своем численном и материальном превосходстве над нами. Более того, среди них не было ни одного, кто бы не был уверен в своем умственном и психическом превосходстве над нами. Мы для них были недочеловеками, и причина войны в принципе была в этом. Гитлер открыто объяснил это немцам в «Майн Кампф».

«Сама судьба указывает нам перстом. Выдав Россию в руки большевизма, судьба лишила русский народ той интеллигенции, на которой до сих пор держалось ее государственное существование и которая одна только служила залогом известной прочности государства. Не государственные дарования славянства дали силу и крепость русскому государству. Всем этим Россия обязана была германским элементам — превосходнейший пример той громадной государственной роли, которую способны играть германские элементы, действуя внутри более низкой расы. Именно так были созданы многие могущественные государства на земле. Не раз в истории мы видели, как народы более низкой культуры, во

¹⁰⁸ Р. Косолапов. Слово товарищу Сталину. М.: Палея, 1995, с. 180.

¹⁰⁹ Потери, с. 261

¹¹⁰ П. Карель. Восточный фронт. Кн. 2, с. 222.

¹¹¹ Рассчитано по: Источник, 2001, № 5, с. 39.

главе которых в качестве организаторов стояли германцы, превращались в могущественные государства и затем держались прочно на ногах, пока сохранялось расовое ядро германцев. В течение столетий Россия жила за счет именно германского ядра в ее высших слоях населения. Теперь это ядро истреблено полностью и до конца».¹¹²

Немцы шли научить нас, недочеловеков, жить и работать, они шли возглавить нас на правах суперменов. Не обломилось...

По логике той войны, в мае 1945 года нам полагалось стукнуть по немецкому столу кулаком так, чтобы столешница развалилась, и спросить: «Так кто тут, итить вашу мать, недочеловеки — мы или вы?!!» М-да! Такое нам не позволяет сделать наше русское мировоззрение, такое нам и в голову не придет. Но то, что нам это не пришло в голову, еще не значит, что это не пришло в голову бывшим суперменам. Вдумайтесь, сколько обиды было в их душе — их! немцев!! вместе с Европой!!! какие-то Иваны??? Да еще и Германия сама на это напросилась...

И тем немецким ветеранам, кто сел за мемуары, оставалось одно — закрыть глаза на правду и тупо твердить, убеждая прежде всего самих себя, что мы, русские, это звери, которых для пользы всего человечества следовало укротить, а они, немцы, это прекрасные, умные и храбрые солдаты, которые уже совсем победили иванов, но им Гитлер помешал, да и Америка некстати в войну вступила. Теперь им уже хочешь или не хочешь, а надо брехать и про морозы и про то, что «нас было пятеро, а русских двадцатьпятеро и оба в валенках». Верить невозможно даже «серьезным» авторам, если они с немецкой стороны. Вот я уже упоминал справочник о сухопутных силах Германии генерал-майора Вермахта Мюллера-Гиллербранта. На первый взгляд в справочнике полный ажур: таблички, приложения, примечания, дополнения, все цифирки даны с точностью до единицы — классика! Но я вот уже лет 10 не могу найти ответ на вопрос, который, казалось бы, обязательно должен был быть дан в этой «классике». Но сначала немного предыстории.

Немцы с необычайным размахом использовали в войне всю трофейную технику и оружие. Возьмем, к примеру, артиллерию. Немцы использовали в войну десятки тысяч трофейных орудий и минометов, у них только зарегистрированных было 190 трофейных артсистем. И не только 44 советских и около 60 французских, не гнушались и польскими (5), и норвежскими (6), и югославскими (19), и голландскими (6). В трофеях было 10 английских артсистем и даже 6 американских.¹¹³ Трофеи использовались «как есть» или с переделками, скажем, немцы переделывали и французские 75-мм пушки, и наши Ф-22.

Использовали они практически в обязательном порядке и танки, переделывая их под свою тактику, к примеру, наши КВ или чешские LT vz. 38. И у меня вопрос: а как и где они использовали французские и английские трофейные танки? Мюллер-Гиллербранд сообщает, что да, были в сухопутных силах Германии к началу войны против СССР 6 танковых батальонов резерва главного командования, два из которых были укомплектованы французскими танками,¹¹⁴ но на Восточном фронте эти максимум 200 танков не использовались. Другой немецкий источник уверяет, что на 31.05.1943 года на вооружении вермахта еще оставалось 696¹¹⁵ французских и английских танков на западных, не воюющих фронтах. Прекрасно! А на каком фронте сгорели остальные французские и английские танки, которые немцы взяли трофеями в 1940 году? Поясню о чем речь: начальник генерального штаба сухопутных войск Германии Ф. Гальдер в своем дневнике от

¹¹² Гитлер, с. 556

¹¹³ Артиллерия Вермахта. Часть 2. Riga: Ttnad, T998, с. 44–45

¹¹⁴ Мюллер-Гиллебранд, с. 216

¹¹⁵ А.Б. Кашеев. Танковая дивизия Вермахта. М.: АТФ, 2001, с.13.

23 декабря 1940 года записал: «Трофейные танки: 4930 шт.»¹¹⁶ Ну хорошо, около 700 штук еще осталось на 1943 год, несколько сот переделали в самоходные орудия, но где сгорели остальные?!

А генерал В.С. Петров, в те годы лейтенант, встретивший немцев в 1941 году на Буге, пишет, что 22 июня 1941 года в десятом часу вечера их батареею 152-мм гаубиц атаковали немецкие танки. Их пришлось подпустить на 700 м (на батарее оставалось всего 10 снарядов), и после открытия огня два танка разлетелись на куски от наших 48-кг снарядов, остальные отошли. К остаткам танков была послана разведка: «Сержант сложил трофеи на шинель: горсть коротких пистолетных патронов с выточкой на фланце, небольшую деталь цилиндрической формы с обрывком шланга, по всей вероятности, датчик со щитка приборов. На панели фосфоресцирующие надписи на французском языке... По обрывкам документов, изъятых у членов погибшего экипажа, установлено, что танк принадлежал разведывательному батальону 14-й танковой дивизии».¹¹⁷

А Мюллер-Гиллербрандт уверяет, что в немецких войсках, напавших 22 июня 1941 года на СССР, было всего 3582 танка и самоходных артиллерийских орудия, из которых 772 танка были чешского производства, а остальные машины — немецкого.¹¹⁸ И все — больше танков у немцев якобы не было. В 14-й немецкой танковой дивизии, уверяет Мюллер-Гиллербрандт, 36-й танковый полк был вооружен исключительно немецкими танками, а 40-й разведбат в этой дивизии, как и все разведывательные батальоны, из всей бронетехники имел одну роту и один взвод броневедомостей.¹¹⁹ И никаких танков. Так куда же, черт возьми, подевались более 4 тысяч французских и английских танков?

И такую лапшу на уши вешают немецкие «серьезные историки», так что же ожидать от простого немецкого ветерана?

Мне могут сказать, что, может, в самом деле Гитлер был идиотом и напал на СССР, будучи материально слабее нас? Тогда идиотами надо объявить очень многих, и не только оба немецких генштаба, генералы которых обязаны были застрелиться, но не дать Гитлеру начать эту авантюру. Идиотами надо объявить и практически всех высокопоставленных британских и американских генералов и политиков. Английский историк Лен Дейтон сообщает: «Как только стало известно о начале операции «Барбаросса», практически все до одного военные специалисты предсказали скорый крах России. Американские военные эксперты рассчитали, что Советский Союз продержится не больше трех месяцев. Черчилля засыпали такими же неточными прогнозами: фельдмаршал сэра Джон Дилл, начальник Имперского генерального штаба, дал Красной армии всего шесть недель. Посол Великобритании в Москве Стаффорд Криппс считал, что она продержится месяц. Самыми неточными были оценки английской разведки: она считала, что русские продержатся не больше десяти дней».¹²⁰

Это после войны, в плане антисоветской пропаганды, выгодно было представить дело так, что малочисленные немецкие армии запросто били многочисленные толпы русских, вот Запад эту песню пел и поет, невзирая на некоторые издержки в виде выставления идиотами

¹¹⁶ Ф. Гальдер. Военный дневник. Т. 2. М.: Воениздат, 1969, с. 316.

¹¹⁷ В.С. Петров. Прошлое с нами. Киев: Политиздат, 1988, с. 228.

¹¹⁸ Мюллер-Гиллебранд, с. 144

¹¹⁹ Мюллер-Гиллебранд, с. 249 — 250.

¹²⁰ Л. Дейтон. Вторая мировая: ошибки, промахи, потери. М.: Эксмо-Пресс, Эксмо-маркет, 2000, с. 492. (Далее — Дейтон)

собственных политиков и генералов. А перед войной все прекрасно видели численное превосходство Германии над СССР, и только поэтому в ее победе никто не сомневался.

Переводчики на фиг

Поскольку после заявления о том, что немецкие ветераны в своих мемуарах беззастенчиво лгут, мне надо бы и доказать это, но давайте с этой точки зрения рассмотрим воспоминания немецкого летчика Руделя. Итак, краткая ориентировка на Руделя, которая сегодня смакуется всеми демократическими историками, поскольку они по определению с трепетом относятся ко всем изделиям фирмы доктора Геббельса.

«Rudel Hans-Ulrich. Oberst. StG2. Всего выполнил 2530 боевых вылетов. Уничтожил 519 танков, свыше 800 автомобилей различных типов, 50 позиций артиллерийских батарей, 4 бронепоезда. Он потопил линкор «Марат», лидер «Минск», эсминец «Стерегущий» и около 70 различных десантных судов. Сбил 9 советских самолетов — 7 истребителей и 2 Ил-2. Сам был сбит зенитным огнем свыше 30 раз, но ни разу истребителями, пять раз был ранен. Шесть раз совершал посадку за линией фронта, чтобы вывезти сбитые экипажи».¹²¹

Однако, прежде чем заняться Руделем, я должен пояснить читателям, что сегодня у нас появилась проблема, откуда не ждали. Во время перестройки в СССР был поднят шум, что тоталитарный режим угнетает-де истинные таланты, и когда придет свобода, то эти таланты расцветут. Свобода пришла — в прессе, журналистике и в издательском деле свободные таланты действительно расцвели и теперь уже не знаешь, что и делать.

Возьмем, к примеру, уже цитировавшиеся мною воспоминания немецкого подводника Шафера, изданные творческим коллективом издательства «Центрополиграф». После прочтения этой небольшой книжки складывается впечатление, что этот коллектив вчера слез с баобаба, а до этого никогда ничего не читал и ни о чем не слышал. Мемуары этого немецкого капитана они переврали так, как будто он у них занял 100 долларов и до сих пор не вернул, — перевернуто все: вместо командиров появляются командующие, на кораблях распоряжаются главные инженеры, пулеметчики ослепляются «парашютными вспышками»¹²² на лодках установлено «пропульсивное оборудование: два дизельных двигателя для движения по поверхности и два электромотора для подводного»¹²³ подводная лодка из Норвегии в Аргентину не может доплыть, «пока не пройдет Гибралтар»¹²⁴ Шафер половину книги доказывает, что не отвезил Гитлера в Аргентину, а на обложке книги написано: «Воспоминания капитана немецкой подводной субмарины, последнего убежища Гитлера». Можно было бы сказать, что это просто реклама для идиотов, но на обложке автор назван «Хейнц Шафер», а внутри книги сам автор называет себя Гейнцем.¹²⁵ Сегодня, по моим наблюдениям, средний интеллигент разбирается только в том, как трахаться, есть и пить, но в книге немецкие подводники во Франции пьют «французский бренди»¹²⁶.

¹²¹ М.В. Зефилов. Штурмовая авиация Люфтваффе. М.: АСТ, 2001, с. 62. (Далее — Зефилов)

¹²² Шафер, с. 185

¹²³ Шафер, с. 175

¹²⁴ Шафер, с. 207

¹²⁵ Шафер, с. 242

¹²⁶ Шафер, с. 153

В ряде случаев из контекста можно догадаться, что Шафер писал: о старшем механике; об осветительных бомбах, которые сбрасывают на парашютах; о силовой установке; о широте Гибралтара, а не о походе через этот пролив; о французском коньяке. Но когда речь заходит о вещах, для описания которых требуется закончить 7 классов средней школы, то тут, словами чукчи, осмотревшего капканы, «полный писец». К примеру, в книге написано: *«Наши товарищи должны уравнять давление — без этого не откроется люк. При глубине 5 футов давление воды равно 1 килограмму на каждый квадратный сантиметр. Значит, при глубине 50 футов оно составит 10 килограммов. И давление на палубу 38 тонн»*.¹²⁷

Ну вот что переводчик Игоревский с двумя редакторами и двумя корректорами в данном случае имел в виду? Давление воды при 5 футах — около 0,15 кг на квадратный сантиметр, а не 1 кг, при пяти метрах — около 0,5 кг. При давлении воды в 10 кг на квадратный сантиметр и при общем давлении на палубу в 38 тонн размер немецкой подводной лодки должен быть 1 метр длины и 38 см ширины — меньше корыта для купания ребенка. И не надо думать, что в «Центрополиграфе» это какая-то специальная бригада, «Центрополиграф» — это настолько солидная фирма, что она брезгует пригласить переводчика с языка оригинала и переводит свои книги на русский с английских переводов. Надо думать, что так переводчика найти легче, поскольку, как явствует из книг «Центрополиграфа», любой, кто знает, что такое «fuck you», способен найти в этом издательстве неплохую работу по переводу военных текстов. Что касается редакторов, то думаю, что вскоре известная русская народная сказка будет начинаться словами: «Было у отца три сына: двое умных, а третий работал в «Центрополиграфе». К примеру. Редактор Ю.О. Беём участвовал в изготовлении изделия «Центрополиграфа» под названием: «Ги Саер. Последний солдат Третьего Рейха. Дневник рядового вермахта». Почему дневник, понять трудно, поскольку датирован только пролог, а сам текст ни с какими датами не связан, и он такой, что не только без бутылки, а без цистерны понять его невозможно. Ну хотя бы вот это: *«Только за тем вы и вступаете в бой, — заметил как-то наш командир капитан Весрейдау. — Вы, озверев, отчаянно обороняетесь даже тогда, когда приказано наступать. Так не бойтесь ничего. Ведь жизнь — это война, а война — это и есть жизнь. Свобода — сказка для простачков»*.¹²⁸ Кто бы мне объяснил, от кого это, озверев, обороняются немецкие солдаты, когда им приказано наступать? От немецкого командования? Ну да ладно, Беём с ним, с этим последним солдатом Рейха, давайте вернемся к первому асу Рейха. Рудель написал воспоминания, которые у нас больше известны под названием «Пилот «Штуки» («Штука» — немецкий пикирующий бомбардировщик Ю-87). По этим воспоминаниям мне необходимо исполнить портрет Руделя, но вот в чем вопрос. У меня три русских текста мемуаров Руделя и, как я написал выше, у нас есть проблема, которой не было в тоталитарном СССР, — я не уверен, что в этих переводах дано то, о чем писал Рудель.

Один перевод выполнил Л.А. Игоревский из издательства «Центрополиграф» — тот самый, который линчевал Шафера.

Второй перевод воспоминаний Руделя, из тех, которым я пользовался, выполнен М.В. Зефиром в статье о Руделе в книге «Штурмовая авиация Люфтваффе». Этот перевод достоин вышеупомянутого, но о самом М.В. Зефирове я буду говорить ниже.

И третий перевод текста «Пилот «Штуки» мне вынули из Интернета. Его автор — Е. Ковалев.

Вот посмотрите, что сделали наши доблестные умельцы с одним и тем же эпизодом воспоминаний Руделя. В версии «Центрополиграфа» он звучит так.

¹²⁷ Шафер, с. 111

¹²⁸ Г. Сайер. Последний солдат Третьего Рейха. М.: Цен-трополиграф, 2003, с. 253

«По телефону мы договариваемся с истребительной эскадрильей встретиться в определенное время в 45 километрах от цели на высоте 2,5 километра выше заметного поворота Днестра. Но очевидно, в Одессе возникли какие-то трудности. Мой эскорт на место встречи не явился. Поскольку наша цель была ясно видна, мы, естественно, атаковали. В моей эскадрилье появилось несколько новых экипажей. Их мастерство было не так высоко, как требовалось. Лучший человеческий потенциал уже давно воевал на фронте, к тому же для учебных целей сейчас выдавали очень ограниченное число литров бензина на человека. Думаю, если бы меня готовили в подобных условиях, моя подготовка была бы не лучше новичков. Мы находились еще в 20 километрах от нашей цели, когда я предупредил: «Вражеские истребители». К нам приближалось более 20 советских самолетов «Ла». Бомбы на борту снижали нашу маневренность. Мы перестраиваемся в оборонительный круг, поскольку легче всего сбить замыкающий самолет. Несмотря на бой, этот круг медленно перемещается к нашей цели. Отдельных русских, которые пытаются идти на меня в лобовую атаку, я разочаровываю исключительно мобильной тактикой: при близком сближении в последний момент ухожу вниз, чтобы потом уйти в набор высоты. Если новые экипажи сегодня выберутся из этой заварухи, они смогут многому научиться.

— Приготовьтесь к атаке. Все вместе. Ближе друг к другу — атака!

И я перехожу в атаку на мост. Пикируя, я вижу вспышки зенитных орудий. Мимо моего самолета летят снаряды. Хеншель говорит, что небо напоминает массу ваты, — так ему представляются облака разрывов. Наш строй нарушается, что делает его более уязвимым для истребителей. Я предупреждаю следующих за мной:

— Продолжайте полет, догоняйте, нам так же трудно, как и вам.

Ни одного бранного слова с моего языка. Я поворачиваю назад и пикирую с высоты 400 метров, так что моя бомба падает совсем рядом с мостом. По всей видимости, дует сильный ветер.

— Ветер с правого борта, внесите поправку направо.

Прямое попадание нашего третьего номера уничтожает мост. Делая круг, я определяю местоположение все еще ведущих огонь зенитных орудий и отдаю приказ атаковать их»

129

Все бы ничего, но Рудель не мог написать, что он пикировал с высоты 400 м, потому что на этой высоте не начинают пикировать, а уже выходят из пике. Даже с выпущенными воздушными тормозами скорость Ю-87 в пикировании — 420 км/час, или 116 м/сек. Начав пикировать с высоты 400 м, Рудель не то что прицелиться, он и глазом не успеет моргнуть, как через менее чем 3,5 секунды его самолет будет торчать из земли. Ввиду этой глупости беру перевод Зефинова. У того он изложен так:

«По телефону мы договариваемся, что встретимся на высоте 2500 метров приблизительно в 50 км перед целью.

Однако в Одессе, вероятно, возникли какие-то трудности, и к назначенному времени истребители не появляются.

Цель нам ясна, и, само собой разумеется, мы продолжаем полет. При этом в составе моей группы летят несколько новых экипажей. Качество их подготовки уже не такое хорошее, как было раньше. Нехватка горючего заставляет сильно сокращать время их обучения.

До цели остается 20 километров, когда появляются советские истребители. Нас атакуют свыше 20 Ла-5, но мы продолжаем лететь вперед. Когда сзади ко мне в хвост заходит очередной русский истребитель, я жду, а затем в последний момент резко ухожу вниз или в сторону. Сегодня новички научатся многому!

Я передаю: «Приготовиться к атаке!» «Атака!» — и пикирую на мост. Я вижу, как на земле вспыхивает множество огней, это стреляют зенитки. От разрывов снарядов небо вокруг как будто покрывается клочками ваты. Проклятье! Дистанция между самолетами,

пока мы отбивались от истребителей, увеличилась, и я передаю отставшим, чтобы они подтянулись.

Я вижу, что моя бомба падает в 400 метрах справа от моста. Ветер! Я передаю всем: «Ветер слева, ветер дует слева!» И бомба, сброшенная с третьего самолета, прямым попаданием уничтожает мост. Я отдаю приказ остальным машинам атаковать позиции зенитных батарей» . 130

Выясняется, что если в тоталитарном СССР переводчики переводили на русский только слова, то демократия их продвинула далеко вперед — теперь они переводят на русский и цифры: у одного расстояние до цели было 45 км, у второго — 50. «Центрополиграф» утверждает, что советские истребители шли на Руделя в лоб, а «Издательство АСТ» — что в хвост. У «Центрополиграфа» ветер дует справа, а у АСТ — слева и вообще это не Рудель начал пикировать с высоты 400 м, это бомбы упали в 400 м от цели. Снайпер, блин!

Начинаю жалеть, что по-немецки ничего, кроме «хенде хох», не знаю. Но у меня же еще есть в запасе перевод из Интернета. Там этот эпизод звучит так.

«Мы договариваемся по телефону о randevu в определенное время в 45 км от цели на высоте 5000 метров, прямо над приметной излучиной Днестра. Но, скорее всего, в Одессе возникают какие-то трудности. В точке встречи эскорта нет. Цель обозначена ясно, поэтому мы, естественно, решаем продолжать полет. В моей эскадрилье несколько новых экипажей. Качество их подготовки не такое высокое, как раньше. По-настоящему хорошие летчики к тому времени уже давно находятся на фронте, горючее для тренировочных полетов строго рационировано и составляет определенное количество литров на каждого человека. Я твердо верю, что если бы я сам был ограничен таким малым количеством, то не смог бы летать лучше, чем эти молодые пилоты. Мы все еще находимся в тридцати километрах от нашей цели, когда я предупреждаю: «Вражеские истребители». К нам приближается более двадцати советских Ла-5. Наш груз бомб затрудняет маневрирование. Я летаю оборонительными кругами, чтобы в любой момент можно было зайти в хвост истребителям, поскольку они намереваются сбить мой замыкающий самолет. Несмотря на воздушный бой, я постепенно приближаюсь к цели. Отдельных русских, которые пытаются сбить меня, заходя спереди, я разочаровываю своей мобильной тактикой, затем в последний момент я пикирую через самую их гуцу и начинаю карабкаться вверх. Если молодые экипажи смогут продержаться до конца сегодняшнего дня, они многому смогут научиться. «Приготовиться к атаке — сомкнуть строй — атака!»

И я пикирую на мост. Во время пикирования я вижу вспышки зенитных орудий, защищающих мост. Снаряды с визгом проносятся мимо моего самолета. Хеншель говорит, что небо как будто покрыто клочками шерсти, так он называет разрывы зенитных снарядов. Наш строй теряет свою монолитность и разваливается, это делает нас более уязвимыми для атаки истребителей. Я предупреждаю тех, кто ковыляет позади: «Скорее догоняйте, мы боимся не меньше вашего».

Ни одного ругательства не срывается с моего языка. Я закладываю вираж и с высоты 300 метров вижу, как моя бомба взрывается рядом с мостом. Значит, дует ветер.

«Ветер слева, поправка влево».

Прямое попадание бомбы с нашего третьего по счету самолета уничтожает мост.

Кружась вокруг, я обнаруживаю позиции зенитных батарей и отдаю приказ атаковать их»

Расстояние до цели опять сократилось до 45 км, но зато высота полета увеличилась вдвое: если у первых двух переводчиков она 2,5 км, то у Ковалева — 5 км, видать, он переводит не просто на русский, а сразу на новый русский... Ковалев, если самолеты летят по кругу, то какой из этих самолетов будет замыкающим и замыкающим чего? Круга? Полный суверенитет языка от мозгов!

Ветер, правда, по-прежнему дует слева, но зато пропали 400 метров, вместо них появились 300 метров, с которых Рудель оценивает точность своего бомбометания.

А Рудель, видишь ли, писал, старался. Получи от наших переводчиков, фашистский гад, за то, что бомбил Сталинград! Трое умельцев взялись переводить текст Руделя и добились приличного успеха — перевели. На фиг!

Редакторы от них не отставали. Рудель пишет, что их атаковали советские истребители И-16 и, демонстрируя свою осведомленность, указывает, что эти истребители еще с войны в Испании носят кличку «Рата». Редактору «Центрополиграфа» Л. Глебовской это почему-то не понравилось, и в изделии этой фирмы написано: *«Единственным самолетом, которым располагали Советы, был И-15 — «Рата» много хуже нашего «Ме-109»*.¹³¹ Тетя! Ну чего вы суетесь не в свое дело? «Рата» — это И-16, а И-15 задолго до войны был снят с вооружения истребительной авиации Красной Армии.

По версии «Центрополиграфа», Рудель вспоминал о своей учебе следующее: *«Я бросаю бомбы так, что они отклоняются от цели не больше, чем на десять метров. При стрельбе из бортового оружия получаю девяносто очков из возможных ста»*.¹³² А. Зефиров (правда, от себя) пишет: *«Из 100 бомб, сбрасываемых им, 90 попадали точно в десятиметровый круг мишени»*.¹³³ И так далее, так далее, так далее.

Поэтому мне из этих переводов воспоминаний Руделя придется извлекать только то, что наиболее достоверно. Скажем, в трех приведенных вариантах одного и того же эпизода достоверным является то, что Рудель пытался разбомбить мост, но у него бомбы ветром снесло. В какую сторону снесло и с какой высоты он бомбил — это, спасибо переводчикам, выяснить невозможно.

Меня могут упрекнуть, что я не совсем вежливо в данной главке отозвался о переводчиках и редакторах. Видите ли, я обменял их изделия в книжном магазине на настоящие деньги и имел право получить за эти деньги книгу, а не крашенные в типографии листки бумаги, сшитые вместе. Как еще я должен о них отозваться?

Щенячий восторг

Итак, немецкие ветераны просто обязаны брехать, а на брехню тех, кого героем сделал Геббельс, накладывает еще и брехня боевой немецкой пропаганды. Рудель именно такой герой, как же можно ему слепо верить?

А вот упомянутый мною Зефиров мало того, что слепо верит любой брехне Руделя, так еще и пытается своим читателям эту брехню обосновать и приукрасить, невзирая на то, что порою сам же ее и опровергает. Оба остальных переводчика уверяют, что бомбы Руделя во время учебы не отклонялись от цели далее 10 м, т. е. падали в круг диаметром 20 м. А Зефиров, как вы видели выше, уверяет читателей, что Рудель попадал в круг 10 м. Ну хорошо, убедил Зефиров нас, что Рудель был исключительно метким, но тогда зачем же самому писать, что при бомбежке реального моста бомбы Руделя упали в 400 метрах от цели?

Немецкая пропаганда, делая из Руделя героя, приписала ему потопление нескольких советских кораблей, которые на самом деле были потоплены другими немецкими летчиками. Рудель с этими приписками согласился, но дело стало щекотливым — если он в мемуарах прямо скажет об этом, т. е. назовет названия и класс кораблей, то оставшиеся в живых ветераны в глаза назовут его подлым брехуном. И Рудель в воспоминаниях выкручивается —

¹³¹ Пилот «Штуки», с. 30.

¹³² Пилот «Штуки», с. 23

¹³³ Зефиров, с. 224

он делает намеки на то, что он, типа вместе с другими, потопил еще некие советские крейсера, но не сообщает ни их названия, ни даты подвига. Услужливый Зефилов взялся это дело исправить.

Он пишет: *«21 сентября Руделя удалось прямым попаданием потопить эсминец «Стерегущий»»*.¹³⁴ Да, действительно, эсминец «Стерегущий» был потоплен 21 сентября 1941 года, но не прямым попаданием бомбы Руделя. Эсминец вел обстрел немецких войск, когда его атаковали 15 немецких бомбардировщиков, одна бомба попала в район кормового зенитного орудия, но она не нанесла «Стерегущему» повреждений, от которых корабль бы утонул. Однако несколько бомб упали у борта, разрушив его в носовой и средней частях, через пробоины начала поступать вода. Уцелела одна машина, и экипаж попробовал с ее помощью выбросить эсминец на мель, но корабль не успел дойти до нее и через 15 минут, опрокинувшись, лег на грунт.¹³⁵ При чем тут Рудель с его «прямым попаданием»? Сам Рудель об этом периоде пишет так: *«21 сентября на наш аэродром прибывают тонные бомбы. На следующее утро разведка сообщает, что «Марат» стоит у причала Кронштадтской гавани. Очевидно, они устраняют повреждения, полученные во время нашей атаки 16-го числа. Вот оно! Пришел день, когда я докажу свою способность летать!»*

Из этих его слов следует, что, во-первых, 21 сентября, в день, когда погиб «Стерегущий», у Руделя не было никаких более значительных событий, кроме прибытия 1000-килограммовых бомб, во-вторых, и на 22 сентября у Руделя не было не только никаких мало-мальски значимых побед, но он еще и не доказал эскадрилье, что умеет просто летать (об этом позже). Спросите себя, что толкает Зефилова из шкуры вылезать, чтобы убедить своих читателей, что у Руделя настоящие, а не липовые победы?

Зефилову, однако, «Стерегущего» мало, ему хочется подтвердить абсолютно все победы Руделя, выдуманные тому Геббельсом. И имиджмейкер Руделя пишет: *«23 сентября III./StG2 еще несколько раз атаковал Кронштадт, и Рудель сумел потопить лидер эсминцев «Минск»»*.¹³⁶ Сам же Рудель и об этой своей «победе» молчит, и на то у него есть две веские причины.

Во-первых, день 23 сентября был для Руделя самым светлым, в этот день он одержал единственную свою реальную победу — попал 1000-килограммовой бомбой в линкор «Марат» и потопил его, но это отдельная песня. Он описывает этот день очень подробно и, само собой, ни о каком потоплении «Минска» в этом описании и слова нет. Дело в том, что после своего удачного налета на «Марат» авиагруппа Руделя получила команду бомбить крейсер «Киров». Зефилов понимает деликатность момента и предпочитает не цитировать Руделя, а пересказать его рассказ почти дословно. Но только «почти». Зефилов делает это так: *«23 сентября «Штуки» III./StG2 снова поднимаются в воздух, чтобы еще раз атаковать Кронштадт. На этот раз их целью должен был стать крейсер «Киров», стоявший недалеко от уже выведенного из строя «Марата». Однако Рудель не смог принять участия в этом вылете, так как вынужден был «отдать» свой самолет гауптману Штеену. Дело было в том, что после предыдущего вылета Ju-87 Штеена во время рулежки по раскисшему от дождей аэродрому неожиданно завяз в грязи и «ткнулся носом» в землю. Рудель пытался протестовать, но Штеен ответил, что должен всегда лично возглавлять свою группу, когда она вылетает на такие трудные задания. Вместе с ним полетел бортстрелок Руделя фельдфебель Шарновски»*.¹³⁷

¹³⁴ Зефилов, с. 227

¹³⁵ Платонов, с. 185

¹³⁶ Зефилов, с. 235.

¹³⁷ Зефилов, с. 234 — 235

Из этого рассказа дело представляется так, что в третьей авиагруппе 2-й эскадрильи пикировщиков немцев свободных самолетов было полно, но капитан Штеен отобрал у Руделя самолет и не пустил того в полет бомбить «Киров» из зависти. На самом деле Зефилов «упустил» один момент — капитан Штеен сначала сел на единственный запасной самолет группы, находившийся в 7-й эскадрилье, но при взлете разбил и его. И только после этого забрал самолет и, заметим, именно у Руделя. Таким образом, 23 сентября Рудель больше никуда не летал, а если бы и захотел, то не смог бы, поскольку, как продолжает Зефилов: *«Через полтора часа самолеты III./StG2 вернулись обратно, и Рудель сразу же увидел, что его «Штуки» с зеленым коком нет среди них. Возвратившиеся пилоты доложили, что видели, как во время атаки прямым попаданием зенитного снаряда на самолете Штеена был выведен из строя руль высоты. Вероятно, понимая, что ему все равно не удастся выйти из пике, Штеен не стал сбрасывать 1000-килограммовую бомбу, а, действуя одними элеронами и рулем направления, попытался протаранить «Киров». Однако это у него не получилось, и самолет врезался в воду рядом с бортом крейсера. Раздался мощный взрыв, в результате которого «Киров» все же получил повреждения. Гауптман Штеен и фельдфебель Шарновски погибли»*

(Вы посмотрите, какие герои эти немцы, прямо не герр Штеен, а Штеен-сан. У Руделя больше 30 раз подбивали самолет, а у него и мысли не было направить его куда-нибудь.) Но, как вы поняли, 23 сентября самолет Штеена и запасной самолет авиагруппы были сломаны, а самолет Руделя — сгорел. Летать ему было не на чем, и он по этой причине о «потоплении» «Минска» молчит. Молчит он и по другой причине. После получения 1000-килограммовых бомб Рудель летал только с ними, а лидер эсминцев «Минск» получил попадания в корму двух бомб и бомбу в вываленную за борт дежурную шлюпку. И это были бомбы весом 100 кг, т. е. не бомбы Руделя. Был бы час времени, и команда заделала бы образовавшиеся надводные пробоины, но какой-то фашистский трус сбросил недалеко от «Минска» 1000-килограммовую бомбу, предназначенную линкору или крейсеру (водоизмещение линкора — 26 тысяч тонн, а «Минска» — 2,6 тысячи тонн). Волна от взрыва раскачала «Минск», он зачерпнул воды пробоинами и сел на грунт в 5 метрах от причальной стенки.¹³⁸ При чем тут Рудель и зачем Зефилову приписывать ему победы других немецких летчиков?

Повторю, сам Рудель о потоплении им «Минска» (Зефилов уверяет, что это его Рудель называет «крейсером») пишет очень невнятно: *«До конца сентября мы делаем множество вылетов в район Финского залива и достигаем нового успеха, потопив еще один крейсер. Однако с линкором «Октябрьская революция» нам не везет. Он поврежден бомбами небольшой мощности, но не очень сильно. В тот день, когда во время вылета нам удастся сбросить 1000-килограммовую бомбу прямо на корабль, ни одна из тяжелых бомб не взрывается. Несмотря на самое серьезное расследование, не удастся определить, имело ли место вредительство. Так или иначе, но Советы сохраняют один из своих линкоров»*.¹³⁹

Само собой, что Зефилов почти дословно пересказывает этот идиотизм и даже ставит восклицательные знаки там, где Руделю не пришлось в голову их поставить: *«До сентября Ju-87 из III./StG2 неоднократно атаквали Кронштадт, но все попытки Руделя потопить второй линкор Балтийского флота — «Октябрьскую революцию» потерпели неудачу. Корабль уже несколько раз был поврежден, когда наконец 1000-килограммовая бомба, сброшенная Руделем, попала точно в него и не взорвалась! При этом все оставшиеся бомбы этого калибра, сброшенные пилотами StG2 в ходе этого вылета, тоже не взорвались. Что*

¹³⁸ Платонов, с. 136.

¹³⁹ Пилот «Штуки», с. 60

это было, технический дефект или сознательный саботаж при изготовлении бомб, так и осталось до конца не выясненным».¹⁴⁰

Это надо же — немецкие бомбы не взорвались! Линкор «Октябрьская революция» все время оставался в строю, его офицеры фиксировали все бои и повреждения корабля. После 23 сентября немцы осмелились только на один авианалет на него, это было 27 сентября. Было одно попадание 500-килограммовой авиабомбой, которая взорвалась у барбета башни главного калибра № 2.¹⁴¹ И все. Никакие невзорвавшиеся бомбы весом в 1000 кг в него не попадали, Рудель врет как сивый мерин и не хочет признаться, что его 2-я эскадра мочилась в штанишки от одной мысли о налетах на Кронштадт и поэтому сбросила свои 1000-килограммовые бомбы еще на подлете и атаковать линкор «Октябрьская революция» побоялась. А начальству повесили на уши лапшу про «невзрывающиеся бомбы». Ведь и то сказать: немцам было чего бояться. Рудель в воспоминаниях бодро вякает, как они чуть ли не с песнями и плясками шли к Ленинграду, и советские зенитчики и истребители им были нипочем. Однако перед первым налетом на Кронштадт он вскользь сообщает подробности первого вылета (в переводе Е. Ковалева): *«Весь полк поднимается и берет курс на север. Сегодня у нас 30 самолетов, согласно штатному расписанию мы должны иметь 80 машин, но цифры не всегда являются решающим фактором»*. То есть меньше чем через три месяца после начала войны полк потерял не менее 70 % своих экипажей (ведь приходило и пополнение). А тут им предстояла новая радость — бомбить Ленинград, который защищали 1000 стволов зенитной артиллерии (правда, при очень плохом обеспечении снарядами,¹⁴² даже Рудель отмечает, что наши зенитки открывали заградительный огонь только тогда, когда немецкие самолеты шли в атаку). И если на 30 стволов «Октябрьской революции» приходится 5 сбитых самолетов и 6 подбитых, то сколько это будет в пересчете на 1000 стволов? И ведь истребители Балтфлота без дела не сидели. Не мудрено, что в отчетах у летчиков появились «невзрывающиеся бомбы». Еще 23 сентября все взрывались, а 27-го ну ни в какую!

Вообще-то до чтения книги Зефинова я полагал, что немцы загнали наш Балтфлот в Кронштадт и Ленинград и там его раздолбали авиацией. Но теперь мне так уже не кажется. Немцы совершили на базы Балтфлота 20 налетов, частью силами до 200 бомбардировщиков. А результат? Один потопленный линкор и несколько миноносцев. Второй линкор и три броненосных крейсера (включая купленный у немцев недостроенный «Лютцов») уцелели и вели огонь в поддержку сухопутных войск всю блокаду Ленинграда. Вел огонь и севший на мель линкор «Марат», но это, конечно, не вина Люфтваффе — в открытом море он утонул бы. При таком расходе военно-воздушных сил успехи немцев, скажем прямо, не впечатляют. Их даже близко нельзя сравнить с успехами японских летчиков 7 декабря 1941 года. Тогда 40 японских торпедоносцев и 129 пикирующих бомбардировщиков, 103 бомбардировщика и 79 истребителей¹⁴³ за один налет на американскую военно-морскую базу Перл-Харбор вывели из строя 8 линкоров, утопив пять из них, три крейсера и три эсминца.¹⁴⁴ Мне могут сказать, что нападение японцев было внезапным. Не надо ля-ля! О нападении было известно за несколько часов, а японские самолеты были обнаружены радаром за 250 км от базы.¹⁴⁵ А то,

¹⁴⁰ Зефиров, с. 235.

¹⁴¹ Платонов, с. 62.

¹⁴² В.И. Демидов. Снаряды для фронта. Л.: Лениздат, 1985, с. 58.

¹⁴³ Н.Н. Яковлев. Перл-Харбор 7 декабря 1941 года. Быль и небыль. М.: Политиздат, 1988, с. 66–67.

¹⁴⁴ Там же, с. 79.

¹⁴⁵ Там же, с. 71–72.

что американцы все это время ковырялись в носу, то это их проблемы. И потом, как я уже писал, через три дня, когда о внезапности уже глупо было и говорить, 50 японских пилотов утопили два британских линкора и эсминец за один налет.

Отдадим должное и нашим союзникам в той войне. В начале ноября 1940 года 20 британских тихоходных бипланов с бомбами и торпедами атаковали хорошо защищенную базу итальянского флота в Таранто и, потеряв два самолета, утопили три итальянских линкора.¹⁴⁶

На фоне этих побед достижения Люфтваффе в Ленинграде, даже сопровождаемые громогласным пропагандистским воплем, явно не стоят того щенячьего восторга, с которым они воспринимаются в сегодняшней России.

И я должен в это верить?

Количество боевых вылетов, сделанных Руделем за войну, на первый взгляд подозрений не вызывает — он воевал всю войну и, делая в день по три вылета, смог бы столько налетать даже с учетом отпусков и ранений. А в периоды ожесточенных боев (на Курской дуге, к примеру) немецкая штурмовая авиация действительно в некоторые дни делала до 4-х вылетов в день, правда, и летать ей надо было только до линии фронта.

Рудель летал на Ю-87, а это самолет того же класса, что и наш Пе-2, — те же цели для бомбежки, тот же вес бомб. Более того, наш Пе-2 имел в полтора раза выше скорость, т. е. быстрее долетал до цели, и штурмана, т. е. меньше времени находился в районе цели.

Андрей Сухоруков расспросил о времени, требующемся на боевой вылет, А.П. Аносова, летчика, совершившего на Пе-2 139 боевых вылетов.

« А.С. Какое максимальное количество боевых вылетов делали за день? »

А.А. Три. Это максимум. На большее количество просто времени не хватает. Вот смотри — подвеска бомб, получение задачи, выгружаем. Взлетаем, собираемся в группу, идем по маршруту, перестраиваемся в боевой порядок, пикируем-бомбим, собираемся, возвращаемся домой, садимся — это только один боевой вылет, 1–2 часа времени. А ведь еще между вылетами самолеты обслужить надо. Это еще от 40 минут до 1,5 часа. Так что три вылета — это предел. Да и физически, и психологически больше трех вылетов совершить очень тяжело. Тут и один вылет выматывает, а уж три... »

А Рудель делал в день и 8, и 12, и 17 боевых вылетов! Мне что — нужно верить, что у него в сутках было 96 часов? Или и его вылеты это пропагандистская туфта?

Теперь по поводу Руделя-противотанкиста. Как вы видели из ориентировки на него, за ним числится 519 уничтоженных советских танков — чуть ли не целая советская танковая армия. Если учесть, что кроме Руделя в Люфтваффе было еще 306 кавалеров Рыцарского Креста, а также несколько тысяч кавалеров просто Железных Крестов, и пусть каждый из них уничтожил танков хотя бы на пять процентов от списка Руделя, то остается только удивляться — на чем же это наши старички в мае 1945 года доехали до Берлина? Неужто на подержанных японских «Тойотах»?

В первый период войны, очень неудачный для нас, большинство наших подбитых танков оставалось на полях боев, захваченных немцами, и нашим инженерным службам редко случалось выяснить, от чего они вышли из строя. Но с конца 1942 года ситуация поменялась и появилась статистика боевых повреждений наших танков. На сегодня наиболее знающим и квалифицированным историком в области артиллерии является А. Широкоград, он проанализировал эту статистику и суммировал ее данные по некоторым позициям. Средневзвешенные цифры потерь таковы.

В 1943–1945 годах немецкая артиллерия (включая орудия немецких танков и САУ) выводила из строя 88–91 % наших танков, от мин и фугасов получали повреждения 4–8 %, от бомб и пушечного огня авиации — 4–5 %. По отдельным операциям эти числа могут иметь существенные отклонения. Так, к примеру, в 1944 году на Карельском фронте потери от мин составили 35 % от всех боевых потерь.¹⁴⁷ В некоторых операциях потери от авиации достигали 10–15 %, а в некоторых боях и того больше. Вот генерал А. Горбатов вспоминает о боях лета 1943 года.

«На второй день наступления была введена для развития успеха 308-я стрелковая дивизия генерала Л.Н. Гуртьева и 269-я — полковника А.Ф. Кубасова. Мы овладели населенными пунктами Ептехово, Ивань и Грачевка, завершив прорыв тактической обороны в этом районе.

Тогда командование фронта изменило свое первоначальное решение о вводе 1-го танкового корпуса в полосу 63-й армии и, как мы предвидели, ввело его в прорыв в полосу нашей армии. 14 июля корпус переправился через реку у деревни Измайлово и сосредоточился в районе Ептехово. Но здесь он задержался дольше, чем было нужно, и из-за этого подвергся ожесточенной бомбардировке с воздуха, понес большие потери.

Враг упорно сопротивлялся, но наши дивизии продолжали продвигаться вперед. 17 июля они вышли на реку Олешая и повели бои за населенные пункты на ее берегу.

Разведка донесла о подходе новых сил противника и о том, что в районе деревень Подмаслово и Моховое сосредоточились две вражеские дивизии, готовясь к контрудару. Чтобы обеспечить свой левый открытый фланг, мы вынуждены были 380-ю стрелковую дивизию поставить в оборону, усилив ее двенадцатью батареями противотанковых орудий. Со своей задачей эта дивизия во главе с решительным и волевым командиром Кустовым блестяще справилась: в течение двух суток днем и ночью она отражала яростные атаки врага.

1-й танковый корпус, четыре дня приводивший себя в порядок, был вновь введен в прорыв, снова подвергся авиационной бомбардировке и отошел на восточный берег реки. Лишь 19 июля его отдельные танки опередили 186-ю стрелковую дивизию и овладели селом Олешня. Вот и весь успех, которого добился корпус... После этого он был выведен в резерв фронта»

. 148

Так что недооценивать частные успехи немецкой авиации в борьбе с нашими танками не приходится как в начале войны, так и позже. Но Красная Армия в ходе войны потеряла 83,5 тысячи танков, доля немецкой авиации в 5 % от этого числа составит 4 175 танков. Для оценки значения этих потерь сообщу, что в 1944–1945 годах Красная Армия потеряла увязшими в болотах 3 537 танка, застрявшими в грязи — 1 420 машин и утонувшими в реках — 538.¹⁴⁹ Итого — 5495 танков. Родной бардак все же будет поэффе́ктивней немецкой авиации.

В принципе летчику пикирующего бомбардировщика в ту войну вывести танк из строя было не очень сложно. Даже советская небольшая 50-килограммовая авиабомба при падении от танка не далее 6 м повреждала его ударной волной и осколками — могла отбить пушку, сорвать гусеницы, выбить катки. А Рудель, по уверениям Зефинова, без проблем попадал бомбой в круг радиусом 5 м, так что с пикирования он мог уничтожить и наши танки. А поскольку у него 2530 боевых вылетов, то и количество уничтоженных им танков на первый взгляд не выглядит чрезмерным. Но дело в том, что Рудель бомбами с пикирования наши танки не уничтожал.

¹⁴⁷ Техника и оружие, 1997, № 1, с. 12.

¹⁴⁸ А.В. Горбатов. Годы и войны. М.: Воениздат, 1989, с. 219–220.

¹⁴⁹ Техника и оружие, 1997, № 1, с. 13.

В 1942 году его послали служить в экспериментальную эскадрилью, в которой опробовалась установка под крылья Ю-87 двух контейнеров с 37-мм зенитными пушками. Самолет после этого уже не мог пикировать и по идее должен был расстреливать советские танки с горизонтального полета или максимум под углом 20–30 градусов.

Мысль эта, конечно, заманчивая: вместо того чтобы бросать на танк сотню (сотни) килограмм бомб, вывести его из строя точно посланными несколькими 37-мм снарядами весом по 623 грамм. Но было одно но. Этот снарядик с начальной скоростью 914 м/сек¹⁵⁰ пробить лобовую и бортовую броню наших танков не мог, стрелять надо было очень точно в корму танка сверху — в сетку, прикрывающую радиатор двигателя. А попасть из самолета точно в цель площадью меньше квадратного метра — это ой какая проблема!

Наводчик орудия наводит его, вращая руками маховики, и он может замедлить их вращение при подводе прицельной марки к точке прицеливания и точно остановить движение ствола, когда они совместились. Стрелок или пулеметчик может точно так же до микрона точно навести ствол орудия в цель. Но в те времена такая наводка летчику была недоступна. Его оружие было жестко вмонтировано в самолет, и летчик мог наводить стволы этого оружия в цель только изменением направления полета всей машины. Технически наводка в цель осуществлялась поворотом рулей самолета, а они поворачивали самолет и не подводили стволы к цели, как это делают стрелки и наводчики, а проводили их по точке прицеливания, т. е. нужно было вернуть рули в исходное положение, когда прицельная марка еще до цели не дошла, в надежде, что инерция машины ее доведет. Уже с этим мороки у летчика полный рот, плюс самолет быстро сближается с целью и нужно в голове решать задачу по дальности, плюс атмосфера не однородна, с более теплых участков земли идут восходящие потоки, самолет произвольно снижается и поднимается и т. д. и т. п.

В связи с этими трудностями самолеты при такой установке оружия не рассчитываются на попадание одним снарядом точно в цель, поскольку это просто невозможно. Преодолевают эту трудность установкой на самолете большого количества пушек и пулеметов и большой их скорострельностью. И летчик стреляет не точно в цель, а в район цели, а цель уничтожается несколькими снарядами, попадающими в нее по теории вероятности. Поэтому выдумка немцев с установкой под крылья Ю-87 двух пушек с целью очень точно стрелять по танкам заведомо неубедительна. Да еще и пушки были разнесены на 5 м, а ширина наших танков 3 м, то есть оси стволов пушек на этом Ю-87 нужно было сводить вместе где-то в 400–500 м впереди самолета, чтобы пушки стреляли в одну точку, но тогда навести самолет на танк и открыть огонь нужно было точно с этого расстояния. А такое, знаете, и на полигоне не всегда получается.

Нашим конструкторам тоже пришла в голову мысль точно стрелять по танкам с самолетов. На истребитель ЛаГГ и штурмовик Ил-2 установили соответствующие пушки и апробировали их на полигоне. Более маневренный ЛаГГ сумел попадать по танкам (не в слабое место танка, а вообще по нему) 3 снарядами из 35, а Ил-2 тремя снарядами из 55.¹⁵¹ Затея была изначально дохлой, и в советских ВВС для борьбы с немецкими танками поставили на вооружение бомбы ПТАБ, о которых уже упоминалось выше. Об эффективности вооружения самолетов поля боя рассказывает Герой Советского Союза, летчик-штурмовик Г.М. Рябушко:

«ПТАБы применяли часто. В двух кассетных держателях по 60 штук в каждом на внутренней подвеске. Очень эффективное оружие.

Установку на Ил-2 23-мм пушек ВЯ мы восприняли очень позитивно. ВЯ была пушкой намного мощнее ШВАК и значительно больше подходила штурмовику. У нас в полку было несколько случаев, когда огнем пушек ВЯ удавалось поджечь немецкий танк — такая ВЯ

¹⁵⁰ Юнкере Ju-87 «Stuka». Серия «Война в воздухе», № 19. М.: ООО АРС, 2000, с. 29.

¹⁵¹ Техника и оружие, 1997, № 1, с. 12–13.

была мощная. Другое дело, что танк поджечь не просто, поэтому случаи их уничтожения пушечным огнем были относительно редки. Тут надо, чтобы попадание в танк пришлось на броневой снаряд, а он только каждый третий в ленте. Кроме того надо чтобы и снаряд не просто попал, а только в уязвимое место танка — в корму, где броня слабее, — и под нужным углом — тупым или прямым. До появления ПТАБов, у нас стрельба по танкам практиковалась и, если уж подворачивалась возможность, стреляли. Когда появились ПТАБы, сразу это дурную стрельбу прекратили. Чего гоняться за каждым танком, когда сыпани 120 ПТАБ со 100 метров и накрой 5-10 танков скопом! Что касается стрельбы по незащищенным броней целям, то здесь ВЯ была очень хороша.

Попадание одного осколочно-фугасного снаряда гарантированно выводило из строя грузовую автомашину. По пехоте ВЯ были эффективны, их ОФС давал много осколков, а броневой снаряд мог вполне пробить накат ДЗОТа или блиндажа» .

Во время Курской битвы 10 июля 1943 года советская авиация нанесла удар по немецким танкам парад фронтом нашей 2-й танковой армии в районе 1-х Поныррей. Наши танкисты захватили поле боя, не дав немцам вывезти подбитую технику для ремонта, и комиссия ее осмотрела. Пикирующие бомбардировщики бомбами весом 100 и 250 кг уничтожили только пять немецких танков, а штурмовики ПТАБаами — 39.¹⁵² А взятый в плен немецкий лейтенант-танкист на допросе показал: «6 июля в 5 часов утра в районе Белгорода на нашу группу танков — их было не меньше сотни — обрушились русские штурмовики. Эффект их действий был невиданный. При первой же атаке одна группа штурмовиков подбила и сожгла около 20 танков. Одновременно другая группа атаковала отдыхавший на автомашинах мотострелковый батальон. На наши головы градом посыпались бомбы мелкого калибра и снаряды. Было сожжено 90 автомашин и убито 120 человек. За время войны на Восточном фронте я не видел такого результативного действия русской авиации. Не хватает слов, чтобы выразить всю силу этого налета» .¹⁵³

При стрельбе из самолетной пушки по танкам есть и еще проблема. Если танкисты увидели самолет и они не трусы (а такое тоже бывало, чего греха таить), то Ю-87 со своими двумя 37-мм пушечками и 12 снарядами к каждой в горизонтальном полете замордуется танк жечь. Механик-водитель будет разворачивать танк на месте, подставляя самолету лобовую броню (Рудель пишет, что наши танкисты именно так и делали), и самолет не сумеет его облететь, чтобы зайти танку с кормы.

Немудрено, что и немцы быстро отказались от этой затеи с Ю-87, и их штурмовики (ФВ-190, Хеншель-129, Ме-410) имели, как правило, по шесть огневых пулеметно-пушечных точек вперед, с возможностью пикировать сверху и обстреливать крышу башни и силового отделения танка. Но Рудель до конца войны летал только на Ю-87 (почему — об этом ниже), хотя вся его эскадра уже была перевооружена на «Фокке-Вульф 190», и на охоту за нашими танками вылетал именно на Ю-87 с двумя этими мандолинами под крыльями.

Рудель начал охоту за нашими танками под Белгородом за месяц до начала Курской битвы и в мемуарах рапортует о своих сногшибательных успехах. Ему поддакивают: да, 5 июля, в день начала Курской битвы «командир Pz.Jag.St./StG2 капитан Рудель уничтожил за несколько боевых вылетов, выполненных в тот день, 12 советских танков» .¹⁵⁴ Я человек доверчивый, и я бы ему поверил, если бы он поменьше давал подробностей своих подвигов. А то ведь вот что он пишет о боях на Курской дуге.

¹⁵² Д. Б. Хазанов, В.Г. Горбач. Авиация в битве на Орловско-Курской дуге. М., 2004, с. 86. (Далее — Авиация под Курском).

¹⁵³ Там же, с. 140

¹⁵⁴ Юнкере Ju-87 «Stuka». Серия «Война в воздухе», № 20. М.: ООО АРС, 2000, с. 40.

«Во многих случаях танк взрывался, как только огонь доходил до боеприпасов, что обычно находились в каждом танке. Это было очень опасно для нас, когда самолеты летали на высоте 5 — 10 метров над танками. В первые несколько дней такое случалось со мной дважды. Я летел сквозь внезапно взметнувшееся вверх пламя и думал: «На этот раз тебе конец» .

Однако оба раза я вылетал из пламени живой и невредимый — даже когда обугливалась зеленая краска на обшивке, а в самолете оставались дыры от осколков» .¹⁵⁵

В объективке на Руделя говорится, что его ни разу не сбивали истребители, думаю, это потому, что в начале войны наших истребителей было мало, а с середины войны он стал героем Рейха и его вылеты практически всегда очень плотно прикрывали немецкие истребители, в том числе и 52-я истребительная эскадра немцев, в которой воевали такие асы, как Хартман и Бакхорн. А у истребителей действительно бывает ситуация, когда их огонь с близкого расстояния по самолету противника приводит к его взрыву, и истребитель пролетает и сквозь облако взрыва, и сквозь обломки самолета. Думаю, что Рудель наслушался подобных рассказов от знакомых летчиков-истребителей и по дурости применил эти рассказы в своих байках про охоту на танки.

Танк — далеко не самолет, и почему Руделю это не объяснили, непонятно. От начала пожара в танке до момента, когда боеприпасы нагреются до температуры, вызывающей их взрыв, проходят многие минуты. Танк, в силовое отделение которого попали 37-мм снаряды Руделя, никак не мог взорваться через пару секунд, и Рудель ни в каких случаях не мог пролетать над взрывом танка. Во-вторых, при взрыве танка образуется два осколка: один — это корпус танка, остающийся на земле, второй — башня танка, взлетающая в воздух. Если бы в самолете Руделя хоть раз осталась дыра от этого осколка, то мы бы мемуаров Руделя никогда не читали. Ведь брешет, сукин сын, а зачем? Не затем ли, что реальных подвигов маловато? И еще одно. Рудель пишет: *«Мы всегда пытались попасть в одно из уязвимых мест танка. Передняя его часть всегда лучше всего укреплена, потому танкисты и стремятся поставить свой танк передней частью к противнику. Боковые же стороны танка имеют более тонкую броню. Но лучшей целью для нас являлась корма» .¹⁵⁶*

Против этого трудно возразить, поскольку на Курской дуге во множестве было и легких советских танков Т-60 и Т-70, а у них бортовая броня была всего 15 мм, и 37-мм пушка вполне могла ее пробить. Но после Курской битвы наши инженерные службы осмотрели все наши подбитые танки, замерив диаметр пробоин в них. И установили, что 33,5 % пробоин оставлены 50-мм снарядом немецких противотанковых пушек и танков Т-III, 40,5 % пробоин оставлены 75-мм снарядом противотанковых пушек и танков Т-IV и Т-V, и 26,0 % пробоин оставлены 88-мм снарядом немецких зениток и танков Т-VI. Как видите, сумма получается 100 %. А где же танки, подбитые пушками эскадрильи Руделя? До конца 1942 года немцы еще использовали для борьбы с нашими танками свои 37-мм противотанковые пушки, танков, с пробоинами от 37-мм снарядов, тогда было 10 % (и 4,7 % с пробоинами от 20-мм пушек).¹⁵⁷ А под Курском — ноль. Кстати, Курская битва интересна тем, что в ней советские танковые войска понесли очень большие потери, но их потери от немецкой авиации были меньше, чем в среднем за войну. К примеру, в 1-й танковой армии из 530 выведенных из строя единиц бронетехники немецкая авиация подбила 7 танков Т-34, 2 танка Т-80 и один танк Т-60.¹⁵⁸

¹⁵⁵ Пилот «Штуки», с. 116.

¹⁵⁶ Зефиоров, с. 252.

¹⁵⁷ Зефиоров, с. 87.

¹⁵⁸ Там же, с. 140.

В связи со всей этой брехней надо понять, что Рудель загнал немецкую пропаганду в условия, при которых она вынуждена была приписывать и приписывать ему победы, даже если она эти победы должна была забрать у других летчиков, как это было с лидером «Минск» и эсминцем «Стерегущий».

Вот Зефилов с гордостью сообщает некоторые подробности о летчике своей мечты: «*Тем временем вышел очередной номер журнала «Дер Адлер» («Der Adler»), в котором много места было уделено 1000-му вылету Руделя. В нем были приведены следующие статистические данные. Оказалось, что за 1000 боевых вылетов Рудель:*

— *пролетел расстояние в 300 тысяч километров, что равнялось 7 оборотам вокруг Земли вдоль экватора,*

— *израсходовал 20 железнодорожных цистерн с топливом,*

— *сбросил на противника 500 тонн бомб, для перевозки которых потребовалось 35 железнодорожных вагонов,*

— *его бортстрелки израсходовали 3 железнодорожных вагона 7,9-мм патронов к пулемету MG81»* . 159

То есть в обеспечение боевых вылетов Руделя на фронт шли эшелоны, а что толку? Где результат? Вот и приходилось Геббельсу выдумывать. К примеру, слово «бронепоезд» встречается в воспоминаниях Руделя в единственном эпизоде:

«Советский бронепоезд пускает тяжелые снаряды в наши редкие атакующие цепи. Этот бронепоезд действует умело. Сделав огневой налет, он, словно дракон, уползает в свое логово. Этим логовом является туннель в горах неподалеку от Гуансе. Когда мы вылетаем, он стрелой уносится в туннель, и мы видим лишь его хвост. Однажды мы его почти накрыли. Почти. Мы подкрались к нему, но в последний момент он, похоже, получил предупреждение. Бронепоезд удалось накрыть, но повреждения не были серьезными; через несколько дней, починенный, он появляется снова. Но теперь этот стальной монстр был донельзя пуглив — мы большие его не видим. Тогда мы пришли к следующему решению: если мы не можем поймать этого стального монстра, мы хотя бы поквитаемся с его ангелом-хранителем — туннелем! Мы блокируем выходы из туннеля с помощью специальной бомбы, которая не дает бронепоезду выбраться из туннеля» . 160

Но даже в этом случае Рудель, упоминая не о уничтожении, а лишь о блокировании нашего бронепоезда, употребляет не местоимение «я», а местоимение «мы». А в его «боевом списке» значится, что он **лично** уничтожил 4 бронепоезда. Если бы он действительно разбомбил 4 бронепоезда, то надо ли было ему вспоминать про то, как у него это не получилось? Брешет! А кого стесняться? Не Зефилова же...

* * *

У советского командования хватило ума отделить пропаганду от дела уничтожения противника, и не плодить пропагандистских «героев». Основной задачей ВВС РККА были не отчеты о воздушных победах и количестве боевых вылетов, а реальная помощь сухопутным войскам. В связи с этим мы видим резкое отличие в способах контроля боевых действий авиации: у Люфтваффе фотоконтроль стоял на истребителях, а у ВВС РККА — на ударных самолетах. Война для советских летчиков-бомбардировщиков стала из-за этого гораздо опаснее, но зато эффект для Победы от ВВС РККА был больше.

159 Юнкере Ju-87 «Stuka». Серия «Война в воздухе», № 20. М.: ООО АРС, 2000, с. 40.

160 Пилот «Штуки», с. 116

Нужно признать признаком слабоумия слепую веру в «подвиги», описанные немецкими историками и мемуаристами. Победенные не могут не лгать — их ложь хоть как-то приподнимает их над своим позором.

Глава 6. Тупой рыцарь Рейха

Командир Рудель

На какой бы должности ни служил солдат, но война требует от него ума, и когда читаешь мемуары, написанные солдатами, то этот ум обязательно виден. Солдаты, как правило, объясняют, какими соображениями они руководствовались, планируя бой, какие мысли подвигли их на то или иное. Когда я в первый раз просматривал мемуары Руделя, цепляясь глазом только за боевые эпизоды, меня все больше и больше удивляло отсутствие в его воспоминаниях хоть какой-то интеллектуальной составляющей, идущей от него самого. Вот выше я привел цитату Руделя, в которой он рассуждает, с какой стороны атаковать советские танки. Во-первых, это плод не его ума, а его инструкторов — это они заставили Руделя запомнить, с какой стороны нужно к танку подлетать. Во-вторых, даже этот эпизод чуть ли не единственный.

Если бы Рудель всю войну был рядовым летчиком, то это бы еще куда ни шло, но он окончил войну полковником, командиром авиаэскадры, в связи с чем по меньшей мере странно, что в его мемуарах и намека нет на то, что он как-нибудь обдумывал или планировал бои того подразделения, которым командовал.

Чтобы вам было понятно, о чем я говорю, сначала дам ответ Т.Н. Пунева вот на такой вопрос А. Сухорукова.

« А.С. А вот немецкие пикировщики в своих мемуарах пишут, что они чуть ли не попадали танку в башню.

Т.П. Ага. А водителю в нос. Это он дома за рюмкой шнапса может подобные байки рассказывать. Попробовал бы мне рассказать, я б его на чистую воду вывел.

А.С. Вы считаете, что Пе-2 был более эффективен как бомбардировщик?

Т.П. Ну, конечно! У Пе-2 идет двойное прицеливание. Первое прицеливание ведет штурман. Наводит машину на расчетный угол сноса на боевом курсе, устанавливает БУР — боевой угол разворота прицела. Если этот угол не учесть и не установить, то при прицеливании летчиком (уже в пикировании) бомбардировщик снесет и по цели не попадешь. Кроме того, штурман контролирует высоту и дает сигнал сброса, поскольку летчик смотрит в прицел и за выотомером следить не может.

Вот летят, и штурман «меряет ветер». Существует такой прибор — ветрометр, — с его помощью определяют угол сноса, т. е. определяют направление, скорость ветра и под каким углом надо повернуть самолет на боевом курсе, чтобы его не снесло (нечто похожее летчик делает при посадке, где тоже доворачивают самолет в сторону ветра). С учетом определенного угла сноса перед пикированием летчик разворачивает коллиматор своего прицела. Поэтому, когда летчик на пикировании осуществляет второе прицеливание через свой прицел, то из-за сноса он не ошибется, поскольку прицеливанием штурмана и разворотом оптической оси прицела летчика снос машины уже скомпенсирован.

На истребитель можно навесить сколько угодно бомб (дело не хитрое), но точности сброса на пикировании достигнуть не удастся, поскольку у летчика-истребителя нет возможности определить угол сноса на боевом курсе.

Тот, кто этих тонкостей не знает, думает, что для попадания бомбой в пикировании нужно летчику только цель в прицел поймать, а дальше само пойдет. Никуда оно не пойдет! Даже если поймает, то без учета угла сноса и точной высоты сброса никуда не попадешь. Даже если сумеешь выдержать высоту сброса (например, установишь автомат

сброса), то от ошибки определения угла сноса никуда не денешься. А ошибка в определении угла сноса в один градус уже дает отклонение попадания от точки прицеливания в 40–50 метров, а ты ошибешься на куда больший угол. Можно, конечно, попытаться скомпенсировать погрешности в сносе малой высотой сброса и малой скоростью, как на немецком Ju-87. Не спорю — «лаптежник» пикировщик великолепный, но это ж вчерашний день! Тихоход и слабо вооружен. Вот у нас появилось зениток в достатке, и все — кончился «юнкерс». Летать еще долго летал, а как пикировщик кончился — перестал попадать, поскольку высоту сброса пришлось увеличить. А стало у нас больше истребителей, вообще перестал в небе появляться, такое старье нашему истребителю на один зуб.

Это они сейчас, в мемуарах, все снайпера, а попробовал бы он мне рассказать, как он на «юнкерсе» в башню танка попадал, то я только бы ему один вопрос задал: «А как ты учитываешь снос?» — и на этом бы все закончилось.

Что касается FW-190, то там та же история, так же снос не учтешь, да и «фоккер» машина раза в два более скоростная, чем «юнкерс». Видел я эти «фоккеры» — сыпанет бомбы абы куда и «За Родину!» — в облака, от наших истребителей.

Ты пойми, Пе-2 по праву являлся основным фронтовым бомбардировщиком наших ВВС. По праву, а не потому, что ничего другого не было» .

А вот рассказ А.П. Аносова, летчика Пе-2.

«Я был в Новой Ладого. Прилетел, переночевал, а на следующее утро, где-то в часов 10, налет на мост через реку Волхов. Когда блокаду Ленинграда прорвали, то проложили в город железнодорожную ветку, которая и проходила через этот мост. Ударом по мосту немцы хотели прервать снабжение города.

Аэродром наш находился неподалеку. Когда начался налет, все стали разбегаться по укрытиям. На границе аэродрома копали траншеей и укладывали в нее здоровенные бетонные трубы (метра 1,5 в диаметре), вот в одну из этих труб я и забрался. (Когда подсчитали, сколько в эти трубы народу набилось, то очень удивились. Потом смеялись — вот скажи нам специально в эти трубы залезть, то столько бы народу в них ни за что не поместилось). Когда немцы мимо нашего аэродрома пролетели, и мы поняли, что нас бомбить не будут, я вылез и немецкую атаку видел во всех подробностях.

Поначалу они зашли как бы мимо цели, а потом с переворотом в сторону и почти отвесно вниз, а перед атакой один из немецких самолетов над целью круг дымом «выложил». Погода была тихой, этот круг долго держался. И вот все Ю-87 отвесно пикировали в этот круг.

Тут так, если в этот круг вступишь, то считай на 50 % в цель попал. Но 50 % это не 100 %. Вначале «юнкерсам» устроили веселую жизнь наши зенитчики. Слушай, я сам летчик-бомбардировщик и плотность зенитного огня оценить могу! Поверь, здесь огонь был — о-го-го!

А потом налетели наши истребители Ла-5. Надо сказать, что прикрывала этот мост целая истребительная авиадивизия, причем не какая-нибудь, а очень известная, и летчики там были настоящие «звери». Как начали они этих «лаптежников» бить!

Разогнали их моментально. Нескольких сбили. А тут вторая волна «юнкерсов». И опять все по-новой: зенитки, истребители, разгон. На следующий день та же самая история.

Несколько волн «юнкерсов» — эффект нулевой. На третий день я из Волхова улетел и не знаю, что там было дальше, но, кажется, немцы в этот мост так и не попали.

А.С. Вы видели атаку Ju-87 «в подробностях». Как летчика пикирующего бомбардировщика, что вас в этой атаке впечатлило, что не очень?

А.А. Мастерство летчиков впечатлило. Это надо все очень хорошо рассчитать и точно цель разведать, чтобы вот так — переворотом в сторону — атаковать такую маленькую по площади цель, как мост. Опять же в круг попасть тоже надо уметь, не говоря уже о том, чтобы точно над мостом этот круг вывести. Да вдобавок под зенитным огнем такой плотности. Этот летчик, что круг дымом «выложил», был настоящий ас.

А.С. А с какой высоты немцы пикировали, на какой высоте был круг?

А.А. С земли тяжело определить. На мой взгляд, пикировали где-то с 2000 метров, «круг» был метрах на 1500, а вывод — метрах на 1000. Но я могу и ошибаться.

А.С. А что не впечатлило?

А.А. Как сама операция была спланирована. Шаблонно до невероятности. Два дня одно и то же. Чуть ли не в одно и то же время, с одного направления, несколькими волнами. Ничего интересного. При таком мастерстве пилотов такая шаблонность в планировании... Это очень удивило».

Как вы увидели из рассказа Т.Н. Пунева, при бомбометании с Ю-87 существовала проблема, вызванная отсутствием в экипаже штурмана, некому было определить силу и направление ветра над целью. Но эту проблему можно было частично компенсировать, если еще на земле выяснить этот вопрос, чтобы затем при пикировании наводить самолет с учетом параметров ветра над целью. Немцы в целом, как вы видели из рассказа Аносова, не были дураками, и штабы их авиагрупп, прокладывая самолетам маршрут на бомбежку, делали все, чтобы те отбомбились точно, и, конечно, сообщали летчикам и о силе, и о направлении ветра над целью. Так, описывая день вылета для бомбардирования «Марата», Рудель описывает и свою подготовку к этому вопросу: *«От разведчиков в штабе я получаю всю необходимую информацию о ветре и всем прочем»* .

Но вот майор Рудель стал командиром третьей группы 2-й эскадры, командиром 40 летних экипажей. На стр. мне пришлось трижды описывать эпизод того, как его группа под его руководством бомбила мост через Днестр. Все три переводчика в этом эпизоде данный момент перевели согласованно: о том, что над мостом дует ветер, Рудель узнал по тому, что сброшенная им бомба в цель не попала. То есть майор Рудель перед вылетом не утруждал себя никакой мозговой работой. Да, конечно, определять силу и направление ветра так, как это сделал Рудель, тоже можно, просто для этого, вместо сложного разговора с метеорологом и штабом, нужно рискнуть самолетом, бортстрелком и бомбой — и будешь знать, откуда ветер дует. Кроме этого, такой способ дает возможность советским зенитчикам пристреляться к точке, с которой остальные самолеты авиагруппы Руделя будут пикировать на мост, поскольку при таком способе учета ветра они должны заходить на цель точно с того направления, что и Рудель. (В этом вылете в группе Руделя были сбиты два самолета даже по его рассказу.)

Этот эпизод имел продолжение: один из сбитых самолетов сел у нас в тылу, и Рудель решил его спасти. Как с гордостью пишет о Руделе Зефилов: *«...Рудель шесть раз сажал свой самолет за линией фронта, чтобы вывести с вражеской территории экипажи сбитых самолетов»* .¹⁶¹ На самом деле это не так — он взлетал со спасенными шесть раз, а сажал самолет для этого семь раз. Седьмая посадка была такой.

«Вместе с лейтенантом Фишером, который пилотирует второй штабной самолет, я разворачиваюсь и иду назад на низкой высоте, над самым Днестром. Река течет здесь между высокими обрывистыми берегами. Впереди в направлении моста я вижу русские истребители, которые патрулируют на высоте от одного до трех километров. Но здесь, в речной долине, меня трудно разглядеть и, кроме того, моего возвращения никто не ожидает. Как только я поднимаюсь над кустарником, которым поросли берега, справа, в трех—четыре километрах я замечаю наш самолет. Он совершил вынужденную посадку в поле. Экипаж стоит рядом с машиной, и когда я пролетаю мимо них на низкой высоте, начинает яростно жестикулировать. «Если бы вы только обратили на меня внимание раньше, этой деликатной операции можно было бы избежать», — бормочу я себе под нос и разворачиваюсь, чтобы определить, пригодно ли это поле для посадки. Да, сесть можно. Я подбадриваю себя: «Тогда все в порядке... продолжай. Это будет седьмой экипаж, который я вытаскиваю из-под носа русских». Я отдаю команду Фишеру оставаться в воздухе и отвлечь на себя истребители, в том случае, если они нападут. После бомбежки моста я знаю, откуда дует ветер. Выпустить закрылки, убрать газ, я приземлюсь в одно мгновение. Но что происходит? Я промахиваюсь, и должен вновь дать газ и зайти еще раз. Прежде со

¹⁶¹ Зефилов, с. 252

мной такого никогда не случалось. Или это дурное предзнаменование? Ты очень близко к цели, которую только что атаковал, далеко за линией фронта. Трусость? Еще раз убрать газ, выпустить закрылки — я приземляюсь... и немедленно замечаю, что почва очень мягкая, мне даже не нужно тормозить. Мой самолет останавливается точно перед двумя моими коллегами. Это экипаж новичков, сержант и ефрейтор. Хеншель поднимает фонарь и я показываю им знаками быстро залезать внутрь. Двигатель ревет, они карабкаются в кабину к Хеншелю. Над головой кружат Красные соколы, они нас еще не заметили.

«Хеншель, готовы?»

«Да». Я даю газа, нажимаю левый тормоз — намереваясь вырулить так, чтобы взлететь в том же направлении, откуда я появился. Но мое правое колесо завязло в земле. Чем больше я даю газа, тем больше мое колесо погружается в грунт. Мой самолет отказывается трогаться с места, возможно потому, что между обтекателем и колесом набилось много грязи.

«Хеншель, вылезай и сними обтекатель, может быть, тогда нам удастся взлететь». Крепление обломилось, обтекатель остается на месте, но даже без него мы не смогли бы взлететь, мы застряли в грязи. Я тяну ручку на себя, отпускаю ее и даю реверс. Ни малейшего намека на то, что это поможет. Возможно, удастся спарашютировать, но это тоже не помогает. Фишер пролетает над нами и спрашивает по радиотелефону: «Мне приземляться?»

После секундного размышления я говорю себе, что если он приземлится, то тоже не сможет взлететь, и отвечаю:

«Нет, не садись. Ты должен лететь домой».

Я оглядываюсь. К нам толпой бегут Иваны. Они уже в трехстах метрах. Прочь из кабины! «За мной», — кричу я — и вот мы уже несемся на юг так быстро, как только можем. Когда мы селились, я увидел, что мы примерно в пяти километрах от Днестра. Мы должны будем переправиться через реку, несмотря ни на что, или станем легкой добычей преследующих нас красных. Бежать не так просто. На мне высокие меховые унты и подбитая мехом куртка. На пот лучше не обращать внимания! Никого не надо подгонять, мы не собираемся оказаться в советском лагере для военнопленных, для пилотов пикирующих бомбардировщиков это равносильно верной смерти.

Мы бежим так уже полчаса. Кто бы видел это со стороны! Иваны отстали от нас на добрый километр. Неожиданно мы оказываемся на краю почти отвесного обрыва, который омывают воды реки. Мы бегаем туда и сюда, ищем тропинку чтобы спуститься... но это невозможно! Иваны уже наступают нам на пятки. Затем неожиданно одно детское воспоминание наводит меня на мысль. Когда я был мальчишкой, мы спускались с вершины дерева, скользя по веткам, и добирались до земли в целостности и сохранности. На каменном склоне в изобилии растут большие колючие кусты. Один за другим мы скользим вниз и приземляемся у самой воды. Наши руки и ноги исцарапаны, а одежда превратилась в лохмотья. Хеншель испуган. Он кричит:

«Нырять! Лучше утонуть, чем попасть в плен к русским».

Я прибегаю к помощи здравого смысла. Мы задыхаемся от бега. Короткая передышка, и затем мы срываем с себя верхнюю одежду. Тяжело дыша, Иваны тем временем подбегают к обрыву. Нас не так-то просто увидеть. Они бегают взад и вперед и никак не могут сообразить, куда мы делись. Я уверен, они считают, что мы не могли спрыгнуть с обрыва. Днестр бурлит, снег тает и мимо плывет много льдин. Ширина реки здесь, на глаз, примерно полкилометра, температура воздуха на три-четыре градуса выше точки замерзания. Остальные уже в воде, я избавляюсь от унт и меховой куртки. Я следую за ними, на мне только рубашка и брюки, под рубашкой моя карта, в кармане брюк — медали и компас. Когда я дотрагиваюсь до воды, я говорю себе: «Ни за что на свете», затем я думаю об альтернативе и вот я уже плыву.

Проходят мгновения, и меня парализует холод. Я хватаю ртом воздух, я уже больше не чувствую, что плыву. Сконцентрируйся, думай о плавании и сохраняй ритм. Далекий берег

приближается почти незаметно. Остальные плывут впереди. Я думаю о Хеншеле. Он сдал свой экзамен по плаванию вместе со мной, когда мы находились в резервной части в Граце, но если сегодня он выложится полностью в этих более трудных условиях, он сможет повторить рекордное время или, возможно, подойдет к нему очень близко. На середине реки я оказываюсь рядом с ним, в нескольких метрах позади стрелка с другого самолета, сержант плывет далеко впереди, похоже, он отличный пловец. Постепенно мы становимся невосприимчивыми к ощущениям, нас спасает инстинкт самосохранения, согнуться или сломаться. Я удивлен выносливостью остальных, поскольку я, как бывший атлет, привык к перенапряжению. Мой мозг погружается в воспоминания. Когда я занимался десятиборьем, то всегда заканчивал бегом на полтора километра, после того как я стремился показать все, на что я способен в девяти других упражнениях. На этот раз тяжелые тренировки воздаются мне сторицей. Сержант вылезает из воды и падает на берег. Немного позднее добираемся до берега мы с капралом. Хеншелю осталось проплыть еще метров сто пятьдесят. Двое других лежат неподвижно, промерзшие до костей, стрелок бормочет что-то как в бреду. Бедняга! Я сижу на берегу и вижу, как Хеншель пытается добраться до берега. Еще 80 метров. Неожиданно он вскидывает вверх руки и кричит: «Я не могу, я больше не могу» и погружается в воду. Он тотчас же всплывает, но затем погружается снова и больше не показывается. Я вновь прыгаю в воду, расходуя последние десять процентов энергии, которые, как я надеялся, мне удалось сохранить. Я достигаю того места, где Хеншель погрузился в воду. Я не могу нырять, потому что для этого я должен глубоко вздохнуть, но из-за холода я никак не могу набрать достаточно воздуха. После нескольких неудачных попыток я едва могу добраться до берега. Если бы я как-то ухватил Хеншеля, то скорее всего оказался бы вместе с ним на дне Днестра. Он был очень тяжел, и такое напряжение было бы никому не под силу. Вот я лежу на берегу, разбросав руки... слабый... истощенный... и где-то внутри глубокая скорбь по моему другу Хеншелю. Мы читаем молитву за упокой души нашего товарища.

Карта насквозь промокла, но я все держу в голове. Один дьявол знает, как далеко в русском тылу мы находимся. Или все еще есть шанс, что рано или поздно мы натолкнемся на румыны? Я проверяю наше оружие. У меня револьвер калибром 6.35 с шестью патронами, у сержанта 7.65 с полным магазином, ефрейтор потерял свой револьвер в воде, и у него только сломанный нож Хеншеля. Мы идем на юг, сжимая наше оружие в руках.

Слабохолмистая местность знакома по полетам. В окрестностях находится несколько деревень, в 35 км к югу с запада на восток проходит железная дорога. Я знаю на ней только две станции — Балта и Флорешти. Даже если русские и проникли так далеко, мы можем рассчитывать на то, что эта железнодорожная линия все еще свободна от противника. Время около 3 часов дня, солнце стоит высоко. Первым делом мы входим в небольшую долину, окруженную холмами. Мы окоченели от холода, капрал все еще бредит. Я прибегаю к благоразумию. Мы должны попытаться избежать любых населенных мест. Каждый из нас получает определенный сектор для наблюдения.

Я умираю от голода. До меня внезапно доходит, что целый день я ничего не ел. Мы делали наши восьмой вылет и не было времени перекусить между заданиями. После возвращения из каждой миссии должен быть написан отчет и направлен в группу, а по телефону уже поступают инструкции о проведении следующей операции. Тем временем наши самолеты заправляются, оружейники загружают боеприпасы, подвешивают бомбы, и мы взлетаем снова. Экипажи могут немного отдохнуть и даже что-то проглотить, но мне не приходится на это рассчитывать.

Я предполагаю, что мы идем уже больше часа, солнце начинает садиться и наша одежда начинает постепенно замерзать. Вот что-то показалось впереди, или я ошибаюсь? Нет, там и впрямь что-то виднеется. В нашем направлении прямо на фоне солнечного сияния — из-за этого трудно рассмотреть детали — движутся три фигуры. Они уже в 300 метрах от нас. Эти люди, конечно же, нас уже заметили. Возможно, они занимали позицию на вершине одного из холмов. Рослые парни, без сомнения — румыны. Сейчас я могу

рассмотреть их получше. Те, кто идет справа и слева, несут за плечами винтовки, тот, кто в середине, вооружен автоматом с круглым диском. Это молодой парень, двое других сорокалетнего возраста, должно быть, резервисты. Они одеты в коричнево-зеленую форму. Не делая никаких враждебных жестов, они подходят к нам ближе. Я внезапно соображаю, что на нас теперь нет никакой формы и поэтому они не могут разобрать, кто мы такие. Я спешно советую капралу убрать револьвер и сам прячу свой, на тот случай, если румыны занервничают и начнут стрелять. Трио останавливается в метре перед нами и разглядывает нас с любопытством. Я начинаю объяснять нашим союзникам, что мы — немцы, сделали вынужденную посадку и прошу их помочь нам с одеждой и едой, добавляя, что мы хотели бы вернуться в свою часть как можно скорее.

Я повторяю: «Мы немецкие летчики, сделали вынужденную посадку», но их лица мрачнеют и в тот же самый момент я вижу три дула, направленных мне в грудь. Молодой парень мгновенно хватается за мою кобуру и вытаскивает оттуда револьвер. Они стояли спинами к солнцу. Сейчас я могу рассмотреть их получше. Серп и молот — значит, русские. Я ни на секунду не собираюсь сдаваться в плен, я думаю только о побеге. У меня один шанс из ста. За мою голову в России, должно быть, назначено хорошее вознаграждение, а если меня захватят живым, то награда, наверное, будет еще больше» .

(Рудель сбежал, получил пулевое ранение в плечо, но сумел спрятаться в поле, а затем все же выйти к своим.)

Давайте представим себе обстановку. Юг черноземной Украины, 20 марта. Описывая, почему немецкие истребители их в этом вылете не прикрывали, Рудель сообщил, что три дня шли дожди и аэродром в Раховке раскис настолько, что истребители вынуждены были перелететь на бетонную полосу в Одессу. Много ли надо было ума, чтобы понять, что посадив семитонный самолет на паханом поле, поднять его будет невозможно? У Руделя столько ума не оказалось.

Если они были в 35 км к северу от участка железнодорожной линии Балта-Флорешти, то находились в глубоком тылу советских войск, более того, чтобы дойти до этой железнодорожной линии, им надо было пересечь дорогу, мост на которой они только что бомбили. Много ли надо было ума для понимания, что никаких румынских войск здесь в принципе не может быть? Рудель уже три года воевал на Восточном фронте, много ли надо было ума, чтобы запомнить, как выглядят солдаты Красной Армии, их форму и оружие? При чем Рудель ведь написал это уже в Аргентине после войны, и, само собой, даже в этом эпизоде врет он безбожно. Дело было как-то совершенно не так, поскольку его бортстрелок Хенчель (переводчик Ковалев называет его Хеншелем) был заслуженным воином, кавалером Рыцарского Креста, и биографическая справка о нем так сообщает о его смерти: *«Hentschel Erwin. Obfw. StG2. С октября 1941 г. летал бортрадистом-стрелком на Ju-87 Ханса-Ульриха Руделя. Выполнил 1490 боевых вылетов, из них 1200 с Руделем. 20.03.1944 г. Рудель совершил посадку за линией фронта, чтобы вывезти экипаж сбитого самолета, но его собственный Ju-87D-5, застряв в грязи, не смог взлететь. На следующий день, 21.03.1944 г., при попытке переплыть Днестр Хенчель утонул»* .¹⁶²

То есть на самом деле Рудель с экипажами двух самолетов еще сутки пробыл на левом берегу Днестра, и только 21-го они начали переправляться. И раз Рудель это скрывает, то значит, действительность поступков майора Руделя была, видимо, еще более идиотской, нежели он описал их в мемуарах.

Поэтому немудрено, что во всей своей книге Рудель не дает ни единого момента личной командирской работы — он рассказывает только о том, как сам летал. И у меня, естественно, возник вопрос: а кто же тогда действительно командовал полком, командиром которого числился Рудель? И Рудель на этот счет проговаривает, когда описывает перелет в 1945 году на новый аэродром.

¹⁶² Зефилов, с. 87.

«По пути мы заправляемся в Ольмюце. Когда мы летим над Веной, командир противотанкового звена сообщает по радиотелефону:

«Мне придется сесть... двигатель отказывает».

Я очень недоволен этим, не столько из-за близких к истине подозрений, что неполадки связаны с фактом проживания его невесты в Вене, сколько потому, что вместе с ним летит мой операционный офицер лейтенант Вейсбах. Это означает, что Вейсбах будет отсутствовать, когда мы приземлимся на нашем новом аэродроме и мне самому придется сидеть на этом проклятом телефоне!»

Из этих попыток переводчика перевести на русский должность лейтенанта Вейсбаха можно сделать вывод, что этот Вейсбах и командовал эскадрой «Иммельман», т. е. получал сообщения от пехотных дивизий, приказы из штаба авиакорпуса, заказы на бомбежку от авианаводчиков и давал команды группам и эскадрильям на боевые вылеты — то есть делал то, чем должен был бы быть занят Рудель большую часть своего времени, а Рудель увеличивал и увеличивал счет своим боевым вылетам.

Ученик

Меня заинтересовал этот феномен, и я снова, уже более внимательно, прочел «Пилот «штуки»». И пришел к выводу, что Рудель от рождения был, мягко скажем, глуповат. У нас таких называют «тупой». И если это учитывать, то тогда воспоминания Руделя становятся понятны во всех своих эпизодах.

Так, к примеру, Э. Хартман, переезжая с родителями в Китай и обратно, тем не менее закончил гимназию в день своего 18-летия, а Рудель — в 20 лет. Его мать писала о его детстве, когда его называли Ули: *«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 решился 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»*. 163

После гимназии Рудель поступил в военно-воздушные силы, чтобы выучиться на пилота, и вскоре у летных инструкторов целого ряда училищ начала появляться заветная мечта — мечта избавиться от курсанта Руделя. Сначала, воспользовавшись организацией школы пилотов пикирующих бомбардировщиков, его вытаскивают из школы летчиков-истребителей. В новой школе, воспользовавшись организацией школы летчиков-разведчиков, его вытаскивают туда, но и летчика-разведчика из Руделя не получилось, и он войну с Польшей летает наблюдателем-фотографом самолета разведчика. И хотя за эту успешную войну Рудель получает Железный Крест 2-го класса и звание оберлейтенанта, ему проваливают очередной экзамен и на летчика-наблюдателя, и из разведывательной эскадрильи снова переводят в учебный полк, где Руделя, учитывая его звание, делают адъютантом командира. Тот, не подумавши, решил слетать по делам с Руделем в качестве пилота, и они чуть не разбились. После этого в учебном полку решили, что Рудель уже достаточно подготовлен как пилот, и отправили его в боевой полк пикирующих бомбардировщиков (2-ю эскадру), но там Руделя хорошо знали и самолет ему никто давать не собирался. Итак, если немецкая система подготовки готовила летчиков за 1–2 года, то Руделя начали готовить в 1936 году, а к середине 1941 года он все еще не умел летать. При этом сам Рудель всеми силами стремился стать летчиком! Как это объяснить?

Сам Рудель объясняет это тем, что его нигде не любили за то, что он вместо вечерних выпивок за картами с товарищами выпивал стакан молока и шел заниматься спортом.

Поклонники Руделя это объяснение принимают за чистую монету, а я бы хотел заметить, что Гитлер тоже не пил спиртного, но если его в Германии кто-то и не любил, то отнюдь не за это. Причина в другом — Рудель был туп, но чрезвычайно амбициозен. Немецкий летчик-истребитель Г. Раль в плену у англичан жил в одной комнате с Руделем и свое впечатление выразил так: *«Хоть я и знал его до этого, я тогда был удивлен, насколько это эгоцентричный человек. Он действительно считал себя великим. Это было малоприятно»* 164

Из-за тупости Руделя, из-за неспособности его выучиться летать товарищи наверняка подсмеивались над ним (этим славится казарма), а он, болезненно самолюбивый, не мог этого переносить и весь уходил в спорт, в котором он имел достижения и в котором превосходил своих товарищей. Так что не в молоке тут дело. (Кстати, в Люфтваффе у Руделя была кличка «Штрудель». Штрудель — национальное немецкое сладкое блюдо, что-то вроде рулета с яблоками или с маком.)

Но началась война с СССР, и немцам стало не до жиру, им теперь и Штрудель начал казаться пилотом. На Восточном фронте ему наконец доверили боевой самолет, но самый поганый, о чем он с обидой вспоминает. Интересно, что Зефилов, свято веря всему, что Рудель пишет, с восхищением сообщает о том «летном мастерстве», которое Рудель достиг к войне с СССР: *«Наконец в одном из тренировочных вылетов Рудель внезапно понял, что теперь он может заставить самолет делать все, что он захочет. С этого момента уже ни один инструктор не мог оторваться от него в воздухе. Какие бы маневры они ни делали, на какой бы высоте ни летали, самолет Руделя всегда оставался на своем месте позади инструктора»* 165

Зефилов не понимает, какому мизеру пытались научить Руделя инструкторы (так и не научив, о чем чуть ниже). Попробуйте понять это из слов Т.П. Пунева. В 1942 году в связи с наступлением немцев на Кавказ его ускоренно выпустили из летного училища в Краснодаре и направили в звании сержанта сначала легчиком-бомбардировщиком на Карельский фронт. *«Попал я в 1-ю отдельную авиационную эскадрилью скоростных бомбардировщиков. Было в ней, кажется, 15 бомбардировщиков СБ. Личный состав эскадрильи был много повоевавший, мой комэск горел, помню — лицо в шрамах. Мы с ним немножко полетали для оценки моего летного «мастерства». «Мастерство» мое его не впечатлило, но раз считаешься боевым летчиком, надо в бой. Он мне и говорит: «Завтра планируется боевой вылет. Имей в виду, твоя задача — видеть только мой хвост. Если ты еще куда-то начнешь смотреть и оторвешься — ты пропал». Вот и все, что он мог сделать для повышения моего летного мастерства. Как оказалось, немало...*

Я это правило на всю войну запомнил и многократно убеждался в его истинности. Тех, кто это правило не знал, забывал, либо по дурости отрывался, — сшибали сразу. Таких зеленых за войну погибло о-го-го сколько!

Статистика у бомбардировщиков была простая: если его в первых пяти боевых вылетах не сбили, то он в другой разряд переходит, где шанс на сбитие несколько меньше. Меня, например, первый раз ранили на четвертом или пятом боевом вылете. Ранили легко, я даже полеты не прекращал и справок об этом ранении не имею. Не до справок тогда было. Если совершил десять вылетов, то можно уже потихоньку взгляд от хвоста ведущего отрывать. Я, например, только на десятый вылет начал «воздух смотреть», т. е. потихоньку оглядываться. Оглянулся, вот это да! Лечу! Первые девять вылетов я и не очень представлял, где лечу и чего бомблю, ориентировку сразу терял, вот такой был «лихой сокол». Но ведущего не терял! А на одиннадцатый вылет меня сбили. Истребители»

164 Зефилов, с. 282.

165 Зефилов, с. 222 — 223

А вот в первом вылете 828-го Гвардейского штурмового авиаполка и о своем первом боевом вылете вспоминает Г.М. Рябушко:

«На этот вылет попадаю и я, причем не просто летчиком, а ведомым у самого командира полка Краснолуцкого. Для меня это было очень неожиданно. Как командир полка, Краснолуцкий мог себе позволить в качестве ведомого куда более опытного летчика, чем я. Чем же я приглянулся нашему командиру? Наверное, из-за того, что я был очень старательным, на полетах в строю ходил «не отрываясь». И потом, уже летая с командиром, какие бы эволюции ни выполнял его самолет, я всегда находился рядом, ни разу не оторвался!

Первый боевой вылет был на передний край в районе Ухты. То ли шестерка, то ли восьмерка Ил-2 (не помню точно), в парах. Какое впечатление от первого вылета? Я откровенно скажу, что я не видел ничего. Я не видел окопов, не видел целей. Вот, говорят, передняя линия. Так это она на карте линия, а так, на земле, попробуй разгляди. Если у тебя не набит глаз, ты ее просто не разглядишь. Будешь видеть только непонятные ямы да холмы. Нет, потом, с опытом, я уже все стал видеть очень хорошо. И окопы, и блиндажи, и зенитные орудия, дороги, машины, все вплоть до самых мелких подробностей. А этот вылет я сделал «по командиру». Он бомболоку открыл, я тут же открыл, он пикирует и я рядом с ним, он бомбы бросает — я тоже бросаю. Он огонь из пушек открыл — я подошел к нему почти вплотную и стал бить туда же, куда и командир. Все трассы в ту же точку.

Вот так прошел у меня первый боевой вылет. Прилетели к себе на аэродром, задание выполнили, командир полка меня поблагодарил за то, что я так хорошо держался»

То есть к началу войны с Советским Союзом инструкторы пытались научить Руделя элементарному — держаться в строю, не упускать из виду хвост ведущего самолета, иначе, вывалившись из строя, он в него не сможет вернуться и будет сбит. Однако то, чему Рудель, в отличие от Пунева и Рябушко, выучился, можно понять из эпизода лета 1941 года. Рудель вспоминает о характерном полете, ведущим в котором был капитан Штеен (Стин, в переводе Ковалева), а Рудель должен был держаться у хвоста его самолета.

«Когда мы приближаемся к цели, на горизонте встает черная грозовая стена. Перед целью она или за ней? Я вижу, как Стин изучает свою карту, и сейчас мы летим через густое облако — часового грозового фронта.

Я не могу найти цель. Она где-то там, внизу, под грозовыми облаками. Если судить по часам, мы сейчас очень близко от нее. В этом монотонном ландшафте лоскутные облака затрудняют ориентировку на глаз. Несколько секунд мы летим в темноте, затем снова свет. Я приближаюсь к Стину на расстояние в несколько метров, чтобы не потерять его в облаках. Если я потеряю его, мы можем столкнуться. Но почему Стин не поворачивает обратно? Мы, конечно же, не сможем атаковать в такую бурю. Самолеты, летящие за нами, тоже начинают перестраиваться, наверное, им пришла в голову та же мысль, что и мне. Возможно, командир пытается найти вражескую линию фронта с намерением атаковать там несколько целей. Он спускается ниже, но облака на всех уровнях. Стин отрывает взгляд от своей карты и неожиданно резко накреняет машину. Скорее всего, он принял наконец в расчет плохую погоду, но не обратил внимания на близость моей машины. Моя реакция молниеносна: я резко бросаю самолет в сторону и закладываю глубокий вираж. Самолет накренился на такой угол, что он уже летит почти вверх колесами. Он несет 700 кг бомб, и сейчас этот вес тянет нас вниз с непреодолимой силой. Я исчезаю в облачном чернильном слое.

Вокруг меня абсолютная чернота. Я слышу свист и удары ветра. Дождь просачивается в кабину. Время от времени вспыхивает молния и освещает все вокруг. Яростные порывы ветра сотрясают кабину, и корпус самолета дрожит и трясется. Земли не видно, нет горизонта, по которому я мог бы выровнять самолет. Игла индикатора вертикальной скорости прекратила колебаться. Шарик со стрелкой, которая указывает на позицию самолета по отношению к его продольной и поперечной оси, прижат к краю шкалы. Индикатор вертикальной скорости указывает в ноль. Индикатор скорости показывает,

что с каждой секундой самолет движется все быстрее. Я должен сделать что-то, чтобы привести инструменты в нормальное положение и как можно быстрее, поскольку альтиметр показывает, что мы продолжаем нестись вниз.

Индикатор скорости вскоре показывает 600 км в час. Ясно, что я пикирую почти вертикально. Я вижу в подсвеченном альтиметре цифры 2300, 2200, 2000, 1800, 1700, 1600, 1300 метров. При такой скорости до катастрофы остается всего несколько секунд. Я весь мокрый, от дождя или от пота? 1300, 1100, 800, 600, 500 метров на альтиметре.

Постепенно мне удастся заставить другие приборы функционировать нормально, но я по-прежнему ощущаю тревожащее давление на ручку управления.

Я продолжаю пикировать. Индикатор вертикальной скорости продолжает стоять на максимуме. Все это время я полностью во тьме. Призрачные мерцающие вспышки пронзают темень, делая полет по приборам еще более трудным. Я тяну обеими руками на себя ручку управления, чтобы привести самолет в горизонтальное положение. Высота 500, 400 метров! Кровь приливает в голову, я с всхлипом втягиваю в себя воздух. Что-то внутри меня просит прекратить борьбу с разбушевавшейся стихией. Зачем продолжать? Все мои усилия бесполезны. Только сейчас до меня доходит, что альтиметр остановился на 200 метрах, но стрелка слегка колеблется. Это означает, что катастрофа может последовать в любой момент. Нет, полет продолжается! Внезапно раздается тяжелый удар. Ну, теперь я точно покойник. Мертв? Но если бы это было так, я не мог бы думать. Кроме того, я слышу рев двигателя. Вокруг такая же темень, как раньше. И невозмутимый Шарновски говорит спокойно: «Похоже, мы с чем-то столкнулись».

Невозмутимое спокойствие Шарновски оставляет меня немым. Но я знаю одно: я все еще в воздухе. И это знание помогает мне сосредоточиться. Верно, что даже при полной тяге я не могу лететь быстрее, но приборы показывают, что я начинаю карабкаться вверх, и этого уже достаточно. Компас показывает строго на Запад, совсем неплохо. Нужно надеяться, что эта штука еще работает. Я не отрываю глаз от приборов, как будто гипнотизирую их силой воли. Наше спасение зависит от них. Я должен тянуть ручку со всей силы, иначе «шарик» опять соскользнет в угол. Я управляю самолетом осторожно, как будто это живое существо. Я упрашиваю его вслух, и внезапно вспоминаю о Верной Ручке и его лошади.

Шарновски прерывает мои мысли.

«У нас две дырки в крыльях, и из них торчит пара березок. Мы также потеряли кусок элерона и закрылок».

Я оглядываюсь назад и понимаю, что вышел из самого нижнего облачного слоя и сейчас лечу уже над ним. Снова дневной свет! Я вижу, что Шарновски прав. Две большие дыры в каждом из крыльев доходят до главного лонжерона, и в них торчат куски березовых веток. Я начинаю понимать: дырки в крыльях объясняют потерю скорости, отсюда и трудности с управлением машиной. Как долго доблестный Ю-87 сможет это выдержать? Я догадываюсь, что нахожусь, должно быть, в 50 км от линии фронта. Сейчас и только сейчас я вспоминаю о моем грузе бомб. Я сбрасываю их, и лететь становится легче. Во время каждой вылазки мы встречаемся с истребителями противника. Сегодня одному из них даже не понадобится стрелять в меня, чтобы сбить, ему достаточно просто посмотреть недружелюбно в мою сторону. К счастью, я не вижу ни одного истребителя. Наконец я пересекаю линию фронта и медленно приближаюсь к нашему аэродрому».

Как видите, как только ведущий самолет капитана Штеена начал делать разворот, чтобы вернуться на свой аэродром, доблестный Рудель немедленно потерял хвост, у которого он обязан был держаться.

Я позвонил Василию Ивановичу Алексеенко, авиационному инженеру и летчику-испытателю с еще довоенным стажем, зачитал ему этот эпизод, не говоря, кто был летчиком, и спросил, что произошло и что нужно было делать. Алексеенко ответил, что случай в общем-то обычный — при отсутствии видимости летчик часто теряет ориентировку, где верх, где низ, и в этом случае ему нужно лететь по приборам. Но это, сказал Василий Иванович, какой-то странный

летчик, поскольку любой курсант авиационного училища в этих условиях (видя, что самолет пикирует с большой скоростью) немедленно выпустил бы воздушные тормоза и сбросил бы бомбы.

Кстати, при выпущенных тормозах после сброса бомб автомат пикирования сам бы вывел самолет из пике и Руделью не надо было бы изо всех сил тянуть ручку на себя. Но, как вы видели, про тормоза Рудель и в Аргентине не вспомнил, а то, что нужно сбросить бомбы, до него дошло минут через 10 после того, как он из-за них чуть не разбился. В результате Рудель хотя и благополучно сел на свой аэродром, но его самолет надолго вышел из строя. То есть как летчик Рудель в 1941 году был несчастьем 2-й штурмовой авиаэскадры немцев.

О, счастливчик!

Вообще-то Рудель о своих боевых эпизодах сообщает невнятно, скороговоркой, а об этой аварии написал очень подробно, и, думаю, это неспроста, поскольку, судя по всему, она имеет непосредственное отношение к его наиболее выдающемуся подвигу — попаданию 1000-килограммовой бомбой в наш линкор «Марат». Руделью было важно показать, что его физическая сила позволяла ему вывести из пике даже самолет без воздушных тормозов. Сам Рудель свой подвиг описывает так.

«Ярко-синее небо, ни облачка. То же самое — над морем. Над узкой прибрежной полосой нас атакуют русские истребители, но они не могут помешать нам дойти до цели. Мы летим на высоте 3 км, огонь зениток смертоносен. С такой интенсивностью стрельбы можно ожидать попадания в любой момент. Дорль, Стин и я держимся на курсе. Мы говорим себе, что Иван не стреляет по отдельным самолетам, он просто насыщает разрывами небо на определенной высоте. Другие пилоты полагают, что, меняя высоту и курс, они затрудняют работу зенитчиков. Один самолет даже сбросил бомбу за несколько минут до подхода к цели. Но наши два штабных самолета с синими носами идут прямо сквозь строй. Дикая неразбериха в воздухе над Кронштадтом, опасность столкновения велика. Мы все еще в нескольких милях от нашей цели, впереди я уже вижу «Марат», стоящий у причала в гавани. Орудия стреляют, рвутся снаряды, разрывы образуют маленькие кудрявые облачка, которые резвятся вокруг нас. Если бы все это не было так убийственно серьезно, можно было бы даже подумать что это воздушный карнавал. Я смотрю вниз, на «Марат». За ним стоит крейсер «Киров». Или это «Максим Горький»? Эти корабли еще не участвовали в обстрелах. То же самое было и в прошлый раз. Они не открывают по нам огонь до тех пор, пока мы не начинаем пикировать. Никогда наш полет сквозь заградительный огонь не казался таким медленным и неприятным. Будет ли Стин пользоваться сегодня воздушными тормозами или, столкнувшись с таким огнем, не будет их выпускать? Вот он входит в пике. Тормоза в выпущенном положении. Я следую за ним, бросая последний взгляд в его кабину. Его мрачное лицо сосредоточенно. Мы идем вниз вместе. Угол пикирования должен быть около 70–80 градусов, я уже поймал «Марат» в прицел. Мы мчимся прямо к нему, постепенно он вырастает до гигантских размеров. Все его зенитные орудия направлены прямо на нас. Сейчас ничего не имеет значения, только наша цель, наше задание. Если мы достигнем цели, это спасет наших братьев по оружию на земле от этой бойни. Но что случилось? Самолет Стина вдруг оставляет меня далеко позади. Он пикирует гораздо быстрее. Может быть, он убрал воздушные тормоза, чтобы увеличить скорость? Я делаю то же самое. Я мчусь вдогонку за его самолетом. Я прямо у него на хвосте, двигаюсь гораздо быстрее и не могу погасить скорость. Прямо впереди я вижу искаженное ужасом лицо Лемана, бортового стрелка у Стина. Каждую секунду он ожидает, что я срежу хвост их самолета своим пропеллером и протараню их. Я увеличиваю угол пикирования. Теперь он наверняка почти 90 градусов. Я чудом проскакиваю мимо самолета Стина буквально на волосок. Предвещает ли это успех? Корабль точно в центре прицела. Мой Ю-87 держится на курсе стабильно, он не шелохнется ни на сантиметр. У меня возникает чувство, что

промахнуться невозможно. Затем прямо перед собой я вижу «Марат», больший, чем жизнь. Матросы бегут по палубе, тащат боеприпасы. Я нажимаю на переключатель бомбосбрасывателя и тяну ручку на себя со всей силы. Смогу ли я еще выйти из пикирования? Я сомневаюсь в этом, потому что я пикирую без тормозов и высота, на которой я сбросил бомбу, не превышала 300 метров. Во время инструктажа командир сказал, что тонная бомба должна быть сброшена с высоты одного километра, поскольку именно на такую высоту полетят осколки и сброс бомбы на меньшей высоте означал бы возможную потерю самолета. Но сейчас я напрочь забыл это — я собираюсь поразить «Марат». Я тяну ручку на себя со всей силы. Ускорение слишком велико. Я ничего не вижу, перед глазами все чернеет, ощущение, которое я не никогда не испытывал прежде. Я должен выйти из пикирования, если вообще это можно сделать. Зрение еще не вернулось ко мне полностью, когда я слышу возглас Шарновски: «Взрыв!»» .

Бомба Руделя попала в линкор перед носовой башней и вызвала взрыв порохового погреба. У линкора «Марат» оторвало носовую часть, он сел на грунт, команда, оставив зенитчиков, сошла с корабля. Погибло 326 офицеров и матросов,¹⁶⁶ включая командира линкора.

Это была мощная победа Люфтваффе, и герою, который ее обеспечил, полагалась высокая награда. Она последовала немедленно: как только в немецкий штаб поступили с самолета-разведчика снимки разрушенного «Марата», командование Люфтваффе позвонило командиру 3-й авиагруппы 2-й штурмовой эскадры капитану Штеену и приказало летчика, сбросившего смертельную для «Марата» бомбу, представить к награждению Рыцарским Крестом. Капитан Штеен отказался это сделать. И, думаю, вот почему.

Это нам, читателям, Рудель может пудрить мозги всякими техническими деталями, а своему командиру он этого сделать не мог.

Давайте разбираться. Когда самолет пикирует, т. е. летит к земле под углом в 70–80, то его скорость начинает резко возрастать до значения, при котором сила притяжения к Земле и тяга винта уравниваются сопротивлением воздуха, которое пропорционально квадрату скорости. Для немецкого пикирующего бомбардировщика Ю-87 с неубирающимися шасси эта предельная скорость была 650 км/час, для советского, более скоростного и, соответственно, более обтекаемого пикирующего бомбардировщика Пе-2 предельной скоростью пикирования были 720 км/час.

Когда пикировщик сбрасывает бомбы на цель, то автомат пикирования и летчик начинают выводить самолет в горизонтальный полет, но это не делается сразу — самолет из пике выводится по радиусу, и этот радиус тем больше, чем больше была скорость пикирования. То есть после сброса бомб и начала вывода из пикирования самолет продолжает терять высоту, на жаргоне летчиков — «проседает». И эта просадка, как я только что написал, зависит от скорости пикирования. Так, по инструкции самолет Пе-2 начинал пикирование с высоты 3000 м, сбрасывал бомбы и начинал выходить из пикирования на высоте 1800 м, но в горизонтальный полет Пе-2 переходил на высоте 900 — 1200 м, т. е. проседал на 600–900 м. Таким образом, если Пе-2 начнет выходить из пике на высоте 600–900 м, а летчик будет слабосильный, не способный при такой скорости сильно отклонить рули высоты, то Пе-2 просто разобьется о землю.

Отсюда следует, что чем выше скорость самолета при пикировании, тем с большей высоты нужно бросать бомбы и выходить из пике, и, соответственно, тем меньше будет точность бомбометания. Поэтому на пикирующих бомбардировщиках устанавливаются воздушные тормоза — нечто вроде щитков на крыльях, которые выпускаются при пикировании. Они увеличивают собой поперечное сечение самолета и, следовательно, сопротивление его воздуху. Скорость пикирования падает, конкретно — у Ю-87 с выпущенными воздушными тормозами она не превышала 420 км/час. Помимо прочего, возрастает время пикирования, и летчик имеет возможность более тщательно прицелиться, но, главное, он может спикировать

¹⁶⁶ Зефилов, с. 231.

ниже — ближе к цели и нанести более точный бомбовый удар, но при этом не разбить самолет о землю. Минимальная высота, с которой Ю-87 мог выйти из пикирования не разбившись — 500 м. (Есть сообщения, что физически сильные летчики могли спикировать на Ю-87 до 400 м.)

Теперь смотрите, что вещает Рудель. Он убрал воздушные тормоза, его самолет развил скорость 650 км/час, а бомбу он сбросил с высоты 300 м. Его товарищи, спускаясь на тормозах со скоростью всего в 420 км/час, сбрасывали бомбы с высоты 1500, минимум 1000 м, а он с 300?! Думаю, что у Руделя язык не повернулся такую хреновину рассказать товарищам.

Полагаю, что произошло вот что. Рудель и Штеен начали пикировать крылом к крылу, помните: «...брошаю последний взгляд в его кабину. Его мрачное лицо сосредоточенно». Но у Руделя это уже далеко не первый вылет, и он расхрабрился — решил оторвать взгляд от самолета Штеена и посмотреть в бомбовый прицел. Но пока он смотрел, то ли он ослабил давление на педаль газа, то ли Штеен прибавил газку, но самолет Штеена ушел далеко вниз. Рудель оторвал взгляд от прицела и, когда увидел, что выпускает самолет ведущего, запаниковал. Ему уже не до «Марата», он сдуру убирает воздушные тормоза и наводит свой самолет на хвост самолета Штеена, но после уборки тормозов «Юнкерс» Руделя начал сближаться с этим хвостом с неожиданной для Руделя скоростью. Бедный Рудель едва успевает толкнуть ручку управления вперед, при этом угол его пикирования увеличивается до 90, и он все же проскакивает мимо Штеена, не зацепив его.

Тут интересна техническая подробность бомбометания с Ю-87: *«В районе цели пилот включал полуавтоматический прибор, так называемый Abfanggerat, и после выставления на нем высоты, с которой планировалось сбросить бомбу, переводил самолет в пики. В продолжение всего пикирования в наушниках шлемофона пилота был слышен постоянный сигнал. При достижении самолетом запрограммированной высоты сигнал выключался, и в этот момент пилот должен был нажать на рычажок сброса бомб, размещенный на ручке управления. Устройство для выведения самолета из режима пикирования (Abfanggerat) переставляло триммеры руля высоты и изменяло шаг винта, облегчая находившемуся под действием перегрузки пилоту выход из пики»*.¹⁶⁷

Когда Рудель во время грозы чуть не разбился, ему, нет сомнений, в эскадрилье объяснили (и, возможно, пинками), что нужно было выпустить тормоза и сбросить бомбы. И все равно, пикируя на «Марат» с огромной скоростью, до тормозов Рудель додуматься не успевал, но про бомбу ему напомнил автомат, и он сбросил ее, а далее уцепился за ручку управления изо всех сил и стал тащить ее на себя, ведь поскольку воздушные тормоза не были выпущены, то и автомат вывода из пикирования не включался. А бомба упала куда надо (или куда не надо — это уж с какой стороны смотреть).

Еще момент. Если верить Руделю, то при угрозе столкновения с самолетом Штеена он отклонил свой самолет по углу пикирования где-то на 15 и, возможно, отклонил по курсу. Если это произошло на высоте 1,5–2 км, то значит, бомба Штеена упала от бомбы Руделя не ближе чем в 200–300 метрах. То есть, если бы Рудель продолжал лететь за Штееном, к чему он стремился, то он бы в «Марат» не попал!

Во время перестройки ходил поганый анекдот. «Опять гололед!» — воскликнул Александр Матросов, падая на амбразуру пулемета». А ведь по уму этот анекдот надо было бы рассказывать так: «...Опять потерял хвост ведущего!» — в отчаянии воскликнул Рудель и сбросил бомбу, чтобы догнать самолет Штеена». Вот эта анекдотичность ситуации и привела к тому, что Руделю отказали в награждении Рыцарским Крестом. Этот Крест тогда давали еще не многим, репутация этой награды еще была незапятнанной и наградить этим крестом за победу по ошибке было бы для Рыцарского Креста явным оскорблением.

¹⁶⁷ Юнкере Ju-87 «Stuka». Война в воздухе № 19, М.: Аре, 2000, с. 16.

Но чем хороши подвиги, не придуманные писателями, в штабах или тщеславными журналистами в своих редакциях, а реально совершенные, давай Руделю Крест или не давай, а линкор-то утопил он! И Рудель в одночасье из гадкого утенка превратился в орла Люфтваффе. Теперь-то уж отказать Руделю в боевом самолете было нельзя. И Рудель начал совершать боевые вылеты, и начал их совершать как проклятый. 24 декабря 1941 года он уже совершил свой 500-й боевой вылет, а поскольку столько вылетов в Люфтваффе мало кто имел даже из тех, кто летать начал с сентября 1939 года, то Рудель наконец стал кавалером Рыцарского Креста. В целом, думаю, он наконец научился летать, но только на «штуке» — на пикировщике Ю-87.

Пилот «штуки»

Вообще-то, по идее, летчики, научившись летать, должны впоследствии без проблем переучиваться летать на всех самолетах. Правда, бывают самолеты очень «строгие» — такие, в которых запоздалая реакция летчика может привести к аварии или катастрофе, — прямо скажем, самолеты не для тупых летчиков. В авиации Красной Армии было несколько таких самолетов, например, И-16 или Пе-2. Научиться на них летать не каждому удавалось. Андрей Сухоруков по этому поводу задал Т.П. Пуневу несколько вопросов.

«А.С. Вы сказали, что многие летчики Пе-2 боялись. С чего бы это?»

Т.П. Когда у тебя всего 5 — 15 часов налета на бомбардировщике, то такого скоростного и мощного зверя, как Пе-2, укротить очень трудно. Отсюда и боязнь.

А.С. Тимофей Пантелеевич, насколько сложен был в управлении Пе-2?

Т.П. Машина необычайно легкая. У Пе-2 было найдено оптимальное, я бы сказал, великолепное соотношение между легкостью управления и устойчивостью. И шла устойчиво, и на рули реагировала моментально. Невероятно сбалансированный самолет. Пе-2 был новым шагом в советской авиации. Он был необычайно электрифицирован. У него все делалось электричеством: уборка и выпуск шасси, тормозные щитки, триммера, закрылки; в общем, все, что раньше делалось тросовыми приводами. Поэтому и усилия на рули нужны были минимальные.

На посадке, правда, со снижением скорости его приходилось держать очень внимательно.

А.С. Тимофей Пантелеевич, насколько верны, по вашему мнению, рассказы ветеранов об отвратительных посадочных характеристиках Пе-2 («козление» и т. д.), которые (характеристики), по их словам «... погубили больше экипажей, чем фрицы?»

Т.П. Летать надо уметь! Не умеешь летать, не вякай!

Я что тебе хочу сказать... Я после войны был в Казани на могиле Петлякова. И там на памятнике разные надписи были, и не самые приятные в том числе. Ругань, говоря прямо. Заявляю: Петляков этой ругани не заслужил! Пе-2 — машина великолепная!

При посадке много летчиков сваливалось на «четвертом развороте», когда скорость минимальная и если ногу на педали чуть передал, то — фьють! — уже в земле. Это было, но... когда на боевом курсе зенитка бьет (а она бьет по определенным математическим законам), я этой математической науке должен что-то дать в противовес. Я должен маневрировать. Так вот, когда бьет зенитка, то ты «пешке» сунешь ногу, и она резким скольжением уходит от зенитного огня, и тут никто почему-то не срывался.

Управляемость у Пе-2 была великолепной. Я тебе случай расскажу, чтобы ты оценил. Витя Глушков. Заходим на боевой курс бомбить Краков. Крупный город, ПВО сильнейшая. Идем тыщи на три, не больше. Хлопнул снаряд ему в плоскость, дыру пробил, машина — хоп! — и на спину легла. А бомбы-то висят! (Мы обычно 800 кг брали.) На спину его положило, он тыр-пыр — астролок не открывается, входной люк не открывается — заклинило. Это понятно, нагруженные крылья деформировали фюзеляж и зажали все люки. Он там как воробей мечется по кабине, а сделать ничего не может. А машина идет! Нормальный горизонтальный полет, только лежа на спине. Вверх колесами, с бомбовой

нагрузкой! Смотрим, этот «воробей» перестал метаться, сидит. Посидел-посидел, потом — о-о! — и снова вывел ее в нормальный полет. Отбомбился и полетел домой. Мы ему говорим: «Она тебе, дураку, не дала в плен попасть!» — потому, что в такой ситуации, как получилась у него, прыгать надо.

Еще скажу. Обычно пикирование идет под углом 70 градусов. У нас были ребята которые, увлекаясь, в пикирование вводили самолет под большим, а то и отрицательным углом (а это ошибка конечно), но даже в этом случае Пе-2 никогда управления не терял, и машина великолепно выходила.

На посадке многие бились не потому, что машина плохая, а потому, что эти летчики совершенно необученные были.

А.С. Тимофей Пантелеевич, как вы стали воевать на Пе-2?

Т.П. Лежа в госпитале, я рвался на фронт, честное слово, не по дури. Я боялся, что меня признают негодным, поскольку ногу мне разворотили капитально. Сколько ни тренировался, от хромоты избавиться так и не смог. Откровенно хромал и как ни отработывал походку — ничего не выходило. Я после войны эту ногу по-новой оперировал, и осколки у меня в ней до сих пор сидят. Но тогда ничего, комиссию прошел, признали годным.

После того как я выписался из госпиталя, 1 февраля 1943 года я попал в 4-ю авиабригаду (она стояла в Казани), а в бригаде был 18-й ЗАП (запасной авиаполк). В ЗАПе сразу начал переучивание на Пе-2.

Это была хорошая авиационная традиция, что всякий летчик после училища или госпиталя должен был пройти через запасной авиаполк. Это только в конце войны летчики сразу в боевые полки попадали, когда мы, прошедшие войну, уже были «зубры». А тогда, в 1943-м, только через ЗАП! Это было правильно.

СБ забыли, только Пе-2! Я на этот Пе-2 чуть ли не молился. Это Самолет! Многие летчики его боялись, а я очень любил.

Я был шибко ретивый, поэтому переучивание заняло у меня немного, месяца четыре, а по полетному времени часов 40–50. В ЗАПе отработывали много упражнений на полный курс боевого применения: бомбардировку с пикирования (это был основной вид бомбометания), горизонтальное бомбометание, но это меньше. Так же стреляли по наземным целям, по конусу — это курсовыми пулеметами. По конусу так же стреляли стрелки и штурмана. Слетанность звена отработывали. Плотно учились, не то что в училище. Полигон с аэродромом совсем рядом был — только взлетел и бомби. Бомбили обычными бомбами, не учебными. Все полеты делались полным экипажем. Я до этих полетов жадный был, хотел на фронт быстрее попасть.

Через четыре месяца прилетели «купцы» и отобрали меня в свой полк, в котором и прошел до конца войны, — в 36-й ГБАП, который к концу войны стал 36-м Гвардейским орденов Суворова и Кутузова, Берлинским бомбардировочным авиаполком. Полк тогда воевал на 1-м Украинском фронте и вел тяжелые воздушные бои. Начал я в нем рядовым летчиком, старшим сержантом, и закончил войну командиром звена, офицером»

И вот то, что за 40–50 часов полетов далось Пуневу, судя по мемуарам, никак не давалось Руделю: к 1943 году Ю-87 безнадежно устарел, в 1944 году его сняли с производства, 2-я штурмовая эскадра, которой к концу войны командовал Рудель, пересела на скоростные Фокке Вульф-190, а Рудель летал и летал на Ю-87. Вообще-то он ненавязчиво дает понять, что ему-де запросто было летать и на ФВ-190 и на «мессере», но в это очень слабо верится. Геринг чуть ли не на коленях просил его пересесть на суперсовременный в то время Ме-410. Сравните: у Ю-87 даже последних модификаций скорость была до 400 км/час, одна 20-мм пушка, два 7,92-мм пулемета впереди и один 7,92-мм пулемет у стрелка, а у Ме-410 четыре 20-мм пушки и два 7,92 пулемета по курсу, два 13-мм пулемета у стрелка и 500 кг бомб при скорости 620 км/час! Рудель наотрез отказался! После войны все известные асы либо служили в Бундесвере ФРГ, либо летали, и только Рудель больше не сел ни на один самолет. Могут сказать, что у него была ампутирована нога. Это так, но он на протезе делал боевые вылеты во время войны, а после нее прославился как альпинист и горный лыжник (4-е место

на чемпионате мира!), однако в этих видах спорта нагрузка на ноги многократно превышает нагрузку, возникающую при давлении на педаль самолета.

Думаю, что Рудель из-за своей популярности и, мягко скажем, умственной заторможенности был в Люфтваффе источником массы разных анекдотов, о которых он в мемуарах предпочел не молчать, а кое-что рассказать в своей интерпретации, не дожидаясь, пока их расскажут другие (что вообще-то правильно).

У немцев перед войной был создан самолет-разведчик Фи-156 «Шторх» который, правда, в ходе войны использовался только как самолет связи и санитарный. Легкий (860 кг), при нагрузке в 400 кг имел скорость до 175 км/час, при этом в спокойную погоду взлетал с площадки в 60 м, пробег при посадке у него был 40 м, а при встречном ветре в 3 м/сек. он «мог сесть на обеденный стол» — у него пробег был 10 м. Это был более совершенный аналог нашего учебного У-2 (По-2), который в ходе войны был основным самолетом связи и ночным бомбардировщиком. Очень простой самолет в управлении. И в конце войны Рудель рискнул взлететь на нем из Берлина, а по пути залететь в штаб Люфтваффе, возле которого, естественно, был оборудован аэродром для самолетов связи. Рудель так описывает это путешествие.

«Мне вновь «везет» в первые дни мая. Я отправляюсь на встречу с фельдмаршалом Шернером, но хочу заглянуть по дороге в штаб-квартиру Люфтваффе в замке Херманштадтель, примерно в семидесяти пяти километрах от нас. Я лечу туда на «Шторхе» и вижу, что замок окружен высокими деревьями. В центре находится парк, на территории которого я могу, как мне кажется, приземлиться. Со мной в самолете находится верный Фридолин. Посадка проходит благополучно, после короткой остановки для того, чтобы взять некоторые карты, мы вновь взлетаем по направлению к высоким деревьям, набирая высоту. «Шторх» медленно набирает скорость, для того, чтобы облегчить взлет, я выпускаю закрылки прямо перед опушкой лесой. Но самолет не может подняться выше самых высоких деревьев. Я тяну ручку на себя, но у нас недостаточно скорости. Тянуть на себя бесполезно, нос самолета словно наливается тяжестью. Я слышу какой-то страшный треск. Сейчас я окончательно разбил культю, если только не хуже. Затем все вдруг стихает. Я лежу на земле? Нет, сижу в кабине, и рядом со мной Фридолин. Мы застряли в развилке ветвей на самой верхушке огромного дерева и весело раскачиваемся взад и вперед» .

Штаб Люфтваффе вынужден был вызвать местную пожарную команду, которая осторожно, как спелую грушу, сняла лучшего аса Германии с дерева. Так что Рудель действительно был пилотом только «штуки».

Педагог

Когда по числу боевых вылетов Рудель вырвался на первое место среди других летчиков Германии, у командования Германии возникла здравая (на первый взгляд) мысль — дать Руделю возможность обучить своему мастерству других пилотов. Руделя перевели в тыл, дали учебную эскадрилью, однако, судя по его воспоминаниям, толку от этого было немного. По крайней мере, неуважение курсантов к педагогу Руделю было таково, что они мало того, что бегали в самоволку, мало того, что при этом ездили в город на крыше рейсового автобуса, что было категорически запрещено, но ездили еще и на крыше именно того автобуса, в котором внутри ехал их командир — Рудель. Во всяком случае, Рудель не долго занимался обучением и стал настойчиво рваться на фронт. Поэтому не может не вызвать улыбки такой, уже послевоенный эпизод, рассказанный Руделем:

«Во время одного из последних дней в Танжмере у меня состоялась многое разъясняющая дискуссия с курсантами RAF, которые учились в летной школе. Один из них, не англичанин, надеясь, без всякого сомнения, разъярить или унижить меня, спрашивает, что, по моему мнению, со мной могут сделать русские, если я вернусь в свои родные места в Силезии.

Я полагаю, русские достаточно умны, — отвечаю я, — чтобы воспользоваться моим опытом. В области борьбы с танками, которая неизбежна в любой новой войне, мои пояснения могут поставить противника русских в невыгодное положение. Я уничтожил более пятисот танков и, если предположить, что в течение нескольких следующих лет я должен буду подготовить пять или шесть сотен пилотов, каждый из которых уничтожит по крайней мере сотню танков, вы сами сможете догадаться, сколько танков должна будет выпустить промышленность противника, чтобы возместить все эти потери». Ну молодец! Ты, Песталоцци, немцев не смог ничему научить, куда же ты лезешь в педагоги к русским?

Поскольку я уже имею опыт анализа военных мемуаров, в том числе и немецких, то уверен, что сегодня найдется масса читателей, которые будут меня попрекать тем, что я из лучшего аса войны сделал дурака. Да, я мог бы сократить книгу и не писать о Руделе того, что написал выше, но мне важно вот что.

Храбрец

Обыватель никогда не отличался храбростью, а сегодня он стал исключительно труслив. Но поскольку обывательские массы заполнили офицерские и генеральские должности, поскольку обыватель стал писателем и журналистом, то в умы людей вкладывается мыслишка, что сегодня трусость не только позволительна и одобряема, но она же и является главной принадлежностью умного человека. Обыватель, боясь малейшей опасности, боясь вступить не только за близких, но и за свои собственные интересы, всякий раз успокаивает себя мыслишкой, что с его стороны это был не трусливый поступок, а очень умный — типа все равно ничего бы не получилось, типа остальные люди недостойны, чтобы из-за них рисковать, типа пусть дураки воюют, а умные в тылу нужны и т. д. и т. п.

А теперь оцените, сколько вас, умников, в ту войну бросалось бежать при виде немецкой атаки и скольких немцы расстреляли в спины, поскольку у них преследование было главным элементом наступательного боя. Г. Гудериан писал: *«Наступление танков становится бесцельным, если оно не переходит в преследование»* ¹⁶⁸ — ибо только при преследовании противник несет наиболее тяжелые потери при минимуме собственных потерь.

Оцените, сколько вас, умников, сдохло от голода в пересыльных лагерях у немцев, когда они вас, умников, сдавшихся в плен, не способны были накормить, да и не пытались этого сделать.

Оцените, сколько вас, умников, было позорно расстреляно за трусость и дезертирство или было убито в штрафных ротах и батальонах.

Однако вы, умники, дохнете, но все равно трусите, считая себя умными. А вот Рудель был дурак и в точном соответствии с вашим умным суждением о том, что храбрыми бывают только дураки, был невероятно храбр. Но он прошел всю войну и остался жив! А вы сдохли! По мере того как Рудель становился главным героем Рейха, его гибель на Восточном фронте нанесла бы невероятный ущерб пропаганде, и Гитлер с Герингом предпринимают неоднократные усилия, чтобы вытащить Руделя с фронта в тыл. Рудель, судя по некоторым проговоркам, очень ценил военные награды, но он дважды отказывался принимать их у Гитлера, если тот не вернет его на фронт. Когда Гитлер Руделю, уже инвалиду с протезом на еще незажившей культе, приказом запретил летать на боевые задания, то Рудель летал тайно, заносил свои победы в списки остальных летчиков.

Причем мистика в неуязвимости Руделя присутствовала лишь отчасти. Уверен, что благодаря своей храбрости Рудель на поле боя находился зачастую в более безопасной обстановке, нежели тот, кто трусил. Вы видели, что ему трудно было попасть бомбой в цель

¹⁶⁸ Г. Гудериан. Танки — вперед! Нижний Новгород: Времена, 1996, с. 144.

с большой высоты, а ведь он был болезненно самолюбив и свои промахи на глазах других наверняка переживал болезненно. Учитывая его большую физическую силу и способность выдерживать перегрузки при выводе самолета из пике с малым радиусом, Руделю, чтобы попасть бомбой в цель, оставалось пикировать очень низко и выходить из пике над самой землей. Но при этом угловая скорость его самолета относительно наших малочисленных зениток была столь высока, что они не успевали навести на него стволы, если он не летел прямо на них. Его храбрость его спасла!

Вот Андрей Сухоруков задает вопрос Г.М. Рябушко (пилоту Ил-2) по теме нашего разговора: *«А.С. Как выходили из боя?»*

Г.Р. Да по-разному. Могли вверх. В основном так делали, если планировалось несколько заходов, что бы на выходе из пике сразу в круг перестроиться. А могли и наоборот вниз, что бы совсем над землей уйти на бреющем полете, на 10–15 метрах. Если, конечно, рельеф позволял. Уход на бреющем от зенитного огня помогал здорово, поскольку зенитная пушка почти горизонтально стрелять не может, насыпь капонира стволу мешает, да и ты за горизонт быстрее уходишь, а значит, и из зоны огня. Поэтому если была такая возможность, стремились уйти от зенитного огня пониже. Чем ниже, тем безопаснее. Правда, на бреющем полете каждый дурак считал своим долгом пострелять по нам из винтовки или автомата, но так от этого огня надежно защищала броня»

А по тем немецким умникам, кто, в отличие от Руделя, соблюдал инструкцию и сбрасывал бомбы с высоты 1 км, нашим зенитчикам было значительно удобнее стрелять. Когда же зениток у нас стало побольше и они загнали немцев на еще большую высоту, то Рудель пересел на «штуку» с двумя 37-мм противотанковыми пушками и стал летать в 10–15 метрах над землей.

А здесь есть такой нюанс. Мне как-то пришлось в поезде разговаривать со старичком, который был командиром 37-мм зенитного орудия. И он сказал, что бомбежка даже в чистом поле не страшна, поскольку бомбы видно и в момент их отрыва от самолета, и в полете. Поэтому от места их падения всегда можно отбежать. И даже если бомба падает прямо на тебя, то тоже не очень страшно — нужно оценить, откуда дует ветер, отбежать ему навстречу и залечь. «Ты отбежишь и бомбу ветром снесет, так что взрывной волной не сильно ударит, а осколки через тебя пронесет», — уверял ветеран. А когда у зенитчиков было время на подготовку позиций, то они рыли и окоп для орудия, и щели для себя. Поэтому, чтобы нанести им урон, немецкая бомба должна была упасть чуть ли им не на голову, если же она падала рядом, то они, видя ее, успевали спрыгнуть с орудия в щели. Но, уверял ветеран, самым страшным является штурмовик. Летит над землей низко и быстро, боковым зенитным орудиям попасть в него трудно, а расчету того орудия, на которое штурмовик летит, становится очень страшно. Ведь у штурмовика (того же ФВ-190) шесть огневых точек, и все стреляют, летчик укрыт за двигателем, а у зенитчиков нет никакого прикрытия. И они, видя летящий на них штурмовик, чаще всего бросают стрелять и прыгают в щели.

«А.С. Зенитная батарея трудная цель? — продолжает расспрос Рябушко Сухоруков.

Г.Р. Очень. Во-первых, зенитки хорошо замаскированы, поэтому, даже когда они ведут огонь, увидеть их нелегко. И сам их высматриваешь, и другие летчики, если зенитки видят, то по радио тут же тебе сообщают. Во-вторых, зенитка она ведь не на голом месте стоит, она в капонире — окопе, окруженном земляным валом. Поэтому вывести зенитку из строя может либо прямое попадание в этот капонир пушечного снаряда или РС, либо взрыв бомбы, по крайней мере, в непосредственной близости от него (до 3–4 метров). В-третьих, не только ты по зениткам стреляешь, но и они по тебе, и шанс у немецких зенитчиков в тебя попасть очень высок. Поэтому при атаке зениток нервы нужны крепче. Вообще поединок штурмовика с зенитчиками — это поединок крепости нервов. Не буду хвастаться, но у меня всегда нервы оказывались крепче. Может быть, поэтому им меня никогда не удавалось сбить. Плюс, конечно, мастерство — так курс построить, чтобы зенитка по тебе била под острым углом.

Не раз бывало так, что пикирую я на зенитную батарею, бью из пушек и пулеметов, а она, соответственно, по мне. А я все ниже и ниже. И вот в какой-то момент у немецких зенитчиков не выдерживают нервы, и они врассыпную от пушек в разные стороны! Вот тут я либо бомбы бросаю, либо пускаю РС и накрываю расчеты.

А.С. А чего ж они выскакивали? Ведь любому понятно, что в окопах безопаснее.

Г.Р. Так страшно. Я пикирую, пушками-пулеметами стреляю, двигатель у меня ревет душевяматывающе, их снаряды от моего «ила» отскакивают и поди пойми, что у меня на уме. Может, этот сумасшедший русский в батарею врезаться хочет! (А такие случаи были, и немцы о них прекрасно знали.) Немцы «илов» боялись сильно. В том числе и зенитчики. А после такого захода — будь спокоен — даже если пушки и уцелеют, то остатки расчетов стрелять все равно не будут. Это и называется «подавить огонь ЗА» Вспомните Клаузевица: моральное подавление противника в бою — это важнейший фактор победы. Немцы в начале войны на свои «штуки» даже сирены цепляли, чтобы их воем подавить волю тех, кто стреляет по ним с земли. Таким образом, храбрость Руделя существенно повышала его шансы на выживание по сравнению с более трусливыми коллегами.

Выше мы видели, что немецкая пропаганда немилосердно приписывала Руделю победы, которых он в принципе и сам стеснялся. Но это тот случай, когда приписки не сильно позорят, поскольку Рудель и без них был героем, — приписки делали его подвиги более зримыми для обывателя, и только. Ну не подбил он 519 танков, но пусть 19, это что — мало? А он подбил больше, поскольку наши прадеды превосходили прадедов нынешних немцев только в среднем. И среди наших танкистов было достаточно трусливых негодяев, которые могли запросто отдать Руделю свой танк на сожжение.

Вот рассказ колхозного агронома Николая Ивановича Близняка, который со второй половины войны был механиком водителем «суки» — самоходной артиллерийской установки Су-85. В 1944 году, далеко оторвавшись от тылов, наступали по сути на трофейном горючем, используя в качестве топлива для двигателя В-2 все, что попадется, разве что не подсолнечное масло. В том эпизоде их Су-85, сопровождая наши танки, ехала на смеси керосина с автолом. Николай Иванович рассказывает:

«И вот он, Днестр. Справа от дороги первый дом на самом на бугре, вместо забора живая изгородь из желтой акации, встречают нас женщины и старик с графином красного вина. Спрашиваем: немцы в селе есть? «Было несколько, — отвечают, — но куда-то поубегали, все они вон там — на той стороне реки в Сороках». Сороки — это местечко бессарабское, а мы въехали в село Цекиновка Ямпольского района Винницкой области. Десантники пошли искать немцев и несколько человек поймали вместе с полицейскими, поместили их в вагончике для курей и поставили часового. (Вагончики эти перевозились по полям, и куры уничтожали вредителя сахарной свеклы долгоносика.) К вечеру еще несколько танков подошли и по приказу комбрига заняли круговую оборону. Нашей самоходке досталось кладбище на самом бугре, там мы и ночевали. На нашей самоходке была крепко привязана проволокой 300-литровая бочка керосина, осталось найти масло и можно заправляться горючим.

Нас не забывали жители, пригласили умыться и позавтракать, что и было с удовольствием сделано. На вопрос: «А где бы найти автол», — ответили, что в центре села есть пристань, там, говорят, было много бочек. Спустились вниз к реке, остановились у сельсовета — на нем уже полыхал красный стяг. Самоходку остановили под деревом, замаскировали ветками, а сами ушли на разведку. Хозяйка дома, около которого остановились, говорит: «Я вам быстро приготовлю завтрак, а сама побегу в степь в окопы, а то село немец будет бомбить». Сели за второй завтрак, хозяйка поставила графин вина. Мы уже налили в стаканы, как вдруг самолет пикирует и строчит из пулеметов по нашей «суке», одна пуля попала в бочку с керосином, он выливается и горит, льется прямо в жалюзи трансмиссии. Нам уже не до завтрака, выскочили, давай сбрасывать бочку, да не тут-то было — крепко привязана, а огонь уже внутри самоходки. Я влезаю в свой люк,

завожу мотор и думаю на ходу как-то умудриться сбросить бочку. Поехал по дувалам (из ракушечника и глины заборы от улицы), по садам. А самолеты как осы пикируют и обстреливают меня, пробили заднюю броню и бак, теперь и остатки своего горючего вытекают и горят, но благодаря работающему мотору и открытым жалюзи столб пламени над машиной, а в машине огня нет, что и спасло СУ-85. Ездил я долго, бочка вылилась и выгорела, кормовые баки пустые и пробиты. Остановился в каком-то дворе, недалеко от речки. Вылез, осмотрелся: машина дымит, парует, но огня нет, самолеты улетели на заправку.

Откуда ни возьмись, молодой человек с автоматом и на шапке красный бант. «Я, — говорит, — все время бегал за вами, чтобы помочь, что будем делать?» «Давай, — говорю, — все-таки сбросим ненужную теперь бочку». Перебили мы проволоку и сбросили ее. СУ-85 укрыли соломой — рядом была скирдочка, — замаскировали. Теперь давай отдохнем малость, перекурим. Только закурили — летят 2 Ю-88, мы отошли от машины подальше, но один самолет пикирует на нас, мы за сарайчик, немец сбросил бомбу — упала по другую сторону сарая, развалила его. Мой помощник посмотрел на СУ-85 и кричит — она горит, а я уже и сам увидел. Возвращаюсь к машине, на ней загорелась солома, я в свой люк, завел и опять езжу по селу, а самолеты бомбы сбросили и теперь обстреливают меня из пушек и пулеметов. Что-то меня сильно ударило в спину, оглянулся — огонек горит между снарядами (а мы ветошь там всегда прятали). Голову высунул в люк, думаю — рванет, то хоть голова целая будет. У самолетов боезапас кончился, и они улетели, а я остановился, вылез в свой люк, с верхнего люка дымит, но не рвется, а тут и партизан прибегают. Я говорю: «Таскай землю — будем засыпать огонь в боевом отделении». Насыпали много, и зря — ветошь истлела и никакой беды.

А ударило меня нашей же гранатой — там в углу, сзади места командира, у нас приварено место для четырех ручных гранат, вот в это место через верхний открытый люк и попал снаряд из самолета, и одна из гранат, отлетев, попала мне по спине. Партизан и говорит — надо спрятаться так, чтобы немецкие радисты-авианаводчики из города Сороки не видели, где стоит машина, иначе они ее сожгут. Он сел со мной и указал овраг, в котором мы и укрылись. Самолеты налетели, бомбили овраг, но мы были им невидимы. Через некоторое время пришел и мой экипаж, я уже заслуженно отдыхал, а они вычищали боевое отделение от земли. При осмотре машины на броне все, что можно было сбить пулями и снарядами, было сбито, в том числе кронштейны бачков. На броне было 8 попаданий снарядов, два из них над люком водителя, в цель залетело множество микроосколков, лобовина и левое ухо танкошлема на мне были иссечены, но только один микроосколок на брови сделал царапину. Я вытирал кровь, думал, что пот. Не считал, но говорили, что в Цекиновке немцы самолетами сожгли 8 танков.

Стояли там в 1944 г. несколько дней, войск было много и вином уже особо не потчевали. Но при разговоре с хозяевами заходила речь об «огненном танке» (так называли мою самоходку жители). Я из скромности помалкивал, но кто-нибудь из экипажа указывал на меня: «Так ведь это он на нем ездил», — и вот после этого нас всегда угощали вином. Жители называли меня героем, танкисты — дураком: то бы какое-то время еще протянул, отдохнул без самоходки, а так вскоре поедешь смерть искать. И правда — подтянулись резервы, собравшись с силами, мы вскоре двинулись вдоль Днестра на юг».¹⁶⁹

Как вы поняли, «умные» танкисты подставили немцам свои танки, а сами спрятались, хотя не могли не знать, что при налете авиации они должны ездить на максимальной скорости навстречу атакующему их самолету. За умышленное повреждение танка их могли расстрелять, за небрежное — отправить в штрафную роту, а так они вроде не виноваты и могут ехать в тыл на переформирование, а не на фронт для атак переднего края. Так почему же Руделю было не жечь танки таких уродов?

¹⁶⁹ Дуэль, 2003, № 38, с. 6.

Но, конечно, для Руделя дело обстояло скверно, если он наткнулся на земле на такого же солдата, как сам. Тогда ему приходилось менять самолет, а порой и отлеживаться в госпитале. Он рассказывает, как в конце войны попытался атаковать наш танк ИС-2. Танкисты, вместо того чтобы спрятаться и дать Руделю обстрелять их танк, залезли на башню, зарядили крупнокалиберный зенитный пулемет ДШК и вмазали Руделю прицельно очередь в борт. Рудель едва перетянул подбитую «штуку» через линию фронта, а его самого с двумя пулевыми ранениями бедра отправили в госпиталь. Но на то и война — раз на раз не приходится.

И все же, как видите, храбрость на войне — вещь весьма практичная, но в везениях Руделя есть, повторю, и какая-то мистика. Более 30 раз его сбивали и ни разу пуля не попала туда, куда надо — в тупую голову Руделя! История сдачи Руделя в плен тоже изумляет. Была объявлена капитуляция немецкой армии, 2-я штурмовая авиаэскадра немцев была в Чехословакии, но ее личный состав хотел сдаться американцам. Немцы разоружились, но как добраться до американцев? Поскольку кое-какие немецкие войска вели бои невзирая на капитуляцию, воздух кишел истребителями союзников, перелетать на аэродром, занятый американцами, было безумием. Рудель, естественно, на это безумие решился, янки прохлопали ушами, и Рудель благополучно сел на аэродром, забитый американскими самолетами. А умная часть 2-й штурмовой авиаэскадры немцев отправилась к американцам без оружия на автомобилях. Но поскольку немцы сдались и разоружились, то чешские партизаны стали необычайно воинственными, в связи с чем они перехватили и храбро перестреляли безоружных умных товарищей Руделя.

Интересно и то, что Рудель в детстве был очень трусливым мальчиком, даже в подвал дома спускался не просто с матерью, а держась за ее руку. Сестры над ним смеялись и дали ему девичье имя Ули, в результате самолюбивый Рудель стал воспитывать в себе отвагу и довел свою храбрость до совершенства. Мать Руделя утверждала, что его девизом было: «Погибает тот, кто смирился с поражением». Действительно ли эта аксиома была девизом Руделя или ее приписали ему позднее, но мысль эта очень точная. Докажу ее на двух примерах, одинаковых в своей сути, но резко отличных по результату.

Никогда не сдавайся!

В мае 1940 года в рейд вышли немецкие линкор «Бисмарк» и крейсер «Принц Евгений». Англичане попытались перехватить «Бисмарк», но неудачно — в скоротечном бою «Бисмарк» утопил равный ему по силам британский крейсер «Худ». Однако после этого англичане стали собирать силы покрупнее, и «Бисмарк» рванул к своим базам во Франции — под прикрытие самолетов Люфтваффе. Его перехватили британские самолеты, стартовавшие с авианосца, и удачно попали в «Бисмарк» торпедой — у «Бисмарка» заклинило один руль в положении 12, т. е. корабль стал ходить по кругу. На море был шторм, поэтому опустить водолазов для починки руля немцы не могли. Командовавшему «Бисмарком» немецкому адмиралу Лютьенсу поступило предложение освободить руль с помощью взрыва. Но Лютьенс это предложение отверг, так как специалисты ему сказали, что *«это неизбежно привело бы к повреждению тщательно сбалансированных гребных винтов»*.¹⁷⁰ Поэтому адмирал начал давать прощальные телеграммы фюреру и готовиться к гибели. Последняя не замедлила явиться в виде английской эскадры, которая главным калибром и торпедами долго долбала «Бисмарк», пока не додолбала — и «Бисмарк» ушел на дно с прекрасно сбалансированными гребными винтами.

У «Бисмарка» было два руля и три винта. Освободить надо было один руль, при этом могла нарушиться балансировка двух винтов, но даже в таком случае это значило только то, что на

¹⁷⁰ Л. Дейтон Вторая мировая: ошибки, промахи, потери. М.: Эксмо-маркет, 2000, с. 113.

больших оборотах «Бисмарк» испытывал бы сильную вибрацию. Но шел бы под защиту Люфтваффе! Но адмирал Лютенс уже сдался.

А вот аналогичный случай из воспоминаний Георгия Афанасьевича Литвина. Он попал на фронт оружейником в полк штурмовиков Ил-2. Переживая за сбитые самолеты, начал давать советы бортстрелкам, как лучше защищать самолет, и один из них посоветовал Литвину самому слетать и попробовать это сделать. Обиженный Литвин попросил перевести его бортстрелком, а поскольку они часто гибли, то ему не отказали. И пока не узнали, что Г.А. Литвин хорошо владеет немецким языком и не перевели его в разведку, он сделал 57 боевых вылетов и сбил четыре немецких истребителя. Интересующий нас случай имел место в боях за Крым:

«Подошли к Керченскому проливу. Над Эльтигеном дым, взрывы снарядов, бомб. В воздухе носятся истребители — воздушный бой. Падают сбитые самолеты. Мы с ходу сбрасываем бомбы, снижаемся и, стреляя из пушек и пулеметов, проходим вдоль плацдарма. С земли по нам бьют из всех видов оружия. На нас устремляются «мессеримиты», но прикрытие на месте, и мы благополучно выходим из боя.

Самолет Зиянбаева, как часто бывает в группе с замыкающим, отстал. Для немцев такие самолеты — подарок, их сбивают в первую очередь,

Я открыл огонь по атакующим нас двум «мессеримитам», отбил атаки. Это их не остановило. В наш самолет попало несколько пуль крупнокалиберного пулемета, не причинив особого вреда, но СПУ (самолетное переговорное устройство) отказало. Поэтому летчик не мог слышать мои команды и делать маневры при отражении атак вражеских истребителей. К тому же нас прикрывал только один «ЛаГГ», хотя и делал свое дело мастерски.

Немцы прекрасно понимали свое преимущество и, видимо, решили с нами разделаться окончательно. Они парой пошли в атаку на Зиянбаева, а тот почему-то стал уходить по прямой на максимальной скорости — как раз то, что и нужно «мессам».

Я взял в прицел ведущего и, когда он приблизился к нам метров на двести, нажал на гашетку. Видимо, попал, «мессер» взмыл вверх, где его сразу настиг идущий мне на помощь «ЛаГГ» прикрывающий. За самолетом потянулся черный шлейф. Увлечись ведущим «мессеримитом», я упустил его ведомого. Тот, не теряя времени, подобрался ко мне снизу и попал в «мертвое пространство».

Сделаю разъяснение. Немецкие истребители старались подойти к нам на близкое расстояние и только тогда открывать огонь из своих пушек, так как Ил-2 имел броневую защиту жизненных центров самолета и поразить его можно было только с близкого расстояния.

«Мертвое пространство» — это такое положение самолета, когда нельзя стрелять по противнику, так как он находится вне обстреливаемой зоны. Это происходит вследствие того, что турельная установка, на которой установлен крупнокалиберный пулемет, имеет ограниченный угол стрельбы. Чтобы увеличить угол стрельбы, необходимо четкое взаимодействие летчика и воздушного стрелка. Летчик эволюциями самолета дает возможность стрелку вести огонь, не допуская захода вражеского истребителя под «хвост» машины.

Опасность всегда страшна своей неожиданностью. Когда в «мертвом пространстве» нашего самолета оказался «мессеримит», а летчик на мои команды не реагировал, мне стало ясно: конец. Тогда я решился на немыслимое — стрелять через фюзеляж собственного самолета, как, читал когда-то в газете, поступил стрелок-радист бомбардировщика. Да, можно перебить тяги рулей, и тогда самолету один черт хана. Но раздумывать было некогда. Все произошло мгновенно. Я прошил пулеметной очередью фюзеляж своего самолета. Зиянбаев тут же среагировал, посчитав, что самолет достала очередь не замеченного им немца, моментально скользнул влево. Это нас спасло: короткая очередь «месса» нас не задела, но зато он напоролся на мою. Это была длинная очередь

отчаяния, от которой пулемет захлебнулся и отказал, а немец, перевернувшись на спину, устремился к земле.

Только сейчас возле нас появился «ЛаГГ»-одиночка, но дело уже сделано.

Что я почувствовал в те секунды? Сложно ответить. Что может чувствовать человек, вернувшийся, можно сказать, с того света и отправивший туда вместо себя противника? И тут же, с ужасом посмотрев на изрешеченный фюзеляж собственной машины, решил проверить, не задеты ли тяги рулей: при пилотаже они могут легко оборваться, и самолет свалится на землю.

Я раскрыл «райские ворота» (так шутя мы называли бронированные створки, прикрывавшие кабину стрелка) и полез смотреть тросы. К счастью, все оказалось в порядке, и я вернулся в кабину.

Сели благополучно на своем аэродроме. Зиямбаев зарулил на стоянку. Вылез из кабины вслед за Мансуром. Мы посмотрели друг на друга и на развороченный фюзеляж самолета.

— Что, хороша прекрасная маркиза? — спросил Мансур, и мы побрели на КП. У входа стоял командир.

Зиямбаев доложил о выполнении задания, а я не очень связно — о «мертвом пространстве», поврежденной машине, «мессерах».

— Ничего, машину исправим, — похлопал меня по плечу командир» .¹⁷¹

Как видите, в ходе боя и у Лютьенса, и у Литвина возникла необходимость пойти на риск губительного повреждения боевой техники. Лютьенс не решился, морально сдался и погиб, погубив линкор с командой, а Литвин не сдавался, пошел на риск и этим спас себя, командира и самолет.

Но закончим с Гансом-Ульрихом Руделем. Еще раз скажу, что очень жаль, что те две березки, в которые он врезался в грозу летом 1941 года, оказались такими маленькими, но он был храбрец и есть справедливость в том, что он, храбрый немецкий солдат, все же выжил в ту войну.

* * *

Военная пропаганда лжет очень часто, и с этим ничего поделать нельзя. Но есть случай, когда она говорит правду, а подавляющая часть людской массы уверена, что она лжет. Парадокс! Откровенную брехню толпа воспринимает как святую правду, а правду о том, что на войне нужно быть храбрым (да и в мирной жизни это нелишнее), обыватель считает наглой ложью.

Война — дело очень специфическое, на войне поведение, обычное в мирной жизни, может оказаться самоубийственным. Да, храбрость в бою не гарантирует жизни, но она безусловно способствует выживанию больше, чем трусость, которая, собственно говоря, никогда ничему не способствует.

Глава 7. Трусливый рыцарь Рейха

Война: спорт или работа?

Вернемся к книжке «Эрих Хартман — белокурый рыцарь Рейха» американцев Р.Ф. Толивера и Т.Д. Констэбла. Эта биография официально лучшего аса той войны (352 победы), надиктованная им самим, заставляет по-иному взглянуть на некоторые аспекты войны в воздухе.

¹⁷¹ Г.А. Литвин. Я был воздушным стрелком. Симферополь: Таврия, 1990, с. 69 — 72.

В предисловии американцы хвалят Хартмана: *«Источники силы Эриха Хартмана — ...воспитание в духе свободы, естественное мужество... Он был отличным спортсменом и приверженцем честной игры... Его религией была совесть... Таких людей можно назвать религиозными. Или вы можете назвать их джентльменами»* ¹⁷² В этой характеристике, в принципе нет ничего удивительного — и наши летчики, знакомясь со сбитыми ими немцами, тоже отличали ненормальность отношения немцев к войне как к спорту. Когда Андрей Сухоруков подробно расспросил Н.Г. Голодникова о немецких летчиках-истребителях, то и тот отметил это:

А.С. Известно, что у немцев группа истребителей часто делилась на аса и его «команду обеспечения и прикрытия». Насколько часто немцы применяли этот метод и какие, на ваш взгляд, есть недостатки у этого метода ведения боя?

Н.Г. В первую половину войны немцы очень широко применяли тактику «один-два бьют, а шестеро их прикрывают». Было такое и в конце войны, но значительно реже. Из самых известных немецких асов, работающих с «группой прикрытия», у нас на Севере был Мюллер. Потом, когда Люфтваффе стали испытывать серьезную нехватку истребителей, то они от этого метода были вынуждены отказаться. Уж очень он затрачен по количеству задействованных машин. Ведь летчики, занятые на прикрытии аса, уже ничего другого делать не могут.

Вот атакуют они наши «бомберы», мы, естественно, прикрываем. Мы когда поопытнее стали, с группой прикрытия уже не связывались, а сразу организовывали атаку на аса. И тут же вся его команда бросает бомбардировщики и атакует нас, а нам только это и надо. Наша-то основная задача «бомберов» прикрыть, и получается, что немцы своей тактикой сами помогают нам ее выполнить. Конечно, личный счет таким методом, с помощью команды, можно «настрелять» астрономический, но с точки зрения стратегии этот метод порочен.

Вообще-то этот метод можно применять, но только если у тебя серьезное численное превосходство, точно так же как и свободную охоту. Мы ведь тоже под конец войны стали много на свободную охоту летать, у нас было численное преимущество, и мы могли себе это позволить. Идем четверкой, как правило, на бреющем полете. Уже знали, где коммуникации проходят, где транспортные самолеты летают. Подходим, ударили и сразу уходим. Когда нас мало было, на свободную охоту не летали.

А.С. Скажите, Николай Герасимович, а 1942 году хоть какие-то слабые стороны немецких летчиков-истребителей были?

Н.Г. Вот таких, чтоб в глаза бросались, не было. Очень расчетливые были, не любили рисковать. Сбивать очень любили. Они этим зарабатывали.

А.С. Это недостатки?

Н.Г. Часто да. Нам тоже за сбитые платили, но у нас заработок на последнем месте стоял, а у немцев не так... Сбил — получи «денежку», баки подвесные не сбросил — тоже заработал.

А.С. Вообще баки не сбрасывали?

Н.Г. Да, было такое. Нас несколько раз атаквали немецкие истребители с несброшенными подвесными баками, и мы не могли понять, почему перед атакой летчик баки не сбросил? Потом пленные объяснили, что за привезенные обратно баки летчику чего-то выплачивают — то ли их полную стоимость, то ли ее часть. Вот так они и бои вели, чтоб наверняка сбить, а самому целым остаться.

А.С. А что в этом плохого?

Н.Г. Часто, чтобы бой выиграть, надо сильно рискнуть и переломить бой в свою сторону, а немцы рисковать не любили. Они если чувствовали, что бой равный или только начинает не в их пользу складываться, то предпочитали из боя выйти побыстрее.

¹⁷² Белокурый рыцарь, с. 12, 13.

А.С. Ну, правильно. В следующий раз верх возьмут.

Н.Г. Тут уж когда как — раз на раз не приходится. Есть такие бои, где надо драться до последнего, никакого «следующего раза».

А.С. Ну, например?

Н.Г. Защита объекта или конвоя от атаки бомбардировщиков, прикрытие своих «бомберов». Здесь умри, а прикрытие обеспечить, без всякого «следующего раза».

И все-таки был у немецких летчиков-истребителей один крупный недостаток. Серьезный, на мой взгляд, недостаток. Могли немцы в бой ввязаться, когда это совсем не нужно. Например, при прикрытии своих бомбардировщиков. Мы этим всю войну пользовались: у нас одна группа в бой с истребителями прикрытия ввязывалась, на себя их отвлекала, а другая атаковала бомбардировщики. Немцы и рады — шанс сбить появился. «Бомберы» им сразу побоку и плевать, что другая наша группа эти бомбардировщики бьет, насколько сил хватает.

А.С. Не думал, что у немцев прикрытие так халатно было поставлено.

Н.Г. Ну, а как бы мы на «харрикейнах» немецкие бомбардировщики сбивали? Прикрывали бы их по-нашему, мы бы до их «бомберов» не добрались. Вообще у меня сложилось впечатление, что бомбардировщики не были приоритетны в Люфтваффе. Там приоритет был за истребителями и разведчиками. Одним невероятная свобода действий, другим самое лучшее прикрытие. А бомбардировщики — это так, утюги. Мол, у них стрелки есть — отобьются, а не отобьются — сами виноваты. Формально, немцы свои ударные самолеты прикрывали очень сильно, но только в бой ввязуются, и все — прикрытие побоку. Довольно легко отвлекались, причем на протяжении всей войны. А в начале войны немцы в такие отвлекающие бои ввязывались невероятно легко, поскольку наши истребители всегда были в меньшинстве и по ТТХ наши машины уступали. То есть шанс сбить кого-нибудь у немецких летчиков был большой. Они и рады были в любой бой ввязаться, только повод дай. Видно, очень хорошие деньги за каждый сбитый платили. Меня эта легкость до сих пор удивляет.

А.С. А как действовали у нас на прикрытии бомбардировщиков?

Н.Г. У нас группе непосредственного прикрытия ударных самолетов, бомбардировщиков или штурмовиков, всегда задача ставилась строго определенным образом. Мы должны были не сбивать, а отбивать. Прикрытие — основная задача.

У нас правило такое было, что лучше никого не сбить и ни одного своего «бомбера» не потерять, чем сбить трех и потерять один бомбардировщик. У нас за потери у бомбардировщиков или штурмовиков с истребителями прикрытия разбирались очень серьезно. Если хоть один бомбардировщик сбили, то назначается целое расследование: «Как, где и почему сбили? Кто допустил, что его сбили?» И т. д. У немцев, судя по всему, такого не было, видать, совсем другое отношение к этим случаям было, поскольку они всю войну свои бомбардировщики бросали, если шанс сбить появлялся.

А.С. Скажите, а был приказ о том, что при невыполнении боевой задачи бомбардировщиками истребителям прикрытия боевой вылет не засчитывался?

Н.Г. Нет, такого не было. Был приказ, по которому истребители прикрытия строго наказывались, если они потеряли бомбардировщики. Это было. Вплоть до суда. У нас в полку не было случаев, чтоб мы бомбардировщики бросили, но бывало, «бомберы» сами отрывались. Немцы тоже не дураки. Одна группа нас боем вяжет, а другая выжидает. «Бомберы» уходят на максимальной скорости, а мы пока туда-сюда, пока одного, другого отбил, все — уже догнать бомбардировщики не можем. Ну, а как только бомбардировщики от группы прикрытия оторвались, то сразу становятся хорошей добычей для истребителей противника. В этом случае мы по радио призывали уменьшить скорость всей группы бомбардировщиков, чтобы истребители заняли свои места. Со временем мы взаимодействие с бомбардировщиками наладили очень хорошее и такие случаи отставаний стали редкостью. Научились и с летчиками бомбардировщиков взаимодействовать — стали они требуемую скорость выдерживать, и со стрелками — кто какую полусферу защищает. Обычно делали так: мы защищаем верхнюю полусферу, стрелки — нижнюю.

Немцы пытаются атаковать сверху — мы их гоним. Они вниз и снизу — их стрелки поливают. Они вверх — там их снова мы встречаем. Хорошо получалось.

А.С. *Николай Герасимович, вот у вас проскочило, что к концу войны немецкие летчики часто откровенно пренебрегали своими обязанностями по прикрытию войск и объектов. В чем это выразилось?*

Н.Г. *Например, прикрываем мы штурмовики. Появляются немецкие истребители, крутятся, но не атакуют, считают, что их мало. «Илы» обрабатывают передний край, и немцы не нападают, концентрируются, стягивают истребители с других участков. Отходят «илы» от цели, вот тут и начинается атака. К этому времени немцы сконцентрировались и занимали численное превосходство в три раза. Ну, а какой в этой атаке смысл? «Илы»-то уже отработали. Только на личный счет. И такое было часто. Немцы могли вот так прокрутиться вокруг нас и вообще не атаковать. Они ж не дураки, разведка у них работала. «Красноносые «кобры» — 2-й ГИАП ВМС КСФ. Ну что, они совсем безголовые с элитным гвардейским полком связываться? Эти и сбить могут. Лучшие дожидаться кого-нибудь попроще. Очень расчетливые.*

А.С. *Николай Герасимович, на ваш взгляд, чем объясняется такая тяга немецких летчиков к увеличению личного счета?*

Н.Г. *Для нас такое было в диковину. Знаешь, когда Мюллера сбили, его ведь к нам привезли. Я его хорошо помню: среднего роста, спортивного телосложения, рыжий. Удивило то, что он был всего лишь обер-фельдфебелем, это-то при больше чем 90 сбитых! Еще, помню, удивился, когда узнал, что его отец простой портной. Так вот, Мюллер, когда его спросили о Гитлере, заявил, что на политику ему наплевать, собственно к русским он никакой ненависти не испытывает, он «спортсмен», ему важен результат — настрелять побольше. У него группа прикрытия бой ведет, а он, «спортсмен», захочет — ударит, захочет — не ударит. У меня сложилось впечатление, что многие немецкие летчики-истребители были вот такими «спортсменами». Ну и опять же — деньги, слава.*

А.С. *Ну допустим, немецкие летчики-истребители — спортсмены, для них война была разновидностью спорта. Чем война была для наших летчиков, для вас лично?*

Н.Г. *Для меня лично тем же, чем и для всех. Работа. Тяжелая, кровавая, грязная, страшная и непрерывная работа. Выдержать которую можно было только потому, что Родину защищаешь. Спортом тут и не пахнет» .*

С исключительным уважением к советским летчикам-истребителям пишет летчик-штурмовик Г.М. Рябушко.

«Взаимодействие штурмовиков и истребителей у нас в полку было отработано великолепно. Когда мы подходили к цели, то уже точно знали, что наши истребители есть и над нами и вокруг нас. В основном так бывало, что мы только по радио слышали, что идет воздушный бой, а немцев даже и не видели. Уж когда истребителям совсем тяжело приходилось, то только тогда они нам передавали: «Горбатые» уходите, мы заканчиваем!» — значит горючее и боеприпасы у них на исходе. И мы тогда уже старались лишнего захода не делать. Истребителям ведь в укор ставили потерю штурмовика, ну и зачем ребят подставлять?

Летчики народ такой, им подначить друга — хлебом не корми. Мы любили братьев-истребителей дразнить. Слетаем на задание и истребителям вопрос: «Вам боевой вылет записали?» — «Записали». — «Молодцы! А когда был бой?» Это у штурмовиков каждый, подчеркиваю, каждый боевой вылет «с огнем и дымом», т. е. атакой противника. А у истребителей? Воздушный бой на один вылет из пяти, а то и реже. Мы это прекрасно знали, потому и подначивали, но это было совершенно беззлобно, по-дружески. Мы четко знали, что в бою истребители наизнанку вывернутся, сами подставятся, но штурмовиков сохраняют. Бывало, что истребители вместе с нами штурмовали (это если воздушного противника не было). Перед заходом смотришь, в стороне пара истребителей пикирует, зенитки бьет. Понимали, что, видать, ребятам было совсем тяжело бездельничать» .

А вот характерный эпизод из воспоминаний летчика редкой в ту войну специальности — летчика разведывательно-корректировочной авиации Якова Ильича Борейко. Осенью 1943 года ему поставили задачу, которая *«заклучалась в разведке перевозок войск по железной дороге от узловой станции Василевичи до станции Хойники, среднее удаление которых от линии фронта 45–50 километров. Каждый день в течение недели разведчик ранним утром в одно и то же время должен установить, сколько и каких эшелонов находятся на каждой станции и перегонах между ними, в каком направлении движутся. Сведения докладывались в письменном виде немедленно после полета, для чего была указана площадка в районе штаба, на которую нужно было сбросить вымпел с данными разведки»*.¹⁷³

Эта шаблонность разведки закончилась тем, чем и должна была закончиться, — на шестом вылете немцы подловили Ил-2 лейтенанта Борейко. Но, как он вспоминает, *«нас спасли от неминуемой гибели чужие истребители, прикрывавшие группу штурмовиков, наносивших удар по противнику на Лоевском плацдарме. Они атаковали пару FW-190, которая была сзади меня почти на дистанции открытого огня, а я в это время ничего не мог предпринять — ни скорости, ни высоты не было. Всякие маневры в таких случаях успеха не приносят, наоборот, сокращают дистанцию, подставляют самолет в выгодном для истребителей ракурсе. Мы вскочили в гуцу штурмовиков и потом благополучно ушли по своему маршруту*

Вдруг совершенно неожиданно ко мне пристроился Як, да так близко, что при открытом фонаре я отчетливо видел лицо летчика, который постоянно покручивал пальцем у виска и показывал, что нужно следовать за группой штурмовиков. Я, в свою очередь, пытался изобразить, что мне нужно идти в другом направлении, что я не его подопечный. Пантомима не получилась, он следовал со мной до площадки сбрасывания вымпела и когда разобрался, что я чужой, сделал прощальное покачивание и ушел. Лицо летчика запомнилось, и если бы представилась возможность встретиться, я наверняка бы его узнал и поблагодарил за заботу, спасшую нам жизнь».¹⁷⁴

Конечно, во время войны было по-всякому, но то внимание, которое командование оказывало ударным самолетам ВС РККА, не могло не сказываться и на поведении наших летчиков-истребителей.

Я с искренним уважением отношусь к немцам — поверженным противникам наших отцов и дедов — с точки зрения их военных талантов и доблести. И если бы я не прочел ту гнусность, что написали эти американцы, то я бы и к Хартману относился так, как они о нем сказали в процитированном предисловии. Но я прочел их писания дальше предисловия, и Хартман предстал передо мною далеко не спортсменом, а **выдающимся трусливым бандитом**, который мог бы стать выдающимся асом, но не стал им.

Такую характеристику непросто объяснить, и я вынужден буду сначала описать ряд обстоятельств, которые, казалось бы, не имеют прямого отношения к этому вопросу. Дело в том, что ведь у нас сегодня на 1800 изменена мораль. В начале января 1999 г. подлый суд Москвы осудил на 4 года лагерей и принудительное лечение в психушке Андрея Соколова — русского патриота 20 лет. На судебно-психиатрической экспертизе врач задал ему вопрос — смог ли бы он отдать жизнь за Родину? Андрей, естественно, ответил утвердительно, и врачи записали в заключении: «Склонен к суициду», т. е. к самоубийству. А что — с точки зрения скотов, а не людей, смерть за Родину — это действительно самоубийство.

Так и с Хартманом. Летом 1944 г. он, уже известный ас (250 побед), удирал от преследовавших его американских истребителей и, не долетев 6 км (полминуты) до своего аэродрома (где его прикрыли бы зенитные орудия), он выпрыгнул с парашютом из совершенно исправного самолета. Попробуйте сказать, что он струсил, и толпа скотов,

¹⁷³ Я.И. Борейко. 700 дней войны. М.: Библиотека журнала Щелково, 2003, с. 40. (Далее — Борейко)

¹⁷⁴ Борейко, с. 41.

считающих смерть за Родину самоубийством, немедленно объявит, что он не трус, а умный человек, знающий, что жизнь дороже любой «железки».

Правда, скотам я все равно ничего не объясню, но попробую обойтись без подобных примеров.

Итак, почему Хартман мог бы стать выдающимся летчиком?

Во-первых, он с самолетом составлял одно целое. Еще в детстве мать брала его в полеты, а в 14 лет он уже был планеристом. Он утверждал, что для него самолет, как автомобиль, в воздухе его голова не была занята мыслями об управлении самолетом — тело само им управляло. Во-вторых. Он имел уникальную и очень ценную для летчика особенность — сверхострое зрение. Советские тактические наставления требовали, чтобы в улетающей на боевое задание группе самолетов был хотя бы один летчик с таким зрением, поскольку, как это утверждал сам Хартман: первый увидел — наполовину победил. Японцы специально заставляли своих летчиков часами, до изнеможения тренировать глаза, и некоторые достигали совершенства: могли днем увидеть на небе звезды. А Хартман острым зрением обладал от природы.

Вот эти два качества могли бы сделать из него летчика, которого можно было бы назвать выдающимся.

Теперь перейдем к более сложному вопросу — о его трусости. Повторим главное обстоятельство. Военная авиация существует для того, чтобы уничтожать наземного противника. Ее главные самолеты — бомбардировщики. Они выполняют главную задачу — обеспечивают победу в боях, которые ведут наземные войска. Истребители защищают свои бомбардировщики от истребителей противника и не дают вражеским бомбардировщикам бомбить свои войска — в этом их **боевая задача**. И, как вы только что прочли у Голодникова и остальных, советских летчиков-истребителей могли и под суд отдать, если они бросили бы свои бомбардировщики. В этом плане интересен маленький эпизод из воспоминаний Т.П. Пунева:

«В конце войны нас часто прикрывали полки из Сибири с невоевавшим летным составом (их перебросили, видимо, для получения боевого опыта), с ними были проблемы — то они от нас отстанут, то потеряют. Это от недостатка опыта. Увлекающиеся ребята были. Больно хотелось им кого-нибудь сбить. Бывало, отвлечет их одна группа, свяжет боем, а другая в это время нас атакует.

Лирическое отступление. Мы стояли в Кракове и к нам пришел вот такой новый полк из Сибири на Ла-5. Все ребята молодые, без опыта. Ну, значит, знакомят нас друг с другом, ходим мы к ним в части, а они к нам. Ходят они по нашей стоянке (а у нас полк был элитный), у нас на самолетах обязательно то лев, то тигр нарисованы. У меня был «лев в прыжке». Так вот, ходят они по нашей стоянке и видят звезды нарисованные: «А это что?» — «Как что? Самолеты сбитые!» — «Как сбитые?! Бомбером?!» — «Да элементарно, пулеметами». Ходили-ходили, вдохновились истребители, что уж если «бомберы» немцев сбивают, то им сам Бог велел. Мы им говорим: «Завтра летим, вы уж смотрите, это дело серьезное». Все им рассказали, где и кто должен идти, где непосредственное прикрытие должно располагаться, где ударная группа и т. д. В общем — все.

На второй день полетели. Понимаем — дурни! Летим уже над фрицевской территорией, так он под самое крыло подлезает и показывает большой палец: мол, «Здорово!»

Радиомолчание, только рукой ему машешь: «Иди отсюда!» Потом начали бить зенитки. Только мы истребителей и видели! Наступает самый важный момент, потому что как только перестанут бить зенитки, тут же следует атака немецких истребителей. Тут же! Как уж они договаривались, не знаю, но взаимодействие немецких зенитчиков и истребителей было великолепным. Так было и на этот раз. «Мессера» — в атаку, а наших щелкоперов — никого! Прилетаем мы домой, собираем экипажи: «Ну пошли!» Пришли к истребителям и устроили им мордобой и выволочку, натурально» .

Помимо защиты своих ударных самолетов, советское командование жестко наказывало истребителей и за то, что те дали отбомбиться немецким самолетам. А прочитав биографию Хартмана, который все время воевал только в 52-й эскадре (JG-52), приходишь к выводу, что как только он стал асом, то боевые задачи ему вообще перестали давать. Как в отношении других асов — понять сложно. Возможно, это зависело от них самих: имеет мужество — выполняет боевую задачу, не имеет — просто свободно охотится.

Но кроме асов в этой эскадре были и, так сказать, простые летчики, которые вряд ли могли отказаться от выполнения боевой задачи, — они летали сопровождать на бомбежку свои бомбардировщики, они атаковали советские бомбардировщики, которые бомбили немецкие войска. И они гибли в больших количествах. Вот, скажем, те же американцы пишут о боях под Курском: *«Эрих летал очень часто. Каждый день гибли его товарищи. В тот же день, когда разбился Крупински, погибли еще 5 пилотов, или треть эскадрильи»*.¹⁷⁵ Это было 5 июля — в день начала Курской битвы. Третья авиагруппа 52-й эскадры, в которой летал Хартманн, помимо Крупински, потеряла еще двух асов, а всего за этот день она потеряла 10 самолетов и 6 летчиков¹⁷⁶ из 40. А в первой авиагруппе командира группы аса майора И. Визе за этот день сбивали 5 раз, но он благополучно сел на вынужденную. Через неделю в первой авиагруппе 52-й эскадры уже было сбито половина пилотов, 9 погибли и деморализованное подразделение 12 июля отвели в тыл на переформирование.¹⁷⁷ Хартману, как «свободному охотнику» было неизмеримо легче и безопаснее.

Во всей книге есть всего два момента, которые можно считать за то, что Хартману дали боевое задание, и в обоих эпизодах он уклонился от его исполнения.

Первый раз это эпизод боев под Курском. Командир группы Храбак поставил Хартману задачу: *«Основной прорыв здесь. Пикировщики Руделя зададут им жару. Защита пикировщиков и уничтожение русских истребителей является вашей главной задачей»*¹⁷⁸ Хартман чихнул на «главную задачу» и даже не пытался ее исполнить. Он нашел штурмующие Ил-2, которые во время штурмовки рассыпают строй и становятся уязвимыми, незаметно подкрался к ним и атаковал. (И был сбит.)

Во втором эпизоде ему дали задачу не допустить бомбежки румынских нефтепромыслов американскими бомбардировщиками. Но те летели в плотном строю, и Хартман струсил их атаковать. Он напал на истребители сопровождения, не заметившие его и летевшие с дополнительными подвесными баками. На второй день он опять струсил атаковать бомбардировщики, но и американские истребители были начеку и загнали его до прыжка с парашютом, о котором я упомянул выше.

Во всех остальных эпизодах книги Хартман — свободный охотник и нападает только тогда, когда его безопасность более-менее гарантирована (о способе обеспечения этой безопасности — ниже).

Еще момент. На Западе немецкие истребители заставляли делать то, чего боялся Хартман, — атаковали строи американских и английских бомбардировщиков. Так вот, Хартмана дважды пытались перевести на Запад, но он дважды от этого уклонялся, хотя и заявлял своим биографам, что ему *«мысль, что бомбардировщики союзников летают над Германией днем и ночью, причиняла боль»*¹⁷⁹ Но ни эта «боль», ни то, что его родители и жена днем и

¹⁷⁵ Белокурый рыцарь, с. 70.

¹⁷⁶ Авиация в битве над Курском, с. 118.

¹⁷⁷ Там же, с. 164.

¹⁷⁸ Белокурый рыцарь, с. 73.

¹⁷⁹ Белокурый рыцарь, с. 69.

ночью сидят в подвале под американскими бомбами, ни соблазн пересесть на реактивный истребитель его, уже кавалера Рыцарского Креста с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами, не заставили поменять свой статус «свободного охотника» Восточного фронта на возможность сбивать бомбардировщики союзников над родным домом.

Штаб не подтверждает

Отвлечемся на время от бомбардировщиков. Хартман летал практически исключительно над территорией, занятой немецкими войсками. Немецкие источники утверждают, что был приказ не посылать асов за линию фронта, да это подтверждается и биографией — из 14 вынужденных посадок Хартман только одну произвел на территории, занятой советскими войсками, и то — нечаянно. Факт того, что Хартман летал только над своими войсками, в наших рассуждениях важен.

Вернемся к бомбардировщикам. Победы Хартмана заносились в его летную книжку с указанием даты и **типа** сбитого самолета. Но сохранилась только первая летная книжка с перечнем побед до 150-й. Вторую книжку с победами от 151-й до 352-й якобы украли американцы, которые тщательно ограбили Хартмана (сняв с него в том числе и наручные часы), когда он после капитуляции полез сдаваться к ним в плен. Поэтому последние 202 его победы биографы восстановили по другим источникам. Толивер и Констэбл пишут: *«Данные об остальных победах Хартмана взяты из дневника JG-52 или его писем Урсуле Петч»* 180 (невесте, а потом жене Хартмана). У меня сразу вопрос: а почему так сложно? Дневник боевых действий эскадры JG-52 — это официальный документ. Работники штаба получают награды от числа сбитых эскадрой самолетов, и можно быть на 100 % уверенным — они не забыли занести в дневник ни единого из сбитых Хартманом самолетов. К чему нужны его хвастливые письма невесте? А вот к чему. Взгляните на таблицу из книги Толивера и Констэбла.

Как видите, без писем Урсуле не обойтись, поскольку в дневнике боевых действий эскадры JG-52 за Хартманом числится существенно меньше сбитых самолетов, чем он оповестил о них невесту.

Анализ дневника наводит на разные мысли, в том числе и что дневник — это документ штаба, данные из которого шли не доктору Геббельсу для пропаганды, а рейхсмаршалу Герингу для учета и оценки боевых возможностей ВВС РККА. Брехать в этих данных вряд ли было разрешено (хотя наверняка брехали), а вот доктор Геббельс брехать был обязан. Отвлечемся. Герой Советского Союза летчик штурмовика Ил-2 Григорий Максимович Рябушко сделал за войну 111 боевых вылетов, лично сбил немецкий истребитель, но его самого немцы ни разу не сбили. Андрей Сухоруков его спросил:

«А.С. Как вы оцениваете надежность бронестекла, бронекорпуса?»

Г.Р. На мой взгляд, надежность брони высочайшая. Даже 20 мм снаряд из «эрликона» далеко не всегда пробивал. Бывало, после боя начинаешь смотреть в тех местах, где краска отлетела — е! — только вмятины да борозды. А простые пули из стрелкового оружия — это для бронекорпуса вообще ничто. Но, попаданий от простых пуль было относительно немного. В основном крупнокалиберные пули да малокалиберные снаряды.

От снарядов 20-мм авиационных пушек немецких истребителей бронекорпус тоже неплохо защищал.

Но тут надо учитывать, под каким углом попадал снаряд. Чем угол попадания был острее, тем вероятность пробития брони становилась меньше. Истребители противника и были опасны тем, что, атакуя сзади, подходили близко и начинали бить прямо в задний лист бронекорпуса. Снаряды при такой стрельбе попадают в броню под углом, близким к прямому, тут, конечно, броня не выдерживает, пробивается, а за ней баки с горючим. Вот так.

Меня как-то раз атаковал истребитель (как потом рассказали ведомые — Vf-109), когда я выходил из пикирования. Дело было в Карелии в минутах 30 лета от аэродрома Вибица, на котором мы базировались. Мы четверкой бомбили мост через речку, я был ведущим звена. И вот иду вверх, уже выхожу из атаки, как вдруг резкий удар в верхнюю броню, и это даже не взрыв, а такой звук интересный — как удар палкой по пустому ведру с треском рвущегося металла. На какую-то секунду я потерял сознание, но тут же очнулся и перевел машину в горизонтальный полет. Осматриваюсь — все ведомые на месте, попробовал с ними связаться по радию — не работает радиция. Попробовал связаться со стрелком по СПУ — не работает. Оглянулся назад — живой, чертяка! Продолжаю осматриваться — у меня решетот из плоскостей, левая стойка шасси выпала (прибор показал). Но двигатель работает нормально. Чувствую, что-то течет по шее и по спине. Перехватил ручку левой рукой, а правой потер, посмотрел — кровь. Оглядываюсь дальше — в верхней броне рваная дыра. Начал шевелить головой — накатила боль — затылок, шея и спина. Но летим потихоньку. Когда начали на посадку заходить, я рукой ведомым махнул — садитесь первыми. Полоса была узкая, и я понимал, что если я сяду первым, полосу займу, то ведомые уже не сядут. Стал на посадку заходить последним, даю шасси и щитки на выпуск — не выпускаются. Сажусь «на брюхо». На выравнивании (а это высота метра 1,5) потерял сознание, но приземлился. Как? Понятия не имею. «Ил» сам сел. Что интересно, мой стрелок уцелел, не пострадал ни при атаке «мессера», ни при посадке. А меня из кабины буквально выковыривали. Фонарь не могли открыть — корпус от удара сильно деформировался и фонарь заклинило. Так притащили здоровенный кол и только им смогли сдвинуть фонарь. Я этого не видел, мне рассказывали. Я только в госпитале в себя пришел. В Беломорске. Провалился я там дней 25, а потом снова в полк, обратно воевать. Когда прибыл на аэродром, мне сразу мой «Ил» показали. Его, конечно, сразу списали и как стащили его с полосы, так и остался он лежать у границы аэродрома. «Иди, говорят, полюбуйся». 126 вмятин и пробоин от 20-мм снарядов и пулеметных пуль! И только один снаряд сумел пробить броню, да и то в кабину проникло совсем немного осколков, хотя снаряд разорвался почти у меня над головой.

Что касается бронестекла, то и оно тоже было очень надежным. На меня раз в лобовую атаку «мессер» зашел. Я как раз из пике выхожу и — оп! — вот он мне навстречу стреляет, только огоньки сверкают. Настолько неожиданно все получилось, что я даже на гашетки нажать не успел. Он проскочил и смылся (испугался, наверно, больше моего). Перепутал штурмовик с кем-то. Обычно-то немецкий истребитель на «Ил» в лобовую в жизни не зайдет. Так вот, влетел этот немец мне 20-мм снаряд в лобовое стекло. Так оно все только трещинами пошло, такой «паук в паутине» образовался. То же самое получилось, когда мне в лобовую броню снаряд от «эрликона» попал — только трещины. Нет, броня на штурмовике вещь очень стоящая и безусловно необходимая. Без брони штурмовика нет» .

Заметим, что три немецких летчика по результатам снимков фотопулемета отчитались в сбитии Рябушко, хотя тот за войну ни разу не сел вне аэродрома. И Хартман, к примеру, рассказал американцам байку о том, что в июне 1944 г. он, израсходовав всего 120 патронов, сбил подряд три штурмовика Ил-2, которые штурмовали позиции немецкой артиллерии, т. е.

находились над немецкой территорией. И, наверное, эти «Илы» у него и были записаны в той летной книжечке, которую украли американцы, как 248, 249 и 250 сбитые самолеты.¹⁸¹ Но в дневнике боевых действий JG-52 напротив записанных историками номеров сбитых самолетов Хартмана 244–250 в графе «Тип» сбитого самолета одиноко стоит «Як-9», реально зафиксированный штабом.

Объяснений такой разницы американцы не дают, и поэтому причину этого надо отыскивать самим. Все апологеты немецких асов с пеной у рта уверяют, что факт сбития немецким асом самолета, который записан ему в летную книжку, тщательно проверялся и подтверждался.

Цитировать очень длинно, поэтому я апологетам перескажу своими словами, как «проверялся» факт сбития Хартманом 301-го самолета. 24 августа 1944 г. Хартман слетал утречком на охоту и, прилетев, сообщил, что у него уже не 290, а 296 побед над «иванами». Покушал и снова полетел. За этим полетом следили по радиоразговорам, и Эрих не подвел — он по радио наговорил еще 5 побед. Итого стало 301. Когда он сел, на аэродроме уже были цветы, флаги, гирлянда ему на шею (как у нас Стаханова из забоя встречали), а утром следующего дня его вызвал командир JG-52 и сообщил: *«Поздравляю! Фюрер наградил тебя Бриллиантами»*.¹⁸² И ни малейшего намека на то, что кто-то пытался проверить эту байку о том, что он в один день и в двух боях сбил 11 самолетов. А в дневнике боевых действий за 24 августа штаб записал ему только «Аэрокобру». Одну. И все.

В связи с этим у меня возникает гипотеза. То, что 352 сбитых Хартманом самолета — это брехня, по-моему, уже всем должно быть ясно. В его летную книжку записывали все, что он придумает, или, в лучшем случае, те самолеты, по которым он стрелял и что было зафиксировано фотопулеметом. Но **точную** цифру сбитых самолетов немцам-то ведь надо было знать!

Поэтому полагаю, что штаб JG-52 запрашивал у наземных войск подтверждения о сбитых самолетах (ведь Хартман сбивал над своей территорией, и наземные войска могли это подтвердить). Если сбитие подтверждалось, то наземные войска могли подтвердить и тип самолета. Тогда сбитый самолет заносился в список, и этот список штаба JG-52 посылался в штаб Люфтваффе. Но если сбития заявленного самолета или его обломков никто не видел, то такая «победа» отсылалась только в министерство пропаганды Геббельса. Я не вижу другого логичного объяснения.

Конечно, могли быть накладки, скажем, подбитый самолет дотянул до своей территории, упал в глухом месте, пехота не смогла определить его тип и т. д. И, наверное, Хартман сбил больше, чем проставлено в дневнике JG-52, но все же... В дневнике штаба из заявленных Хартманом 202 сбитых советских и американских самолетов ему проставлено всего лишь 11! Правда, в одном случае тип самолета стоит во множественном числе — «Мустанги». Хартман заявил их в этот день аж 5 штук. Даже если их все добавить, то будет 15. Негусто из 202 заявленных побед, не так ли? Это я погорячился, когда написал, что число побед Хартмана надо делить на 7,5. Делить-то надо на 20!

Но это не все, что из дневника боевых действий JG-52 можно выжать о Хартмане. Давайте представим себя на его месте и полетим вместо него вдоль линии фронта. Каких советских самолетов — бомбардировщиков или истребителей — мы встретим больше? Хартман попал на фронт в 1943 г., а с начала 1942 года по 9 мая 1945 года наша авиапромышленность произвела 44 тыс. истребителей и более 52 тыс. штурмовиков и бомбардировщиков. Получили от союзников около 11 тыс. истребителей и несколько более 3 тыс.

бомбардировщиков. То есть, в общем количестве ВВС СССР бомбардировщики составляли примерно 50 %. Тут, конечно, есть нюансы, но они взаимоисключающие: бомбардировщики чаще сбивались, поэтому в реальном строю их в процентах должно быть меньше, чем

¹⁸¹ Белокурый рыцарь, с. 125–126.

¹⁸² Белокурый рыцарь, с. 145–151.

построено; зато истребители в системе ПВО были рассредоточены по всей стране и на фронте их было меньше. То есть, мы не сильно ошибемся, если предположим, что на месте Хартмана при полете вдоль линии фронта каждый второй встреченный нами советский самолет должен быть штурмовиком или бомбардировщиком.

Более того, урон немцам наносили именно штурмовики и бомбардировщики, следовательно, нас не должно было бы удивить, если бы в списке тех самолетов, по которым стрелял Белокурый Рыцарь, защищая свой Рейх, бомбардировщики составили 50 %. А истребители Хартман сбивал бы только те, которые мешали ему сбивать бомбардировщики.

А что было на самом деле?

В дневнике боевых действий JG-52 в графе «Тип» сбитого самолета на все 202 «победы» Хартмана нет ни одного бомбардировщика. В его летной книжке из 150 внесенных туда самолетов бомбардировщики составили: Ил-2 — 5; Пе-2 — 4; А-20 «Бостон» — 1; По-2 — 2 машины. Итого: 12 бомбардировщиков из 150,¹⁸³ что составляет 8 %. Не 50 %, как полагалось бы иметь настоящему рыцарю, а всего 8!

Новосибирские исследователи очень скрупулезно исследовали боевую деятельность Александра Ивановича Покрышкина, проанализировав его дневники, боевые документы полка, воспоминания соратников, прочие источники, и пришли к выводу, что Покрышкин за время войны уничтожил 116 немецких самолетов, сбив 94, подбив 19 и 3 сжег на земле. Само по себе это количество меня не волнует, тем более что и сам Покрышкин, чисто русский человек, не придавал ему значения и никогда никому не собирался его доказывать. Русские никогда скальпов не снимали, ушей не отрезали и количеством убитых врагов никогда не хвастались. В данном случае важен расклад по типам самолетов, а его пропорция при любом количестве сбитых сохранится.

Покрышкин сбил 36 Ме-109 и 3 ФВ-190, хотя последние истребителями можно считать лишь условно. Итого — 39 истребителей, или 41 % от всех сбитых. Остальные — бомбардировщики, штурмовики, разведчики и один самолет связи: Ю-87 — 23; Ю-88 — 18, Ме-110 — 4; Хеншель-129 — 1; Хеншель-126 — 4; «Шторх» — 1. Всего 51 самолет, или 54 %. И четыре транспортных самолета Ю-52.¹⁸⁴

Советский Союз за 1941–1945 годы построил 11 202 бомбардировщика Пе-2, а Хартман всего 4 раза по ним стрелял за всю войну. Это отчего так? Ответ — это опасное дело было Хартману не по плечу. А оно было опасное, летчик Пе-2 Т.П. Пунев вспоминает:

« Т.П. Пе-2 мог немецкому истребителю такое устроить, что мало не покажется. Элементарно. Скорость у «пешки», конечно, поменьше, но великолепная маневренность и возможность ведения всеракурсного огня шансы уравнивали. Огня штурманов и стрелков немецкому истребителю следовало реально бояться, поскольку их возможности его сбить были весьма велики, на мой взгляд, намного больше, чем у их летчика сбить «пешку» огнем курсовых пулеметов. Поэтому, если одиночный «мессер» или «фоккер» напал на одиночную «пешку», то еще неизвестно было, кто кого завалит.

На «охоте» или разведке одиночная «пешка» уходила от истребителей довольно легко. В пике скорость набрал, и только они нас и видели. Главное, засечь их вовремя.

Если же ты их прозевал, то от пары истребителей на один Пе-2 можно было и отстреляться, отбив им охоту нападать. Запросто. Хорошо обученный экипаж, не супер, а просто хорошо обученный, на «пешке» большие шансы против пары истребителей имел.

Конечно, если количество немецких истребителей было больше пары, то у одиночной «пешки», шансы от них уйти были невелики. В отличие от атаки бомбардировщиков в строю одиночную «пешку» можно атаковать со всех сторон.

¹⁸³ Белокурый рыцарь, с. 294 — 297

¹⁸⁴ А.И. Покрышкин. Бой требует мысли. Новосибирск: АВИОН, 1998, с. 33.

Летал я как-то раз на «охоту» и «охотника» подловили. Дело было в 44-м, над Польшей. Как они меня гоняли! Пара «мессеров». Оторвались мы от них, кончилось у них горючее. Плюнули они на меня, сказали, видимо: «Черт с ним!» — и полетели домой. Но заколебали они меня так, что мы забыли, где мы. Полная потеря ориентировки. Заблудились откровенно.

А.С. Какой из истребителей, «мессер» или «фоккер», считался более опасным?

Т.П. «Фоккер». Он нес более тяжелое вооружение, он был быстрее. У меня сложилось впечатление, что он вообще был получше «мессера». Только он поздно появился.

А.С. Сколько обычно немецких истребителей использовалось для атаки девятки Пе-2?

Т.П. Обычно от четверки до восьмерки. Иногда могло быть и больше, иногда меньше. Под конец войны могли и в одиночку на девятку кинуться. В основном количество немецких истребителей было кратно двум, поскольку основой строя немецкой истребительной авиации была пара.

Если бомбардировщик идет в жестком строю, где все друг друга прикрывают, то его (бомбардировщик) может атаковать не больше двух истребителей, поскольку у них (истребителей) ограничены направления атаки, т. е., сколько бы немцев не было, в таком бою противник твоего экипажа — это конкретная атакующая пара. Ну, а против пары Пе-2 хорошие шансы имел.

Большое количество истребителей опасно тем, что способно атаковать много и часто. Не успеешь одну пару отбить, уже вторая насаждает, а тут уже и третья, и так без конца. Не успел, «зазевался», и тебе кранты.

А.С. Для того чтобы сорвать бомбометание девятки Пе-2 сколько нужно истребителей?

Т.П. Много. Это потому, что надо сбить несколько бомбардировщиков.

Чтобы сорвать бомбометание девятки бомбардировщиков, нужно сбить ведущего этой девятки, а до него добраться можно только через ведомых. Это значит, что надо сбить двух-трех ведомых, а они своего ведущего прикрывают изо всех сил, поскольку штурман ведущего осуществляет основное прицеливание — это мозг группы, он вычисляет удар.

Этот штурман даже оборонительного огня не ведет — целится. В случае с девяткой Пе-2 могу сказать, что там сбить ведущего вообще превращается в проблему, поскольку оборонительные возможности «пешки» очень высоки. Чтобы девятка Пе-2 ушла с курса, надо поразить не менее трех бомбардировщиков. Сбить девятку с курса необычайно сложно.

А.С. А бывало, чтобы у вас сбивали три самолета зараз?

Т.П. Бывало и шесть, но это удовольствие немцы имели только в первые два года войны. В конце войны самое сильное истребительное противодействие мы имели при атаке венгерских нефтепромыслов. Эти районы немцы прикрывали истребителями очень здорово. Много их было. Там бывало, что за вылет мы теряли по две-три машины, но ведущего — очень редко»

Свои слова Тимофей Пантелеевич Пунев подтверждает собственной биографией. На Пе-2 он совершил 43 засчитанных боевых вылета и 9 «возвратов», т. е. 9 раз вернулся на аэродром с бомбами из-за неисправности самолета, либо потому, что цель была закрыта, скажем, туманом и т. д. В половине вылетов его Пе-2 атаковали немецкие истребители, члены его экипажа дважды были ранены, но его самолет ни разу не был сбит. Зато он курсовыми пулеметами сбил два немецких истребителя. А у нескольких экипажей его полка на счету было по 5 сбитых самолетов. Так что не случайно на «боевом счету» Хартмана так мало «пешек».

А видя, как воюют «асы», так же начинали воевать и остальные немецкие летчики, по крайней мере, большинство из них. Давайте вернемся на Курскую дугу. В первый период в небе над ней у немцев было абсолютное превосходство в воздухе. Это отмечают и немецкие ветераны, и ругань советских наземных войск в адрес своей авиации (истребителей) зафиксирована и в советских источниках. Это видно и по цифрам.

На северном фесе Курской дуги немецкий 8-й воздушный флот с 5 по 11 июля выполнил 8917 боевых вылетов, а противостоящая ему наша 16-я Воздушная армия — всего 6299. на южном фесе немецкий 8-й авиакорпус с 5 по 18 июля выполнил 15 114 боевых вылетов, а противостоящие ему 2-я и 17-я Воздушные армии — в сумме всего 12 597.¹⁸⁵

Из потерянных самолетов, судьба которых была известна, 2-я Воздушная армия потеряла 73 бомбардировщика сбитыми немецкими истребителями и 75 сбили немецкие зенитчики. Учитывая, что из них 124 самолета были штурмовиками Ил-2, которые летают у земли и сильно подвержены огню многочисленных у немцев 20-мм зенитных автоматов, то, казалось бы, так и должно быть. Но и из 129 сбитых истребителей с известной судьбой 35 — сбиты немецкими зенитчиками.¹⁸⁶

У 17-й Воздушной армии такая же статистика: 64 самолета всех типов сбиты немецкими истребителями и 68 — зенитчиками. Из 37 сбитых истребителей 9 сбито зенитным огнем.¹⁸⁷

То есть немецкие истребители постоянно висели в воздухе, но потери от них не были определяющими не только для нашей ударной авиации, но и для истребителей. Более того, даже если наш самолет числился в сбитых немецким истребителем, то и в этом случае дело без участия зенитчиков могло и не обойтись. К примеру, три полка нашей 221-й бомбардировочной авиадивизии бомбили немцев с горизонтального полета с «Бостонов» — американских бомбардировщиков, летавших на большой высоте, плохо простреливаемой немецкими зенитками. Казалось бы, что у этой дивизии основные потери должны быть от немецких истребителей. Но, как следует из журнала боевых действий, из 35 потерянных самолетов 1 потерпел катастрофу при взлете, 26 сбиты зенитной артиллерией над целью и 8 сбиты истребителями. Но как! Скажем, капитан Маслиников *«в районе цели подбит ЗА. Уходил на свою территорию на одном моторе, добит ИА противника. Один член экипажа выпрыгнул на парашюте»*. Или лейтенант Кондрашин *«подбит ЗА, повторно атакован ИА. Вынужденная посадка в районе д. Хмелевое. Три члена экипажа ранены, один пропал без вести»*. Или капитан Кондрашов *«подбит ИА в районе д. Хитрово при уходе от цели. Совершил вынужденную посадку»*.¹⁸⁸

Конечно, надо добивать подбитые зенитчиками самолеты, конечно, надо сбивать их даже тогда, когда они уже отбомбились и уходят от цели, но если истребители только этим и занимаются, то чего удивляться, что на Курской дуге *«3-я танковая дивизия СС «Мертвая Голова» после нескольких налетов советских штурмовиков в течение одного дня потеряла до 270 единиц боевой техники: танков, «самоходок», бронетранспортеров. Чтобы избежать больших потерь, немецким танковым частям пришлось перейти к рассредоточенным порядкам. А это существенно затрудняло управление войсками и замедляло всякое передвижение бронетехники»*.¹⁸⁹

И чего удивляться, что там же немецкие бомбардировщики сбрасывали бомбы, не долетев до советских войск, и делали это порою очень удачно. Скажем, 13 июля в 11 часов 20 минут неопознанная эскадрилья Хе-111 сбросила бомбы прямо на командный пункт 3-го танкового корпуса немцев. Погибло 5 офицеров (среди них командир 144-го гренадерского полка

¹⁸⁵ Авиация в битве над Курском, с. 188

¹⁸⁶ Там же, с. 189.

¹⁸⁷ Там же.

¹⁸⁸ Там же, с. 196.

¹⁸⁹ С. Кузнецов. Бронированный штурмовик Ил-2. М.: Экспринт, 1998, с. 34.

майор фон Биберштайн и командир батальона 6-й танковой дивизии кавалер Рыцарского Креста капитан Екель), 15 унтер-офицеров и 56 военнослужащих было ранено.¹⁹⁰ Добавим к этому уже сказанное — немцы всех асов Восточного фронта забирали на Запад сбивать американские и английские бомбардировщики, но Хартман дважды от этого ускользнул. Остается сделать вывод: **Хартман как огня боялся атаковать бомбардировщики! Боялся всего, что связано с реальным риском для жизни!**

Бандит!

Так, может, все немецкие асы-«охотники» были такими же «рыцарями», как и Хартман? Не думаю, просто если у немцев и были настоящие рыцари, то они долго не жили, и записать на себя столько сбитых самолетов, сколько это сделал Хартман, просто не успевали. К примеру, Альфред Гриславски, у которого начинающий Хартман был ведомым. Гриславски специализировался на сбивании наших Ил-2. Для этого ему надо было прорваться сквозь строй наших истребителей и, преследуемому ими, бросаться на пулеметы бортовых стрелков Ил-2. И Гриславски это делал. Он был множество раз ранен, его постоянно сбивали. В один день его сбили 4 раза, он выпрыгивал с парашютом или шел на вынужденную посадку, пехота привозила его на аэродром, он садился в новый самолет и снова летел драться. Наконец он получил тяжелое ранение и был списан со 133 победами. (Да и то, судя по всему, липовыми.)

Хартман так воевать боялся!

И страх надоумил его на «собственную» тактику боя, которой он хвастается непрерывно, хотя она является общей для всех немцев. Он учит (выделено им):

«Если вы видите вражеский самолет, вы совсем не обязаны тут же бросаться на него и атаковать. Подождите и используйте все свои выгоды. Оцените, какой строй и какую тактику они используют. Оцените, имеется ли у противника отбившийся или неопытный пилот. Такого пилота всегда видно в воздухе. Сбейте ЕГО. Гораздо полезнее поджечь только одного, чем ввязываться в 20-минутную карусель, ничего не добившись. Все вражеские пилоты увидят сбитый самолет, что окажет серьезное психологическое воздействие».¹⁹¹

Прокомментирую: психологическое воздействие — вещь двоякая: храбрые от этого придут в ярость.

Эта его тактика означала следующее. Он, напоминая, был отличный пилот с особо острым зрением и советские самолеты замечал с такого расстояния, когда они его увидеть не могли. Заметив, куда они идут и в каком строю, он на большой высоте занимал такую позицию, чтобы можно было напасть на истребители сопровождения сзади, незаметно для них. Затем на большой скорости делал маневр, сближался и бил по не заметившему его истребителю. А так как с радиосвязью у нас дело было неважно, то подвергшийся нападению летчик не всегда мог предупредить товарищей. Поэтому у Хартмана часто была возможность ударить еще по нескольким. Но как только они его замечали, он немедленно удирал, а наши истребители, привязанные к сопровождаемым бомбардировщикам, преследовать его не могли. А на большом удалении он снова, незаметно для наших, маневрировал и снова получал возможность удара. И всегда по истребителям! Ведь если прорываться к бомбардировщикам, то наши истребители его заметят и атакуют. Хартман этого боялся: он, как шакал, нападал только на отставших и только внезапно. Сохранить свою паскудную жизнь для него было самым главным.

¹⁹⁰ Авиация в битве над Курском, с. 169

¹⁹¹ Белокурый рыцарь, с. 120.

Он считал, что изобрел магическую формулу войны:

«Эта магическая формула звучала так: «Увидел — решил — атаковал — оторвался». В более развернутом виде ее можно представить так: если ты увидел противника, реши, можно ли его атаковать, захватив врасплох; атакуй его; сразу после атаки отрывайся; отрывайся, если он заметил тебя до того, как ты нанес удар. Выждидай, чтобы атаковать противника в удобных условиях, не позволяй завлечь себя в маневренный бой с противником, который тебя видит»

Заметьте, ему даже не важно, какой силы противник, если он тебя видит — надо удирать. Хартман, к примеру, хвастается таким боем. Он летел с ведомым у себя в тылу, и на них напал одинокий Як. Хартман уклонился от удара, и они вдвоем попытались Як сбить. Но тот пошел один и другой раз в лобовую атаку на белокурого рыцаря Рейха. Хартман сначала уклонялся, а потом с ведомым попросту удрал, а когда Як, потеряв их из виду, пошел домой, они догнали его, подкрались и сбили¹⁹³. Ну, спортсмен! Ну, рыцарь! Ну, джентльмен! Представьте, что некий тип из-за угла глушит прохожих, а если оглушить не удастся, то сразу же удирает. А потом заявляет, что так как он оглушил 352 человека, то является чемпионом мира по боксу и какие-то там Покрышкин с Кожедубом, у которых едва по 60 побед нокаутом на ринге, ему и в подметки не годятся.

Причем, когда Хартман диктовал свои мемуары американским придуркам, он, видимо, веселился как мог. Всю книгу объяснял им, что его принцип — «ударил и убежал», что даже при двойном превосходстве в силах он удирал, но, когда ему потребовалось объяснить, почему он трусливо пересел со своего разукрашенного самолета на обычный, незаметного цвета, то он навесил американцам лапшу на уши типа того, что русские, увидев его раскрашенный самолет, удирали и он никого не мог сбить. И американские придурки это старательно записали, а сегодня и наши придурки Хартману поддакивают. Кстати, Андрей Сухоруков задал Н.Г. Голодникову вопрос по поводу встречи Хартмана с Покрышкиным. *«А.С. Эрих Хартман признался, что дважды уклонялся от боя с А.И. Покрышкиным. Нет, право на время и место боя у Хартмана было, тут он приказа не нарушил, но сейчас в отношении такого поступка Хартмана существует две точки зрения: 1-я — Хартман струсил, а это никого не красит. 2-я — избежав этого весьма опасного боя с непредсказуемым концом, Хартман поступил правильно, поскольку на других участках фронта сбил множество советских самолетов, чем нанес противнику куда больший урон, чем даже если б он сбил одного Покрышкина. На ваш взгляд, какая точка зрения из этих двух правильна?»*

Н.Г. Тут не может быть столь однозначных мнений, тут надо рассматривать ситуацию с двух позиций. Первая. Если в воздухе встретились «свободные охотники», там «пара против пары» или «шестерка против шестерки», то Хартман, безусловно, поступил правильно. Скорее всего, внезапно атаковать Хартман не имел возможности (не тот противник), а такая подготовка к маневренному бою, какую имел Покрышкин, Хартману и не снилась. Вероятнее всего, уклоняясь от этого боя, Хартман просто верно оценил свои силы и возможности. Не готов он был для такого боя. У нас Сафонов несколько раз сбрасывал немцам вымпела, вызывая на бой любого из немецких асов, хоть Мюллера, хоть Шмидта, да хоть кого. На И-16! Они ни разу ему не ответили и ни разу в воздухе, в поединке, не встречались.

А.С. Что, кроме шуток, вымпелы бросал? Я думал, это легенда.

Н.Г. Нет, это не легенда, так и было. В самый центр аэродрома вымпелом попал. «Вызываю в такое-то время, в таком-то районе, один на один». Ни один не согласился. В общем-то, понятно — зачем им это нужно? Он в групповом бою, что его «команда» затеет, заберется повыше и будет отбившихся сшибать. А «один на один» результат совершенно непредсказуемый, тем более немцы знали, что для маневренного боя с такими ведущими советскими асами, как Сафонов, подготовка у них недостаточна. Я же говорил, немцы вели войну очень расчетливо.

А.С. Вы сказали, что случай с Хартманом надо рассматривать с двух позиций, а какая вторая?

Н.Г. Вторая. Покрышкин не на свободной охоте, а сопровождает ударные самолеты (бомбардировщики или истребители) или район прикрывает. Покрышкин ведь всю войну во фронтовой авиации провоевал, а они на охоту не часто летали. Обычно — на прикрытие района или на сопровождение бомбардировщиков. И, как ты понимаешь, элитный гвардейский полк — полк Покрышкина — абы кого прикрывать не пошлют и на второстепенное направление не поставят, наверняка поставят туда, где главный удар наносится. Так вот, в случае «Покрышкин прикрывает «бомберы», Хартман был ОБЯЗАН атаковать. Не Покрышкина, конечно, а бомбардировщики. Другое дело, что безнаказанно сбивать бомбардировщики Покрышкин просто не дал бы. Здесь, конечно, убежать Хартман не имел права. Могло быть и так — Покрышкин прикрывает район, а Хартман должен район расчистить для действия своих ударных самолетов. В этом случае тоже никуда не денешься — надо драться, убежать нельзя. Здесь, если Покрышкина боем не связать, то он «бомберы» в клочья порвет, что Покрышкин очень часто и делал. Так что все надо рассматривать в зависимости от ситуации».

Могут сказать, что все же Хартман, пусть и трусливо-бандитским способом, но сбил очень много наших летчиков, и неважно, как именно называется этот способ, ведь на войне важен результат. Это так. Но давайте задумаемся над результатом побед Хартмана.

Представим, что полк Ил-2 под прикрытием полка Ла-7 полетел штурмовать станцию разгрузки немецкой дивизии. А эскадрилья Хартмана с помощью своей «формулы» без потерь сбивает у прикрытия 10 наших истребителей или пусть даже всех. Формально это достижение. А фактически? Полк истребителей на станции превратит в груды кровавого мяса полк немецкой пехоты. А то, что наши истребители понесли потери, — так ведь война без потерь не бывает, а истребители и предназначены для того, чтобы своей ценой защитить бомбардировщики. А вот если бы Хартман пусть и ценою потерь своей эскадрильи и, не трогая ни одного нашего истребителя, сбил все Ил-2, то полк немецкой пехоты был бы жив, а полк Ла-7 стал бы никому не нужен без бомбардировщиков.

Война ведь не спорт, тут нужна одна Победа на всех, а не голы, очки, секунды у каждого. С какой стороны ни глянь — хоть с военной, хоть с моральной — не был Хартман ни рыцарем в полном смысле этого слова, ни спортсменом. Трусливый бандит, хотя и выдающийся. Не орел, а гриф-стервятник.

Мастер газовых атак

На этом можно было бы и закончить рассказ об этом рыцаре Рейха, если бы этот подонок не нагородил кучу мерзостей о нас и нашей армии. Его, видите ли, в плену после войны заставили работать, и эта тварь выплеснула тонны лжи на наших отцов. Поэтому и возникла у меня мысль рассмотреть еще один его подвиг — побег из советского плена.

Я приведу очень длинную цитату из книги, описывающую пленение и побег рыцаря Рейха, и в ней выделю слова, которые попрошу вас отметить в памяти:

«Истребитель легко сел и со скрежетом пробороздил землю. Сейчас Эрих отсюда уберется. Он отстегнул парашют и приготовился покинуть исковерканную машину. Нагнувшись к приборной панели, он начал отвинчивать бортовые часы. Строгий приказ требовал, чтобы все пилоты, пережившие аварийную посадку, забирали с собой этот ценный прибор. Бортовых часов не хватало.

*Сражаясь с заржавевшими винтами, держащими часы, Эрих почувствовал, как его оставляет напряжение боя. «Проклятье, Эрих. Ты сегодня даже **не позавтракал** ». Он оборвал монолог, так как краем глаза уловил какое-то движение сквозь запыленное стекло. Показался немецкий грузовик. Он почувствовал облегчение. Он не знал, как далеко пролетел на запад до посадки на брюхо, но германский грузовик узнал безошибочно. О пилотах*

Люфтваффе, которые совершали посадку на русской территории, мало кто слышал снова. Он возобновил борьбу с часами и поднял голову, только когда скрипнули тормоза. То, что он увидел, **его перепугало**.

Два **огромных** солдата, выпрыгнувшие из кузова грузовика, были одеты в странную форму. Германские пехотинцы носили серо-зеленые мундиры. Мундиры этих солдат были желто-серыми.

Когда эти люди повернулись к разбившемуся истребителю, Эриха пробрал мороз, едва он увидел их лица. Это были **азиаты**.

Русские захватили германский грузовик и сейчас собирались прихватить и немецкого летчика. Эрих покрылся холодным потом, когда двое русских приблизились. Если он попытается бежать, они его пристрелят. Единственный выход — оставаться на месте. Он может притвориться раненым. Он попытается убедить их, что получил контузию во время вынужденной посадки.

Он притворился потерявшим сознание, когда русские вспрыгнули на крыло и заглянули в кабину. Один из них просунул ему руки под мышки и попытался вытащить Эриха наружу. От русских **отвратительно воняло**. Эрих вскрикнул, как от боли, и продолжал кричать и всхлипывать. Русский отпустил его.

Два человека о чем-то переговорили между собой, потом обратились к Эриху.

«**Камрад, камрад**. Война финиш. **Гитлер капут**. Не волнуйся».

«**Я ранен**», — **простонал** Белокурый Рыцарь, показывая правой рукой на живот. Потом он прижал к животу обе руки. Через прикрытые веки он увидел, что **уловка удалась**.

Русские осторожно помогли ему выбраться из кокпита. Эрих стонал и всхлипывал, как настоящий актер. Он опустился на землю, словно ноги не держали его. Русские побежали к грузовику, сняли старый навес и положили «раненого» пилота **на сложенный брезент**.

Они потащили его в кузов, как кучу **мокрого** белья, и осторожно подняли в кузов. Солдаты пытались заговорить с Эрихом и держались достаточно дружелюбно. Они торжествовали, так как эта ночь принесла им большую победу. Эрих продолжал постанывать и хвататься за живот. Встревоженные русские, которые не могли унять его боль, привезли его в свой штаб в соседнюю деревню.

Появился доктор. Он знал несколько немецких слов и попытался провести осмотр. От доктора **пахло одеколоном**. Каждый раз, когда он дотрагивался до Эриха, тот вскрикивал. Поверил даже доктор. Схватившие его солдаты принесли несколько яблок. Эрих сделал вид, что **заставляет себя есть**. Затем он снова вскрикнул, словно все его тело пронизала ужасная боль после того, как он проглотил несколько кусочков яблока. Этот театр продолжался два часа. Затем те же самые два солдата положили его на брезент и понесли обратно к грузовику. Так как они направились на восток, дальше в русский тыл, Эрих понял, что ему нужно смываться. И как можно скорее. Иначе он проведет весь остаток войны в советском плену. Он оценил ситуацию. Грузовик уже проехал 2 мили вглубь русской территории. Один солдат сидел за рулем, **второй** находился **в кузове**, охраняя раненого немецкого пленного. Мысли Эриха мчались галопом. Но тут на западе показался характерный силуэт пикировщика Ju-87.

Немецкий пикировщик пролетел низко над землей. Грузовик затормозил и едва не свалился в канаву. Часовой в кузове испуганно уставился в небо. Тут Эрих вскочил на ноги и ударил его кулаком. Часовой ударился головой о кабину и рухнул на дно кузова.

Откинув задний борт, Эрих выпрыгнул в поле, заросшее высокими подсолнухами, по которому шла дорога. Как только он нырнул в заросли, скрип тормозов показал ему, что бегство замечено. Пригнувшись, он побежал дальше в поле. Эрих слышал треск винтовочных выстрелов и свист пуль над головой» .192

Тупые американцы заглотили эту байку, а мы давайте сэкономим время на обсуждении того, брехня это или нет. Зададимся вопросом — это брехня выдумана от начала до конца или канва у нее реальна?

Думаю, что рассказ точен за исключением некоторых деталей, которые мы попробуем выяснить. Ведь Хартману пришлось рассказывать его сотни раз командирам и товарищам, и если бы он его выдумал полностью, то обязательно бы запутался.

Попутно отметим, что обязательным снаряжением немецкого летчика был пистолет, а летчики имеют сверхбыструю реакцию. наших солдат было всего двое с винтовками — оружием, хорошим для боя на больших расстояниях. Пистолет Хартмана в этой ситуации имел преимущество: пулю большего останавливающего эффекта и скорострельность. Пока каждый из солдат сделал бы по выстрелу, Хартман сделал бы по ним 8 выстрелов из своего «вальтера». Но лицом к лицу с противником он не дерется, и к тому, что мы о нем уже знаем, этот эпизод ничего нового не добавил.

Теперь давайте подчистим мелкую брехню, которая прикрывает главную.

«Азиаты» с Хартманом говорят по-немецки?

Советские солдаты на третьем году войны называют фашистского летчика товарищем?!

Азиаты, как и русские (или русские, как азиаты?), очень много работ считают лишними, и их принцип — никогда не делать лишней работы. А здесь они кладут Хартмана на брезент и так грузят в кузов из человеколюбия к фашисту?

Давайте подробнее об этой операции. Грузят тело человека в кузов так. Берут его под мышки и тащат до борта, затем, захватив одной рукой под руку, а другой под промежность, рывком поднимают, чтобы он лег на пол кузова или на борт (если его лень открыть) центром тяжести (на живот), а после этого забрасывают в кузов его ноги. Готово!

Теперь посмотрите на технологию, предложенную Хартманом. Если человека положить на брезент и поднять за оба конца полотнища, то тело сложится и получится что-то вроде мешка с центром тяжести в самом низу. Как такой мешок поднять на платформу кузова? Это надо, как штангисту, руки с краем полотнища поднимать вверх, что страшно неудобно, а для азиатов, которые обычно ниже европейцев, и невозможно. Значит, одному надо лезть в кузов, становиться на колени и попытаться захватить свой край полотнища, встать с ним и потом практически самому (второму надо поддерживать свой край) втягивать тело в кузов. Чтобы азиаты (да и русские) делали такую дурную работу, требуются очень веские основания и не те, о которых сказал Хартман.

У человека около 5 литров крови, когда он ранен — она вытекает, одежда и руки, которыми он зажимает рану, окрашиваются кровью. У Хартмана крови не было, и все поверили, что он ранен?!

Чему поверил доктор, не видя ни крови, ни гематом? Или этот доктор за 2 года войны симулянтов не видел и поверил в какое-то необычное ранение? Хартман кричал от боли, а доктор ему даже морфия не впрыснул?

Короче, вся эта байка с ранением и с тем, что в нее поверили, шита белыми нитками.

Но остается факт — солдаты, видя, что перед ними крепкий мускулистый мужик, не приняли никаких мер безопасности — не связали его. Да, он стонал и делал вид, что не держится на ногах. Но ведь без крови и следов контузии это должно было вызвать еще большее подозрение, тем более у «азиатов». Да они бы его связали по рукам и ногам и еще бы для верности стукнули прикладом по «тыкве». А вместо этого солдат оставался в кузове с Хартманом один на один. При езде в пустом кузове по проселкам ничего, в том числе и винтовку, держать в руках невозможно — ими нужно держаться за борта, чтобы тебя не бросало по кузову. Почему этот солдат и без оружия не боялся, что Хартман на него нападет? Не бояться только тогда, когда чувствуют свое огромное преимущество, но физического преимущества не было, а криками о боли «азиатов» (и именно их), повторяю, не обмануть. Остается одно — солдаты презирали Хартмана до такой степени, что потеряли осторожность и перестали бояться.

Все сомнения сводятся к одному вопросу — что Хартман сделал такого, что вызвал презрение, превысившее чувство самосохранения? Валялся в ногах, плакал, унижался, кричал: «Гитлер капут, камрады»? Наверное, но вряд ли бы «азиаты» слишком поверили и этому.

Версию о том, что произошло, мне подсказал следующий факт. Во всей биографии Хартмана он ни разу не затрагивает тему запаха, хотя был он в разных местах и в разных обстоятельствах. А в эпизоде своего плена он дважды вспоминает (спустя десятилетия) о запахах. Причем, если в первом случае, допустим, он просто хотел оскорбить солдат, то почему он держит в памяти, что от врача пахло не карболкой, а одеколоном?

Не знаю, прав ли я, но думаю, Хартману вбились в голову запахи оттого, что на протяжении всего этого события его преследовал какой-то запах, о котором он и говорить не может, и забыть его не в состоянии. Не имея возможности говорить об этом запахе, он говорит о других.

Давайте сведем вместе такие обстоятельства:

- врач не оказывает никакой помощи ценному «языку», офицеру;
- солдаты таскают его на брезенте, вместо того чтобы, подхватив под промежность, вбросить в кузов;
- его преследовал какой-то запах;
- о себе сказал, что его грузили, «как кучу мокрого белья», хотя белье никогда на брезенте не носят, откуда эта ассоциация — «мокрого»?
- солдаты презирали его до потери чувства осторожности;
- он описывает всех, как очень ласковых к нему, заклятому врагу, — способ убедить всех в том, что к нему не было презрения;
- он зачем-то счел нужным вспомнить, что не завтракал.

Достаточно много вопросов, чтобы не попытаться объединить их одним ответом. Он такой. Когда Хартман неожиданно для себя увидел, что из грузовика выходят советские солдаты, то от страха с ним приключилась «медвежья болезнь». Думаю, что во фронтовых условиях это не столь уж редкое явление, хотя оно и не сильно украшает белокурого рыцаря Рейха. Во всяком случае, надо признать, что и эта тевтонская хитрость ему удалась. Счастливчик!

* * *

Возникает вопрос: почему немецкая пропаганда назначила в «герои» именно Хартмана? Думаю, что он подходил по внешним данным для ведомства Геббельса. Ведь что в тот момент требовалось? Нужно было, чтобы тысячи молодых немцев сели в самолеты и храбро ринулись на русских, нужен был пример того, что это не так уж и трудно, что русских можно бить пачками. Для примера нужен был молодой немец и, само собой, фотогеничный. Хартман подходил идеально.

Судя по всему, пропагандисты готовили нескольких «героев», но те слишком ответственно подошли к этому делу и погибли. Скажем, в Курской битве погиб Г. Штрассель, 25 лет. С начала войны по конец 1942 года у него при 150 боевых вылетах было 14 побед. Но перед Курской битвой из него явно начали делать героя: в июне 1943 года ему записали 18 побед, а с начала битвы — с 5 по 8 июля — ему записали 30 побед и довели счет до 67. (У Хартмана на 5 июля 1943 года числилось 15 побед с ноября 1942 года.) Поэтому не исключено, что Штрассель стал бы «лучшим асом мира», если бы его карьеру 8 июля не прервал капитан Силуков196.

Свято место не бывает пусто, и героем начали делать Хартмана, разрешая этому трусу приписывать себе невероятное количество побед.

Глава 8. Воздушные бои на Востоке

Надо видеть

Профессионалами у нас считаются те, кто получает деньги за какую-то работу, а поскольку для исполнения этой работы требуются знания, то профессионал — это тот, кто получает деньги за то, что он якобы знает то, за что получает деньги. Однако жизнь показывает, что очень часто за словом «профессионал» прячется тупой бездельник, который деньги получает, а знаний не имеет. И в этом плане гораздо авторитетнее выглядят дилетанты (любители), которые деньги за свои знания не получают, а накапливают специальные знания, потому что это их увлекает и делает жизнь интереснее. Они действительно часто знают больше, нежели «профессионалы».

Но для любителей существует опасность, и они должны о ней знать. Каким бы тупым ни был профессионал, но он часто видел то, что знает, он имеет образное представление о предмете. Вот, скажем, глупый офицер, который мало знает и о своем деле, и о войне. Но он видел танк, он водил его на учениях, он стрелял из него. Танк для него — это не картинка в книжке, как для любителя. Поэтому любителю, чтобы действительно разбираться в предмете увлечения, нужно иметь фантазию, нужно уметь воображать то, о чем читаешь. Иначе любитель будет просто запоминать слова и, сколько бы много он их ни запомнил, без воображения он останется профаном.

Что я имею в виду? Вот вы читаете, скажем, описание боя. Параллельно с прочитанным у вас в воображении должна возникать картина этого боя. Автор пишет про окоп, пушку, пушка заряжается, стреляет и т. д. И у вас в уме должна возникать картина окопа, казенная часть пушки, снаряды, прицел, то, что видно в прицеле, и т. д. Может случиться, что в какой-то момент у вас картина исчезнет, поскольку вы наткнетесь на непонятный текст, — вы не в состоянии будете сообразить то, о чем пишет автор. И тут одно из двух: либо вы недостаточно знаете детали предмета и вам нужно их дополнительно изучить, либо автор врет и того, о чем он пишет, быть не может. Если вы в себе способность к фантазированию не развиваете, то вам остается либо верить в то, что вы прочитали, либо не верить. Вам будет не до понимания. Вот почему доктор Базарный и вопиет, что у детей нужно с ранних лет развивать образное восприятие знаний, а не их механическое запоминание.

Снова немецкие асы

И вот любитель истории Андрей Морозов становится грудью на защиту чести и достоинства поруганных мною немецких летчиков и, в частности, «лучшего аса всех времен и народов» Эриха Хартмана, на мой взгляд, как вы выше видели, самого подлого и трусливого из всех известных немецких летчиков-истребителей. Морозов присылает в «Дуэль» статью, и цель ее не вызывает у меня возражений, поскольку Андрей пишет: *«Могу в ответ на это заверить читателя, что вся статья Ю.И. Мухина — большая пропагандистская фикция и к реальности отношения не имеет. В реальности лучшие наши пилоты и лучшие немецкие к завершающему этапу войны находились примерно на одном уровне профессионализма. Что позволило лучшим немецким пилотам одержать значительно большее число побед, чем одержали лучшие советские пилоты, так это только то, что летная активность немецких пилотов-истребителей была значительно выше. По соотношению побед и воздушных боев Хартман и Кожедуб примерно равны. 800 боев и 352 победы против 120 боев и 62 победы. Лучшее, что нашли в военном деле наши противники, наши летчики в меру технических возможностей своих самолетов переняли, а недостатки своей техники восполнили массовым героизмом. И победили в конце концов за счет того, что смогли превзойти немцев по уровню общей подготовки обычных пилотов. Сколько бы ни сбивал Хартман в 44-м, он один радикально изменить ситуацию не мог, потому что немецкие пилоты-новички гибли все быстрее и быстрее. Впрочем, подробный анализ этих событий — тема отдельной*

большой книги. Пока же хочется заметить, что здравая оценка возможностей противника действительно предотвращает поражения, а подобные шапкозакидательские статьи только множат их».

Должен сказать, что если болтать, не соображая, что болтаешь, то это «множит» поражения гораздо сильнее.

Итак, цель, как видите, у Морозова очень благородная, и под эту цель я дал бы всю его статью, не обращая внимания на ее размер, если бы Андрей представлял, что он в статье наговорил. Для примера я приведу из нее пока два отрывка. Они оба касаются одного эпизода из воспоминаний Хартмана вот по какому поводу.

К концу войны немцам катастрофически не хватало горючего, у них даже самолеты стали реже летать по этой причине. А тут американцы начали бомбить нефтепромыслы Румынии — единственного немецкого источника нефти. Эскадру, в которой летал Хартман, с Восточного фронта посылают в Румынию с задачей не допустить этих бомбежек. В первый вылет Хартман и не пробует пробраться к строю американских «Летающих крепостей», а отчитывается о сбитии зазевавшихся американских истребителей сопровождения. Еще три вылета он летает вокруг строя американских самолетов, но зазевавшихся истребителей не находит и, расстреляв в воздух патроны, возвращается на базу. А в пятом вылете он совершает позорнейший поступок: в страхе, что его убьют погнавшиеся за ним американские истребители, он из совершенно исправного самолета выпрыгивает с парашютом. Я так и написал об этом в первой статье, но вот Андрей Морозов разоблачает мою «фигуру»:

«Переведем, что называется, с идиотского на русский. Хартман выходит атаковать строй в несколько десятков В-17 одной четверкой Ме-109. Согласитесь, не допустить бомбежки в данном случае невозможно. В-17 не тихоходные одномоторные «юнкерсы» и вчетвером заставить их сбросить бомбы куда попало и улететь, мягко говоря, трудно. Можно только нанести врагу максимальный ущерб. Именно это и делает Хартман».

Нет, Андрей, вы перевели не на русский, а на трусливый. Вот из-за таких, как Вы, солдат, офицеров и генералов Красная Армия и отступала до Москвы и Кавказа. Они были такими же умными, как и вы, т. е. хорошо знали, что остановить немцев невозможно, а можно только из-за Урала нанести им ущерб. Но благо, что тогда в Красной Армии были и дураки, которые этого не знали, и немцев все же остановили. А то ведь не известно, родились ли бы мы с вами.

Далее, с чего это вы взяли, что командиром JG52 был идиот, который на перехват нескольких десятков американских самолетов послал только звено Хартмана, имея в своем распоряжении около сотни истребителей? Хартман об этом обстоятельстве, разумеется, забыл упомянуть, но немецкой эскадрой-то не вы командовали.

Пытайтесь, Андрей, воображать, о чем пишете. Вот Вы продолжаете: *«Внезапно, уже перед самой атакой, если смотреть по тексту книги, он замечает вблизи себя 4 Р-51. Вопрос: что сделают эти Р-51, если четыре Ме-109 у них на глазах атакуют строй В-17? Правильно — пристроятся немцам в хвост, догонят и собьют после первой же атаки. А с одной атаки сбить В-17 на Ме-109 трудно, так что счет будет 0:4 в пользу американцев. Что делать? Хартман принимает вполне логичное решение — атаковать истребители, а там видно будет. Что было видно после первой атаки, в которой все 4 Р-51 были сбиты немцами? Другая группа «Мустангов» снова оказалась между Хартманом и бомбардировщиками. Пришлось драться и с ними. А потом кончились боеприпасы. Хартман повел четверку домой. Итог: четверка Эриха без потерь записала за собой 6 Р-51. А могла бы попытаться сбить В-17, подставиться под удар Р-51-х и без всякого толку потерять как минимум двоих».*

Смотри-ка, записали в сбитые всего 6 «Мустангов», а ведь могли и 16. Скромняги! Я так понимаю, Андрей, что когда Вы пытаетесь представить себе войну, то у Вас в уме ничего, кроме картиночки футбольных матчей, не возникает. Вы, когда эти строки писали, наверное, напевали: «Какая боль! Какая боль! Немцы-янки: 6:0!» На самом деле считается не так. Если до этого дня соотношение американских и немецких самолетов в воздухе было 2:1, то из-за

потери нефтедобычи и нехватки горючего стало 3:1. Американский историк М. Спик пишет, что к началу 1945 г. *«поставки топлива у немцев были настолько ограничены, что одна из истребительных эскадр, укомплектованная на 80 % новыми Fw190A, могла одновременно поднять в воздух всего четыре истребителя!»*¹⁹³ (Примерно из 100). И все это благодаря таким асам, как Хартман. Ниже, Андрей, вы увидите на примере советского аса В.Ф. Голубева, что делает ас даже на И-16, когда видит строй бомбардировщиков над важным объектом, в его случае — над «дорогой жизни» Ленинграда. А пока я продолжаю цитировать вас.

«Вообще, Ю.И. Мухин, похоже, не знает, что немцы вполне логично старались использовать легкие маневренные Me-109 для того, чтобы связать боем истребители сопровождения, а тем временем Fw-190 или специальные Me-109 с усиленным вооружением, или даже двухмоторные Me-110 и Me-410 наносили удар по бомбардировщикам. Подобное разделение обязанностей практиковалось довольно широко и просто удивительно, что такой великий теоретик воздушного боя, как Ю.И. Мухин, о нем не знает. Ясное дело, четверку Хартмана не одну послали на такое задание. Пока он отвлекал P-51, другие сбивали B-17. Другое дело, что американские историки для полного описания всего боя места, естественно не оставили».

Ага, выяснилось, что командир JG52 все же не идиот. Так вот именно за это в Люфтваффе Хартмана и презирали те «другие» летчики, которые дрались и сбивали бомбардировщики. И что это вы, Андрей, без разрешения Геринга стащили в Румынию всю авиацию ПВО Германии? А небо Рейха кто будет защищать? Не надо отсебятины выдумывать, даже Хартман эту глупость про «тяжелые» истребители постеснялся написать. «Мессершмит» Bf109 на больших высотах (на которых и летали B-17) превосходил ФВ190, предназначенный для службы в качестве скоростного штурмовика. В «Белой серии» о Bf 109G («Густав»), на котором летал Хартман, упоминается: *«Однако для бомбардировщиков союзной авиации «Густав» был грозной опасностью благодаря большой скорости сближения, малым размерам, затруднявшим обнаружение и прицеливание, и мощному вооружению»*.¹⁹⁴ В среднем для сбития одного четырехмоторного бомбардировщика требовалось двадцать снарядов 20-мм пушки. В магазине пушки Хартмана их было 150. Такой «снайпер», как Хартман, вполне мог сбить с этим боезапасом пару-тройку «Летающих крепостей». Другое дело, что на этих «крепостях» стояло по 13 пулеметов, при мысли о которых у Хартмана, надо думать, начиналось непроизвольное мочеиспускание. Но все же дам вам закончить эту тему.

«Однако же, достаточно хорошо уловив обций настрой книги, Ю.И. Мухин перед тем, как броситься доказывать отличные боевые качества советских пилотов, книгу в части, касающейся воздушных боев, читал недостаточно внимательно. Хартман сбил не 352 советских самолета, а 345. 7 оставшихся — американские «Мустанги», записанные за ним после нескольких вылетов против союзной авиации. И в книге есть описание боев с ними, которое мало отличается от остальных. Существенное отличие лишь одно — «Белокурого рыцаря» таки догнали. 8 самолетов, восемь отличных американских истребителей «Мустанг». (Немцы сами признавали, что «Мустанги» превосходили Me-109G.) И не смогли сбить. 8 на одного, а выпрыгнул Хартман из самолета потому, что у него кончились патроны и горючее. Заметим, что это единственный бой за всю книгу, где у него кончаются патроны. Почему? Да потому что это вообще единственный полноценный воздушный бой во всей книге. Хартман сам признается, что воздушных боев не вел, а просто подбивал самолет, выходил из боя на скорости, набирал высоту и начинал атаку заново. В «каруселях» он, по крайней мере на Восточном фронте, не участвовал. Однако же

¹⁹³ Асы Люфтваффе, с. 278 — 279.

¹⁹⁴ В. Романов. Messerschmitt BF.109. М-Хобби, 1994, № 3, с. 29.

«Мустанги» смогли его догнать. Тут великому воздушному снайперу стало не до снайперской стрельбы — начнешь прицеливаться, погонишься за одним, семеро догонят и навалеют. Великий снайпер решил лететь на базу, попутно отгоняя особо назойливых американцев короткими очередями. И доотгонялся. Кончились патроны, а потом и горючее, съеденное маневрами уклонения. Короче, воздушную победу американцы себе честно заработали. Однако сам Хартман, трофей куда более ценный, чем потрепанный Me-109, ушел. Итого: конец войны, американские пилоты на «лучших в мире самолетах P-51» ввосемьмером сбить Хартмана не могут. Вот вам уровень союзнических пилотов-истребителей конца войны».

А зачем американцам тратить патроны, если Хартман сам сиганул из самолета? Какую ценность представляет из себя пилот, трусливо бросающий свою машину? Однако вам этого не понять. Дело в другом.

В эту туфту, надиктованную Хартманом американцам, могут поверить только люди, которым по жизни остается только верить кому-нибудь. Прочтя Ваше предложение: *«...попутно отгоняя особо назойливых американцев короткими очередями»*, — вспомнил юмореску Задорнова, в которой тот зачитал строчку из милицейского рапорта: «Убегая от преступников, я шесть раз выстрелил задом».

Из чего Хартман стрелял короткими очередями по догонявшим его американцам? Ведь у истребителя все оружие направлено вперед, по этой же причине американских истребителей не могло быть ни впереди, ни сбоку. Вы исказили то, что болтал Хартман, но сделали эпизод более точным: у американских летчиков наверняка не было противогазов, и Хартман таким образом действительно мог их отогнать даже *«короткими очередями»*.

Сам же Хартман дает две взаимоисключающие версии этого боя: по одной он удирал, а по другой вел бой — «крутил карусель», т. е. глубокими виражами, или боевыми разворотами, заходя американцам в хвост.

Вторая версия — наглая брехня по многим причинам.

Если бы он вел бой хотя бы несколько секунд, то, даже бросив самолет, мог бы сказать, что его сбили, и не позориться трусливым прыжком из неповрежденного самолета. Но дело-то происходило над немецкой территорией, и бой-то уж увидели бы все, если бы он был. Так что — боя не было.

Аэродром Хартмана находился в нескольких минутах лета от цели американских бомбардировщиков — Плоешти. А американцы прилетели из Италии с подвесными баками. С чего бы они час (пока у Хартмана бензин не кончился) летали с ним или за ним или крутили с ним «карусель»? А на каком горючем им возвращаться в Италию?

Кто бы отпустил из строя 8 истребителей гоняться за одним удирающим истребителем немцев, когда остальные немецкие истребители атакуют американские бомбардировщики? Престарелый Хартман (когда он диктовал свои мемуары, то был уже в возрасте сивого мерина) вешал на уши придурковатым американским журналистам такую героическую лапшу: *«Буби, Буби, сзади! Отрывайся! Отрывайся!»* — голос сержанта Юнгера загремел в головных телефонах.

Эрих толкнул ручку вперед, переходя в крутое пике. Он почувствовал, как глаза вылезают из орбит. Эрих едва не ударился головой о фонарь, когда отрицательное ускорение заставило затрещать привязные ремни. Крутой левой спиралью на полном газу Белокурый Рыцарь пошел вниз, и «Мустанги» висели у него на хвосте.

«Возвращайся на базу один, я вернусь самостоятельно», — приказал он по радио. Это даст Юнгера шанс. Слишком много проклятых американских истребителей набросилось на них. Целые орды мчались за Эрихом, полные решимости не позволить одинокому «мессеримитту» ускользнуть». 195

Истребители летали в паре именно потому, что так легче защищаться в условиях превосходства противника. Легче всего сбить истребитель, зайдя ему в хвост (не надо выносить прицел для упреждения).

Одиночный истребитель отбить атаку на себя из задней полусферы не может. Поэтому и нужен второй истребитель — ведомый. Он летит сзади, в 300 — 400-х м, и, когда противник заходит в хвост ведущему, ведомый открывает по нему огонь, защищая своего ведущего от атак сзади. Если самолетов противника много, то обороняющиеся становятся в круг — летают по кругу в горизонтальной плоскости, стараясь вытягивать этот круг в сторону своих войск или возможной помощи. В этом случае самолеты противника не могут зайти в хвост никому из летающих в круге, поскольку следующий их собьет. Противник вынужден атаковать круг либо сверху, либо сбоку, либо снизу, но в любом случае ему очень трудно прицеливаться: расстояние до цели сокращается стремительно, цель смещается поперек движения атакующего и стрелять нужно не в цель, а в некую точку пространства перед целью, в которой теоретически должны встретиться цель и снаряды. Но чтобы стать в оборонительный круг, нужно хотя бы два самолета, почему они в одиночку и не летали. Хартман врет, что приказал ведомому спасаться: ведомый в той ситуации спасал и его, и себя. Если бы он дал такую команду, то это было бы убийством ведомого, поскольку это Хартман его бросал одного, и за ведомым тоже могли погнаться пресловутые 8 «Мустангов». Ведомый этой команды не выполнил бы, поскольку если бы Хартман погиб, то ведомого расстреляли бы за то, что он бросил ведущего в бою. Хартман врет, врет и врет. Почему? Потому что дело, что очевидно, происходило так.

Это другие немецкие летчики атаковали бомбардировщики и гибли от их огня и огня прикрывающих истребителей. А Хартман всю войну заходил со стороны солнца, выбирал подбитый, отставший или зазевавшийся истребитель сопровождения, стремительно атаковал его и немедленно удирал на форсаже. Наши истребители догнать его не могли, да и не хотели надолго бросить строй охраняемых бомбардировщиков.

И в этом бою Хартман неверняка применил наработанный прием, но когда начал удирать, оказалось, что «Мустанги» более скоростные и Хартман не может от них оторваться даже на форсаже и с набором скорости в пикировании. Такого у него еще не было и он, перетрусив, выбросился с парашютом. А ведомый, успешно выйдя из боя, оторвался от «Мустангов» и благополучно вернулся на свой аэродром. И об этом позоре в Люфтваффе, надо думать, знали многие, иначе Хартман придумал бы байку подостовернее.

Еще один критерий

Нет, не убедил меня Андрей Морозов в том, что немцы действительно имели столько побед над нашими летчиками, сколько они себе приписывали в пропагандистских целях. Вообще-то даже иностранные историки видят, что в этих немецких победах что-то не то, но, опять же из пропагандистских соображений, не обсуждают причины бросающихся в глаза несоответствий.

Скажем, упомянутый М. Спик в книге «Асы Люфтваффе» пишет: *«Другим отличием люфтваффе от ВВС союзников была система баллов за победы, хотя она использовалась в боях на Западном фронте только начиная с 1943 года. Полбалла присуждалось пилоту за уничтожение уже поврежденного двухмоторного самолета противника, один балл — за сбитый одномоторный самолет, нанесение повреждений двухмоторной машине или окончательное уничтожение поврежденного четырехмоторного бомбардировщика; два балла присуждались за сбитый двухмоторный самолет или за вывод из строя многомоторного вражеского бомбардировщика, и, наконец, тремя баллами оценивалось уничтожение четырехмоторного бомбардировщика противника. Как мы убедимся ниже, последний из перечисленных пунктов было выполнить особенно сложно.*

Приблизительно с 1943 года беспрецедентно высокие показатели экспертов привели к некоторой стандартизации боевых наград. На Восточном фронте Рыцарским Крестом стали награждать после 75 побед, Дубовые Листья к Рыцарскому Кресту присуждались за 100–120 побед, Дубовые Листья с Мечами — за 200 побед и, наконец, Дубовые Листья с Мечами и Алмазами — за более чем 250 побед.

На Западе, где существовала балльная система подсчета, пилот-истребитель мог получить Рыцарский Крест, набрав 40–50 баллов. Следовательно, 15 тяжелых бомбардировщиков или 40–50 истребителей на Западном фронте соответствовали 75 советским самолетам» ¹⁹⁶ Но ведь между цифрами 40 и 75 большая разница: за счет чего она? Молчит Спик, не поворачивается язык сказать очевидное — на Восточном фронте немецкие асы не столько сбивали советские самолеты, сколько приписывали себе их. А за приписки немцы орденов не давали.

Поставив себе задачу доказать, что немецкие асы действительно сбивали столько самолетов, сколько себе приписали, Спик начисто теряет логику. Написав, что в 1943 г. на Восточном фронте Рыцарский Крест давали за вдвое большее количество сбитых самолетов, чем на Западе, он чуть дальше пишет: *«Немецкие пилоты-истребители признавали, что в 1941 г. воевать с русскими было легко, в 1942 г. — уже намного труднее, а в 1943-м — они сражались на равных»* .¹⁹⁷

Но если на Востоке русские были равны немцам, то получается, что на Западе англичане были вдвое лучше немцев. Тогда почему у английских асов на счету всего лишь по нескольку десятков сбитых немецких самолетов, а не по нескольку сот, как у немецких асов? Баланс не сводится.

Если немецкие асы били русских сотнями, то кто же тогда бил самих немцев? Ведь об этом же 1943 году Спик пишет: *«Например, одна из немецких эскадр за довольно короткий промежуток времени потеряла 80 летчиков, из которых 60 так и не сбивали ни одного русского самолета»*

Статья Морозова требует от меня привести обширные цитаты из работы Валерия Дымича, опубликованной в журнале «Авиация и космонавтика». Поясню почему.

В статье Дымича дана фронтовая история эскадры JG54 — самого результативного (самого бойкого на приписки) немецкого истребительного соединения, воевавшего в СССР. Эскадра JG54 отчиталась в сбитии 4,5 тысячи советских самолетов, т. е. примерно по 45 самолетов на строевой самолет эскадры. (В немецкой эскадре в строю было от 90 до 120 истребителей.) Всю войну с этой эскадрой вел бой 4-й Гвардейский истребительный авиаполк подполковника В.Ф. Голубева. Василий Федорович 22 июня 1941 г начал воевать в этом полку рядовым летчиком и уже его командиром довоевал до Победы. В советском авиационном полку было три эскадрильи по 12 самолетов, итого 36 строевых машин. Полк Голубева сбил 434 немецких самолета, т. е. в среднем по 12 самолетов на строевую машину. (Сам В.Ф. Голубев сбил 39 самолетов.)

Да, за первые 12 месяцев войны 4-й ГИАП потерял убитыми 49 летчиков (136 % строевого состава) и 87 самолетов И-16 и И-153 (242 % парка). Техника уступала немецкой, организация боев уступала, но не летчики! Они дрались и именно в этот первый год войны сбивали почти половину всех немецких самолетов — 218.¹⁹⁸ За эти же 12 месяцев JG54 потерял убитыми 102 летчика (91 % строевых) и более 500 самолетов (446 %).¹⁹⁹ Можно

¹⁹⁶ Спик, с. 37. 201.Спик, с. 132.

¹⁹⁷ Спик, с. 133

¹⁹⁸ Там же, с. 214

¹⁹⁹ Там же, с. 215.

сказать, что относительные наши потери были все же в 1,5 раза выше немецких. Да, но это за все 12 месяцев. А уже в боях с 12 марта по 13 апреля полк сбил 54 самолета, потеряв двоих убитыми. Из этих самолетов половина была истребители (25 Me-109 и два He-113)²⁰⁰ А ведь это были хорошо обученные немецкие летчики.

Морозов пишет, что к концу войны Хартман в одиночку победить все советские ВВС не мог, а остальные немецкие летчики были молодыми и неопытными. Но если бы с начала войны немецкие летчики по своим боевым качествам были просто равны советским, то тогда и в советских ВВС должны были бы остаться Кожедуб с Покрышкиным, а остальные — молодые неопытные летчики, т. е. силы опять-таки были бы равны. Вот почему в этом плане интересен процент летчиков, начавших войну и оставшихся в живых к ее окончанию у нас и у немцев. И в этом смысле статья В. Дымича хороша тем, что позволяет провести статистические исследования.

Немецкие асы, назначенные Геббельсом в герои и специализировавшиеся на сбитии зазевавшихся и подбитых самолетов, погоды не делали. Основную работу войны несли те немецкие летчики, кто атаковал бомбардировщики противника и защищал свои. И в этом смысле JG54 показательна — из всех немецких эскадр Восточного фронта она понесла меньше всего потерь. Но и 4-й ГИАП Голубева был не из заурядных.

Из 36 строевых летчиков, начавших войну в полку Голубева, до Победы дожили 4 (11 %)²⁰¹ А процент немецких летчиков эскадры JG54, доживших до конца войны, вы узнаете из статьи В. Дымича. Я даю ее ниже отдельной главкой, обычным шрифтом с его примечаниями. Итак.

Веселая охота на Востоке

*Искусство боев в воздухе истинно
германская привилегия. Славяне
никогда не смогут им овладеть.
Адольф Гитлер*

22 июня 1941 года в час тридцать минут утра штаффелькапитан 5/JG54 Хюберт Мюттерих с кружкой дымящегося кофе в одной руке и с сигаретой — в другой подошел к «мессершмиту» своего заместителя Йоахима Ванделя. «Не грусти, «Гном», — сказал он задумавшемуся товарищу. — Охота будет веселой!»

... Уже в первый день войны советские летчики продемонстрировали противнику свою манеру ведения воздушного боя — энергичную, жесткую и бескомпромиссную. В отличие от немецких пилотов, которые предпочитали рациональные, прагматичные, а подчас шаблонные, но хорошо отработанные маневры, воздушные бойцы ВВС РККА маневрировали с большими перегрузками, не избегали лобовых атак и боев на малой высоте. Элитная истребительная Эскадра JG54 «Grunherz» — «Зеленое сердце», вступившая в войну 22 июня 1941 года, признается немецкими историками лучшим из всех соединений Люфтваффе.

Помимо достоинств, присущих в той или иной степени немецким истребительным эскадрам, «Grunherz» известна самым низким уровнем потерь в воздушных боях Второй мировой войны.

И тем не менее ровно через месяц после начала войны командир «Grunherz» майор Траутлофт подписал приказ по эскадре, в котором, в частности, говорилось: «Нельзя

²⁰⁰ Там же, с. 198.

²⁰¹ Там же, с. 504.

приветствовать увлечение некоторых наших товарищей маневренными боями с «крысами» и «Иванами». Рыцарские поединки не для Востока. Мы должны просто побеждать» .

Этот приказ появился не на пустом месте: к 22 июля 37 летчиков эскадры из 112 были убиты или пропали без вести, а тенденции к снижению потерь не наблюдалось.

Штаффелькапитан 5/JG54 Хуберт «Хубс» Мюттерих, несомненно, высказал мнение руководства эскадры, остроумно заявив: «Не загоняйте «крысу» в угол, ведь в этом случае ей остается только одно — вцепиться вам в глотку!»

Так случилось, что в первый месяц боев погибли рядовые летчики JG54, не одержавшие большого количества побед. Рассказывать о них, как, впрочем, и обо всех летчиках эскадры, не вернувшихся из боевых вылетов в 1941–1945 годах, мы не имеем возможности, ибо подобный материал по объему более подходит для монографии.

Однако очень скоро качественный состав потерь «Grunherz» изменился. Все больше и больше асов, командиров различных рангов или летчиков, пользовавшихся авторитетом и любовью в JG54, погибало в воздушных боях на Востоке. О них наш рассказ.

Первый серьезный удар по репутации эскадры был нанесен 30 июля 1941 года. В этот день не вернулся на свой аэродром командир III Группы хауптман Арнольд Лигниц (25 побед), ставший жертвой собственного любопытства и неосмотрительности.

Когда Ленинград оказался в радиусе действий Vf-109, летчики «Grunherz», видевшие с воздуха многие города Европы, не могли удержаться от искушения.

В тот день хауптман Лигниц и его ведомый лейтенант Эрвин Лейкауф в инициативном порядке взлетели и, миновав линию фронта, направились к центру Ленинграда. Над Невой ведущий начал разворот, и в этот момент пара «мигов», незаметных в лучах солнца, обрушилась на «мессершмиты» сзади. Лейтенант Лейкауф, прозванный «змеей» за манеру пилотирования, скольжением уклонился от трассы и, выполняя переворот через крыло, увидел, что истребитель командира сбит и падает, вращаясь по спирали.

Лигниц покинул подбитый истребитель и спасся на парашюте, однако упал на крышу дома, а с нее — на мостовую. Через два дня он скончался в Военно-морском госпитале. Групповую победу над немецким асом одержали летчики 7-го ИАП капитан Поляков и старший лейтенант Шамин.

11 сентября был сбит и погиб любимец I Группы веселый и добродушный Хуберт Мюттерих (43 победы), охотившийся на Востоке весьма непродолжительное время. В пяти километрах южнее Ладожского озера его «мессершмит» расстрелял в упор летчик 191-го ИАП старший лейтенант Новиков. Судьба сыграла с Мюттерихом злую шутку: главную в своей жизни «крысу» он даже не увидел. Заваливаясь на правое крыло, немецкий истребитель направился в сторону озера, полого развернулся на запад и, сорвавшись в штопор, разбился.

17 декабря попал в плен командир I Группы хауптман Юлиус фон Селла (15 побед). Его «мессершмит» в районе Новой Ладogi сбил летчик 154-го ИАП капитан Петр Покрышев. На допросе в штабе Ленинградского Военного округа Фон Селла держался вызывающе, но на вопросы генерала Новикова отвечал охотно, а в конце беседы попросил передать советскому летчику, сбившему его, свое личное оружие. Этот пистолет был выставлен в Музее обороны Ленинграда.

14 февраля 1942 года в районе Великих Лук был сбит и погиб новый командир I Группы хауптман Франц Эккерле (62 победы). Из четырех «мессершмитов» эскадры, участвовавших в этот день в бою с «харрикейнами» 191-го ИАП, ни один не возвратился на аэродром Рельбицы.

Кто именно из советских летчиков (доложивших о падении всего двух «мессершмитов») уничтожил немецкого аса, установить невозможно. Индивидуальная победа была записана старшему лейтенанту Кузнецову, а групповая победа — старшим лейтенантам Лойко и Аравину.

12 марта сразу два истребителя из штабного штаффеля не вернулись со «свободной охоты». В 12.00 ведущий пары унтер-офицер Хайнц Бартлинг (67 побед) вышел на связь с Сиверской и сообщил, что находится в десяти километрах северо-восточнее Шлиссельбурга, над

Ладожским озером, после чего никаких сведений от летчиков не поступало. Через месяц Бартлинг и его ведомый лейтенант Херман Лейште (29 побед) были признаны пропавшими без вести. Однако их судьба известна.

Назначенный незадолго до описываемого события командиром 3-й эскадрильи 4-го ГИАП старший лейтенант Василий Голубев по праву считался «истребителем истребителей». Участвуя в воздушных боях с первого дня войны, он уничтожил к 12 марта 1942 года восемь «мессершмитов» и два финских истребителя «Хоук-75».

Изучив привычки и методы немецких пилотов, Голубев, начиная с середины февраля 1942 года, постоянно возвращался с боевых заданий, отстав от основной группы и имитируя органами управления полет, выполняемый тяжелораненым летчиком.

12 марта это сработало. Приближаясь к своему аэродрому Выстав (на полуострове Зеленец восточнее Ленинграда), Голубев заметил сзади, чуть ниже облаков, две черные точки. Вскоре он смог различить дымный выхлоп форсированных моторов: «охотники» обнаружили «беззащитного противника» и начали преследование на повышенной скорости. Однако радисты эскадры так и не услышали в наушниках победного «Хорридо!».

Когда «мессершмиты» приблизились на дистанцию около 1000 метров, Голубев резко развернул свой И-16 навстречу немецким истребителям. Ситуация изменилась мгновенно, и Бартлинг, летевший впереди и ниже ведомого, даже не успел понять, что из «охотника» превратился в «дичь». Его истребитель, расстрелянный на встречном курсе огнем крупнокалиберного пулемета, вспыхнул и упал на взлетно-посадочную полосу аэродрома Выстав.

Лейтенант Лейште осознал безнадежность положения и все-таки попробовал оторваться на вертикальной горке, используя высокую скорость «мессершмита». Однако Голубев, повернув И-16 влево, залпом реактивных снарядов РС-82 повредил немецкий истребитель. «Мессершмит» потерял скорость и возможность маневра и совершил вынужденную посадку на границе летного поля. Лейтенант Лейште, раненный осколками, скончался через несколько минут после приземления.

3 апреля в эскадру не вернулись два летчика-австрийца из II Группы: обер-лейтенант Арнольд Кауэр (37 побед) и лейтенант Еуген Кауэр (6 побед). В бою с «харрикейнами» из 485-го ИАП их истребители были уничтожены, причем старший из братьев — Арнольд — выпрыгнул с парашютом и был пленен, а младший — Еуген — погиб. Победы на свой счет записали командир полка майор Зимин и командир эскадрильи капитан Лазарев.

6 мая комэск 4-го ГИАП старший лейтенант Голубев во главе пятерки И-16 провел тяжелейший бой над Дорогой жизни, в котором с немецкой стороны участвовали 81 бомбардировщик и истребитель.

«Если бы мы сбивали все самолеты противника, попадавшие в прицел, — рассказывал Василий Федорович, — боекомплекта не хватило бы и на три минуты. Однако нашей задачей было прикрытие караванов, а не уничтожение «мессершмитов» и «юнкерсов», поэтому мы разгоняли вражеские группы, имитируя таран».

И все же в этом бою комэск сбил немецкий истребитель и бомбардировщик. За смелые и инициативные действия все пять летчиков получили правительственные награды, а старший лейтенант Голубев был удостоен звания Героя Советского Союза.

Его противниками в который раз были пилоты «Grunherz». На аэродром Гатчина не вернулся командир шварма III Группы обер-лейтенант Хакон фон Бюлов (61 победа), что явилось для эскадры сильным потрясением, учитывая высокое происхождение летчика.

17 мая в бою с «ЛаГГаами» 3-го Гвардейского ИАП в районе Кронштадта были сбиты летчики штабного штаффеля фельдфебель Герхард Лаутеншпагер (31 победа) и лейтенант Осси Унтерлерхнер (27 побед). И хотя истребителям старших лейтенантов Каберова и Костылева сильно досталось от пушек и пулеметов «мессершмитов», праздновали победу гвардейцы-балтийцы, а не их оппоненты.

22 мая летчик II Группы лейтенант Отто-Бруно Лозерт (47 побед), австриец по происхождению, сын одного из лучших истребителей-асов периода Первой мировой войны,

пропал без вести северо-восточнее Киришей. Никто из восьми летчиков эскадры, участвовавших в бою с «илами» и прикрывавшими их «ЛаГГаами», не знал о судьбе товарища.

Однако ведущий четверки ЛаГГ-3 из 41-го ИАП старший лейтенант Суков зафиксировал падение сбитого им «мессершмита». Вращаясь по глубокой спирали, немецкий истребитель упал в лес и взорвался.

Герой Советского Союза маршал авиации Зимин вспоминал: *«В начале лета 1942 года на нашем участке фронта стали появляться особо подготовленные группы асов, летавшие на истребителях Me-109Ф с форсированным двигателем. В бой фашисты вступали парой или звеном, но, грамотно используя радиосвязь, быстро наращивали свои силы, атаковали с разных направлений, настойчиво и активно».*

17 июня все двенадцать Вf-109G-2 из 5/JG54 звеньями, по четыре самолета в каждом, вылетели с аэродрома Рельбицы для «расчистки воздуха» перед атакой Ju-87.

Радиоуправление группой осуществлял штаффелькапитан Иоахим «Гном» Вандель.

В этот день семь истребителей «харрикейн» 485-го ИАП патрулировали в районе деревни Рамушево, прикрывая наземные войска. Вскоре советские летчики обнаружили большую группу «юнкерсов», прикрываемую четверкой «мессершмитов», и атаковали ее. В завязавшемся бою пять Ju-87 было уничтожено, однако группе майора Зимины пришлось отбиваться от шестнадцати немецких истребителей, входивших в состав двух самых результативных эскадр Люфтваффе. Тем не менее они нанесли тяжелое поражение своим противникам: в Рельбицы не вернулись лейтенант Макс Хессе (9 побед), лейтенант Людвиг Бауэр (40 побед) и обер-фельдфебель Вильгельм Хюбнер (?). Все они погибли. Кроме того, одного истребителя лишилась JG51 «Мельдерс». Был сбит и «харрикейн». Лейтенант Безверхний, совершив вынужденную посадку на болото, погиб.

9 августа летчики JG54 испытали настоящий шок: в бою с советским истребителем был сбит и погиб самый удачливый и результативный на тот период «воздушный охотник», обладатель всех мыслимых наград III Рейха, командир 7-го штаффеля обер-лейтенант Макс-Хельмут Остерманн (102 победы). Его «мессершмит» упал в Ильмень-озеро и затонул.

Когда четверка ЛаГГ-3 из 41-го ИАП направлялась к линии фронта, на истребителе старшего лейтенанта Сукова обнаружилась неисправность системы питания. Двигатель стал работать с перебоями.

По приказанию ведущего Аркадий Суков покинул строй, развернулся и, разогнавшись на пикировании, направился к своему аэродрому.

На выводе из пикирования он почти одновременно услышал рев заработавшего мотора и увидел дымные трассы.

«Что скрывать, — вспоминал Аркадий Иванович, — в первой фазе боя мне просто повезло: очереди «охотника» прошли мимо моего «ЛаГГа». После атаки немец проскочил вперед, и тут уже я оказался в выгодном положении. Крутился он мастерски, однако оторваться не смог и минуты через три плотно вписался в прицел моего истребителя. А дальше — дело техники: вооружение на «ЛаГГе» было мощным».

10 августа эскадру ожидало новое потрясение: севернее Ржева в воздушном бою с «харрикейнами» был уничтожен истребитель командира II Группы хауптмана Карла Саттига (53 победы). Летчик покинул горящий «мессершмит», спасся на парашюте и попал в плен. Однако эта схватка оказалась тяжелой и для противников «Grunherz» — летчиков 485-го ИАП. Шесть истребителей полка в течение 45 минут отбивали атаки 12 «мессершмиттов», значительно превосходивших «харрикейны» по летно-техническим характеристикам. В бою погиб лучший летчик 485-го ИАП майор Кондратьев, однако еще для трех пилотов эскадры он оказался последним. Кто именно сбил Саттига, нам установить не удалось — по «мессершмиту» в этот день уничтожили майор Кондратьев, капитан Габринец, старшина Тараненко и командир полка подполковник Зимин.

18 сентября в летной книжке старшего лейтенанта Сукова появилась следующая запись: *«Боевой вылет 1 ч. 09 м. ЛаГГ-3. Ведущий группы. Обеспечение действий Ил-2 448-го ШАП».*

Воздушный бой с 8 Me-109 севернее станции Тосно. Сбил ведущего фашистской группы, награжденного Рыцарским Крестом».

В этот день шестерка летчиков 41-го ИАП, сошлась в бою с пилотами из II.JG 54. Сначала к Ил-2, штурмовавшим станцию Тосно, пытались прорваться четыре «мессершмита», затем число атакующих удвоилось. Тем не менее советские летчики, действуя парами на вертикалях и горизонталях и применяя взаимную поддержку и выручку, обеспечили работу штурмовиков. Ни в группе Ил-2, ни в группе сопровождения потерь не было. Безуспешные атаки стоили «Grunherz» одного истребителя и одного летчика: выпрыгнувший с парашютом чемпион Германии по боксу (в легком весе) хауптман Херберт Финдейзен (67 побед) попал в плен.

18 сентября замкомэск 154-го ИАП капитан Зеленое в районе Новой Ладogi перехватил одиночный «мессершмит» и после короткого боя подбил его. Летчик I Группы фельдфебель Петер Зиглер (49 побед) получил серьезные ранения, не смог довести истребитель до своего аэродрома и разбился.

7 октября северо-западнее Ильмень-озера в бою с «яками» из 283-го ИАП погиб командир 5-го штаффеля хауптман Иоахим Вандель (75 побед), прозванный «Гномом» за небольшой рост и постоянную сосредоточенность. Сильного немецкого летчика в двадцатиминутном поединке вымотал и сбил младший лейтенант Зайцев, причем это была его первая из двенадцати побед.

25 октября командир 92-го ИАП майор Соломатин уничтожил «мессершмит», «охотившийся» неподалеку от Будогощи в районе советских аэродромов. В Сиверской напрасно дожидались обер-лейтенанта Бернхарда Шультена (59 побед), группенадьютанта II.JG 54.

11 ноября замкомэск 41-го ИАП капитан Суков, облетывая после ремонта истребитель Як-7Б, рискнул и направился на одиночную «охоту» в район Большой Вишеры. На небольшом удалении от линии фронта он обнаружил пару Vf-109, которая на малой высоте шла в тыл советских войск. Атака сзади на повышенной скорости оказалась для противника полной неожиданностью: один «мессершмит» был сбит и упал, а другой, мгновенно развернувшись, вышел из боя. Третий по счету обладатель Рыцарского Креста лейтенант Ханс-Иоахим Хейер (53 победы) из III.JG 54 стал жертвой капитана Сукова, которому «наркомовские» сто грамм вполне заменили шампанское.

6 декабря над Балтикой пропал без вести летчик штабного штаффеля унтер-офицер Норберт Пфейффер (37 побед), чемпион мира по лыжному спуску. Его «мессершмит» после затяжного боя уничтожил капитан Сухов из 3-го ГИАП.

За 1942 год «Grunherz» потеряла 93 летчика.

8 конце декабря JG 54 была частично перевооружена на новейшие истребители Fw-190A-4, превосходившие «мессершмиты» по многим показателям, однако число потерь не сократилось. Полное перевооружение эскадры завершилось к маю 1943 года.

9 января старший лейтенант Голубев, возглавлявший четверку И-16 тип 29 из состава 4-го ГИАП, атаковал в районе Ладожского озера истребитель незнакомой конфигурации, окрашенный в белый камуфляжный цвет, и уничтожил его. Второй истребитель, поврежденный ведомыми Голубева, скрылся в облачности и был потерян.

Тем не менее «Grunherz» лишилась двух «фокке-вульфов» и двух асов: в Гатчину не вернулись летчики штабного штаффеля фельдфебель Альфред Деттке (33 победы) и фельдфебель Йозеф Брехтль (27 побед), который при посадке на фюзеляж разбился северо-восточнее Мги.

19 января с новыми немецкими истребителями встретились товарищи Голубева по 61-й бригаде ВВС КБФ — летчики 3-го ГИАП. В течение 15 минут старший лейтенант Каберов на ЛаГГ-3 в одиночку отбивал атаки звена Fw-190 из I.JG54 и выстоял. Подоспевшие на помощь капитан Цапов и сержант Шилков один «фокке-вульф» уничтожили, причем обер-лейтенант Вальтер Майер (58 побед), переведенный незадолго до этого из JG26 и совершавший на Fw-190 первый боевой вылет, погиб.

Оставшись втроем, пилоты «Grunherz» решили не испытывать судьбу и вышли из боя.

21 февраля под Демьянском закончил войну командир II Группы майор Ханс «Асси» Ханн (108 побед), оказавшийся в числе трех легчиков, чьи Vf-109G-6 были сбиты в бою с «яками» из 485-го ИАП. За поединком лейтенанта Гражданинова с немецким асом наблюдал командующий 6-й Воздушной армии генерал Польшинин.

Польшинин красочно и довольно точно (судя по донесениям немецких легчиков) описал этот бой в книге «Боевые маршруты».

Майор Ханн спасся на парашюте, попал в плен и в Германию вернулся только в 1950 году. В том же бою погибли оберфельдфебель Герхард Беютин (60 побед) и унтерофицер Артур Гартнер (27 побед).

16 марта командир I.JG54 хауптман Филипп и унтер-офицер Хайнц Николайт (19 побед) допустили ошибки, однако одному из них это стоило жизни. В этот день для сопровождения корректировщика Hs-126 в район Мги был направлен всего один «фокке-вульф». Хауптман Филипп понадеялся на опыт своего подчиненного, а унтер-офицер Николайт, находясь в зоне действия советских истребителей, плохо наблюдал за воздушным пространством. Уничтожение «хеншеля» было поручено организовать замкомполка 4-го ГИАП капитану Голубеву. Гвардейцы, незадолго до того освоившие новый истребитель Ла-5, совершали первые вылеты после возвращения на фронт и постоянно рвались в бой.

Для выполнения задачи командования капитан Голубев направил пару истребителей, разрешив при этом любимцу полка старшему лейтенанту Дмитриеву лететь на своем, лучшем в полку «лавочкине» с бортовым номером «33».

Обойдя противника с северо-запада, советские летчики с одного захода подожгли и «хеншель», и «фокке-вульф», причем их противники даже не видели нападавших.

Сверхрезультативный боевой вылет, в котором старший лейтенант Дмитриев и лейтенант Столярский одержали по победе, занял всего 11 минут.

17 марта, по наведению постов ВНОС, командир 436-го ИАП подполковник Панов на истребителе «Киттихаук» P-40E атаковал севернее Старой Руссы пару «мессершмитов», которые «охотились» в тылу советских войск.

После внезапной атаки один из Vf-109 развернулся и ушел на запад, однако его товарищ, проявив мастерство и настойчивость, продолжал бой.

В течение 20 минут противники маневрировали на вертикалях, однако окончательная победа осталась за советским летчиком.

Удостоенный незадолго до того «Цветной капустой» к Рыцарскому Кресту, командир шварма II Группы обер-лейтенант Ханс Бессисвенгер (152 победы) был сбит и погиб, но до сих пор в документах «Grunherz» считается пропавшим без вести.

Причиной подобного стало донесение, которое составил ведомый Бессисвенгера унтер-офицер Карл Рихтер. «Последнее, что я видел, — писал он, — был «мессершмит» командира, ведущий бой с большой группой русских истребителей».

В конце марта командир JG 54 подполковник Траутлофт ушел на повышение, возглавив истребительный корпус «Ост», в который, помимо его «родной» эскадры, вошли JG51 и JG5. В это же время на базе учебного штаффеля была сформирована IV Группа, и таким образом численность летного состава «Grunherz» увеличилась на 25 процентов.

Также в конце марта эмблемы JG54, прозванные в Люфтваффе «зеленые жопы» и гордо сиявшие на бортах «мессершмитов» и «фокке-вульфов» с сентября 1941 года, были окрашены матовой серо-зеленой краской, дабы не вводить в искушение советских летчиков, считавших делом чести уничтожение истребителей прославленной эскадры. Кроме унижения, испытанного асами «Grunherz», эта мера не дала ничего.

13 апреля капитан Голубев одержал свои вторую и третью победы на новом истребителе Ла-5. В паре с ведомым начальником штаба 61-й бригады ВВС КБФ полковником Катковым он вылетел на свободную охоту в район Порзоловских болот под Ленинградом.

Севернее поселка Беззаботный балтийцы обнаружили две группы Fw-190, маневрировавшие выше и в стороне. Набрав высоту, капитан Голубев атаковал звено противника сзади и с

дистанции 400 метров открыл огонь. Один истребитель был поврежден и начал отворот с креном влево, подставив под стволы Ла-5 всю площадь крыла. Вторая пушечная очередь добила «фокке-вульф».

Командир 2-го штаффеля обер-лейтенант граф Зигфрид Матушка (29 побед) не сумел покинуть штопорящий истребитель, который упал на минное поле и взорвался.

Между тем капитан Голубев, продолжая бой, уничтожил еще один истребитель. Унтер-офицер Теодор Вольфан (17 побед) выбросился с парашютом и попал в плен.

1 мая в бою с «яками» 485-го ИАП западнее Старой Руссы погиб лейтенант Хорст Ханнинг (98 побед), сменивший «Гнома» Ванделя на посту командира 5-го штаффеля. Его сбил командир звена старший лейтенант Давыдов.

22 мая из вылета не возвратился летчик II Группы фельдфебель Вальтер Хек (32 победы). Его Fw-190 атаковал и сбил капитан Романов, возглавлявший два звена ЛаГГ-3 из 156-го ИАП. Однако в целом советские летчики действовали неудачно и не смогли помешать трем девяткам Ju-87 беспрепятственно нанести удар по железнодорожному мосту и станции Волхов.

26 мая капитан Зазаев из 86-го ГИАП одержал свою 16-ю воздушную победу, уничтожив в районе Новой Ладogi Fw-190. Его жертвой стал летчик II Группы лейтенант Вернер Лохманн (47 побед), совершивший вынужденную посадку и попавший в плен.

30 мая 8 «киттихауков» 191-го ИАП участвовали в отражении налета 48 немецких бомбардировщиков He-111 и Ju-88, которые прикрывали около 20 истребителей Fw-190А-5. Правда, основной бой провели летчики 240-й и 275-й ИАД, летавшие на «яках» и «лавочкинах».

Когда бомбардировщики противника поодиночке стали уходить на запад, их атаковали «киттихауки». В районе Шлиссельбурга майор Митрохин в течение 15 минут уничтожил два «хейнкеля» и вступил в схватку с Fw-190. P-40K значительно уступал в скорости немецкому истребителю, однако в маневрировании по горизонту имел преимущество. Опытный немецкий летчик допустил явную ошибку, приняв бой на виражах, за что и поплатился. Очередь крупнокалиберного пулемета поразила мотор «фокке-вульфа», который, вспыхнув, пошел к земле. Хауптман Херберт Эрдманн (34 победы) из штабного штаффеля спасся на парашюте и попал в плен.

На допросе в штабе 13-й ВА Эрдманн сказал, что «главным огорчением для него была ошибка в бою с устаревшим «киттихауком», шесть из которых он легко сбил, воюя в Африке в составе JG27».

Несколько успокоил немецкого летчика послужной список его противника: майор Митрохин участвовал в боях с первых дней войны, уничтожив 19 самолетов и еще 6 — в группе с товарищами.

5 июля северо-восточнее Курска в бою с Ла-5 были сбиты «фокке-вульфы» командира I.JG 54 майора Рейнхарда «Зеппи» Зейлера (109 побед) и его ведомого лейтенанта Уго Хюнерфельда (28 побед).

В этот день четверка истребителей, возглавляемая командиром эскадрильи 523-го ИАП капитаном Харченко, вылетела на прикрытие шести бомбардировщиков Пе-2. Недалеко от линии фронта советская группа была атакована восьмеркой Fw-190. Пара, ведомая капитаном Мищенко, осталась прикрывать «пешки», а пара Харченко связала боем «фокке-вульфы». Бой был невероятно тяжелым: маневрируя на вертикалях, советские летчики с трудом уклонялись от вражеских трасс. Тем не менее капитану Харченко удалось сбить один немецкий истребитель, а его ведомому лейтенанту Сморгкову — подбить. В этом бою оба «лавочкина» были сильно повреждены и совершили вынужденные посадки.

Майор Зейлер погиб, а лейтенант Хюнерфельд спасся на парашюте и попал в плен.

9 июля такая же участь постигла и унтер-офицера Ханса-Иоахима Хаппача (20 побед) из I.JG 54. В бою с четверкой Ла-5 из 254го ИАП его «фокке-вульф» был подбит и загорелся, что вынудило летчика прибегнуть к помощи парашюта. Победу на свой счет записал командир звена старший лейтенант Назимов.

13 июля в районе Ленинграда был сбит самый возрастной летчик эскадры — 32-летний оберфельдфебель Петер Бремер (40 побед) из штабного штаффеля, прозванный «лисом» за соответствующие качества характера. «Фокке-вульф» уничтожил комэск 29-го ГИАП майор Петр Покрышев. Бремер попал в плен после вынужденной посадки на советской территории. 16 июля восточнее Витебска в воздушном бою сошлись шесть «фокке-вульфов» JG 54 и шесть «яков» 28-го ГИАП. После двадцатиминутной «карусели» один немецкий истребитель был сбит, а остальные вышли из боя, как полагали советские летчики, после гибели командира.

Так оно и оказалось: один из молодых воздушных бойцов 28-го ГИАП лейтенант Козловский таранил «фокке-вульф», в кабине которого погиб командир 1-го штаффеля лейтенант Гюнтер Шелль (71 победа).

Лейтенант Козловский остался жив и даже дотянул Як-9 до своего аэродрома, где совершил посадку на фюзеляж.

22 июля командир IV.JG 54 хауптман Рудорффер возглавил три звена своей Группы в ознакомительном облете линии фронта. Костяк подразделения составляли летчики JG 1 и JG 26, переведенные в JG 54 незадолго до этого.

Увлечшись радиопереговорами, пилоты «Grunherz» пропустили атаку пары Ла-5 из 4-го ГИАП. «Фокке-вульфы» хауптмана Рудорффера и его ведомого были повреждены, а вся группа — рассыпалась.

Эрих Рудорффер над своей территорией совершил очередной (из девяти) прыжок с парашютом и вернулся в эскадру, а его ведомый фельдфебель Рудольф Тереке (27 побед) погиб.

Вторая атака не принесла успеха капитану Костылеву и старшему лейтенанту Селютину. Гоняться за одиночными «фокке-вульфами» балтийцы не стали.

30 июля со «свободной охоты» не вернулся командир II Группы хауптман Хайнрих Юнг (68 побед). «Фокке-вульф» был сбит молодым летчиком 254-го ИАП лейтенантом Сидоренковым юго-западнее Тихвина. Тот вылет на разведку складывался для Сидоренкова не совсем удачно: сначала из-за неполадок в двигателе не смог взлететь его ведущий, а через некоторое время сам летчик был атакован парой немецких «охотников». Смерть была рядом: пушечная трасса прошла над кабиной и срезала мачту радиоантенны. Однако молодой боец не растерялся.

Нырнув в кучевое облако, он выполнил маневр, которого опытные немецкие пилоты не ожидали, оказался сзади пары «фокке-вульфов» и открыл огонь. Один истребитель, заваливаясь на нос и левое крыло, устремился к земле; другой, на повышенной скорости, ушел на запад.

Однако 2 августа был сбит и он. Летчик 4-го ГИАП капитан Костылев обнаружил над Финским заливом пару «фокке-вульфов» и один из них уничтожил. Лейтнант Херберт Броэндле (58 побед) выпрыгнул из горящего истребителя, спустился на парашюте и был взят в плен экипажем торпедного катера.

3 августа северо-западнее Витебска летчик 28-го ГИАП Герой Советского Союза капитан Смирнов во время «свободной охоты» внезапно атаковал и уничтожил один из восьми «фокке-вульфов», направлявшихся в тыл советских войск. Немецкий истребитель упал и взорвался, похоронив под обломками командира I Группы майора Герхарда Хомута (63 победы).

Место Хомута во главе 1 Группы занял обер-лейтенант Ханс Гец (82 победы), однако находился на этой должности менее суток.

4 августа в бою с истребителями 18-й ГИАП Гец был сбит в том же месте, что и его предшественник, а из 12 «фокке-вульфов» возглавляемой им группы на базу возвратились только 5. В этом бою были подбиты два «яка» из восьмерки капитана Заморина, однако все советские летчики остались живы.

19 августа группа капитана Смирнова вновь сошлась в воздушной схватке с летчиками «Grunherz». Однако на этот раз противники имели равный состав — 12 против 12 и

разошлись только после полной выработки горючего, потеряв два «яка» и два «фокке-вульфа».

В этот день попал в плен командир 5-го штаффеля обер-лейтенант Макс Штоц (189 побед), выбросившийся из горящего «фокке-вульфа» на парашюте. Оберфельдфебель Хейнрих Коллер (49 побед) погиб.

В 1943 году результаты боя уже не удовлетворяли командование 28-го ГИАП, поэтому сразу после возвращения группы был устроен тщательный разбор тактических ошибок.

27 августа летчик 254-го ИАП лейтенант Сидоренков сбил в районе Чудово свой второй «фокке-вульф», прикрывавший самолет-корректировщик артиллерийского огня. Немецкий истребитель перешел в штопор, взорвался при столкновении с землей и вместе с ним погиб пилот I Группы оберфельдфебель Ксавьер Мюллер (47 побед).

15 сентября в бою с Як-9 были сбиты и погибли два летчика из 1.JG 54 унтер-офицер Ханс Груберт (35 побед) и унтер-офицер Иоахим Груберт (4 победы), братья-близнецы. По одному Fw-190 уничтожили лейтенанты Бражинец и Герман из 42-го ИАП.

22 сентября заместитель командира 4-го ГИАП капитан Татаренко сбил в районе Новой Ладogi истребитель Fw-190. Унтер-офицер Фридрих Розенталь (45 побед) из 5/JG 54 совершил вынужденную посадку на советской территории и попал в плен.

10 октября со «свободной охоты» в районе Смоленска не вернулась пара «фокке-вульфов» из I Группы. Лейтенант Карл Фухс (67 побед) и унтер-офицер Курт Паблер (31 победа) до сих пор считаются пропавшими без вести. Тем не менее и их судьба известна.

Герой Советского Союза маршал авиации Зимин, в те дни командир 240-го ИАД, вспоминал: *«После начала Невельской наступательной операции немецкая истребительная авиация проявляла особую активность. Летчики из эскадр «Зеленое сердце» и «Мельдерс» вновь применили испытанный прием: «свободную охоту» у наших аэродромов под Смоленском. И вот 10 октября мне докладывают, что летчики 86-го ГИАП лейтенант Мануилин с ведомым лейтенантом Куницыным подкараулили и сбili такую пару. Вскоре немецких «охотников», выпрыгнувших с парашютом, привезли в дивизию. Это были настоящие асы, одержавшие в воздушных боях немало побед.*

А через два дня старший лейтенант Данилин из 133-го ГИАП уничтожил еще одного «охотника».

Это был не вернувшийся 12 октября со «свободной охоты» в том же районе летчик 2/JG54 фельдфебель Ханс-Гюнтер Райнхардт (44 победы).

11 ноября «Grunherz» лишилась еще двух летчиков, вылетевших в составе 1/JG54 для «расчистки воздуха» в район железнодорожной станции Ярцево. Однако прорваться к цели «фокке-вульфы» не смогли, более того, в воздушном бою с «яками» из 900-го ИАП был сбит и погиб один из удачливейших летчиков I Группы лейтенант Антон «Тони» Дебеле (94 победы). Его участь разделил обер-лейтенант Карл Фишер (33 победы). По одному «фокке-вульфу» сбili старший лейтенант Лисецкий и лейтенант Думан.

1943 год заканчивался для «Grunherz» так же, как и начинался, — потерей «фокке-вульфов».

15 декабря в районе Орши в бою с «Аэрокобрами» был сбит и погиб майор Хубертус фон Бонин (77 побед), сменивший Траутлофта на посту командира JG54. Опытного немецкого аса, одержавшего 6 побед еще в небе Испании, сбил летчик 67-го ГИАП капитан Новичков. В тот же день над Балтикой был поврежден «фокке-вульф» обер-лейтенанта Йозефа Похса (43 победы) из 5/JG54.

Около полудня шесть штурмовиков Fw-190F-8 из состава SG5, сопровождаемые четырьмя Fw-190A-6, попытались нанести удар по аэроузлу Лавенсаари.

В завязавшемся бою с истребителями Ла-5 немецкая группа была рассеяна и боевой задачи не выполнила. Многие «фокке-вульфы» чудом дотянули до Финляндии, а Похс был вынужден спастись на парашюте. Он опустился в море и, скорее всего, утонул — его судьба осталась неизвестной. Командир звена 4-го ГИАП старший лейтенант Бычков, уничтоживший в этот день Ju-88, теперь прибавил на свой счет и «фокке-вульф».

Обер-лейтенант Похс стал одним из **112 летчиков Эскадры, потерянных в 1943 году.**

4 января 1944 года северо-западнее Новгорода летчики 254-го ИАП капитан Синчук и его ведомый лейтенант Иванов, «охотившиеся» за железнодорожными составами противника, обнаружили пару Fw-190, которая направлялась к линии фронта. Атака Ла-5 была мгновенной и результативной. Командир шварма обер-лейтенант Отто Винсент (45 побед) и его товарищ фельдфебель Курт Ихленфельд из 1.JG 54 были сбиты и погибли.

30 января эскадра недосчиталась еще двух опытных летчиков I Группы, одержавших одинаковое число побед — 27. В бою с Ла-5 254 ИАП были сбиты лейтенант Гюнтер Хаазе (погиб) и фельдфебель Герхард Проске (пленен). По одному «фокке-вульф» уничтожили старший лейтенант Назимов и лейтенант Серегин.

25 февраля комэск 845-го ИАП капитан Полуновский во главе четверки «яков» патрулировал в районе Пскова. Когда горючее подходило к концу, группа была внезапно атакована 4 «фокке-вульфами». Однако советские летчики оказались готовыми к поединку и приняли его. После короткого боя один немецкий истребитель был сбит, остальные ушли на запад. Командир IV Группы хауптман Зигфрид Шнелль (93 победы) не смог покинуть кабину истребителя, расстрелянного комэском Полуновским, и погиб.

6 марта над Финским заливом командир 4-го ГИАП майор Голубев провел показательный бой с асом из JG 54.

«Надо сказать, — вспоминал Василий Федорович, — что в 1944 году немецкие летчики старались избегать боев с нами, атаковали только при численном превосходстве, да и то неохотно. При малейшей угрозе с нашей стороны они делали переворот через крыло и удирали, дымя форсированными моторами. Поскольку мы прикрывали суда Балтийского флота от бомбардировщиков, гоняться за «фокке-вульфами» не собирались. Однако 6 марта немец из боя не вышел, действовал грамотно и напористо».

На глазах летчиков своей группы майор Голубев прижал противника к самой воде, вынудив сначала потерять скорость, а затем, без скорости, уходить на вертикаль. Догнав «фокке-вульф» на горке, майор Голубев сбил его.

Обер-лейтенант Герхард Лооз (92 победы) из 1.JG 54 выбросился с парашютом и был пленен экипажем минного тральщика.

2 апреля северо-западнее Пскова молодым летчиком 254-го ИАП лейтенантом Ивановым был атакован «фокке-вульф», выходящий из боя. Пораженный с небольшой дистанции немецкий истребитель вспыхнул, перевернулся на спину и в таком положении врезался в землю. Третий по результативности на тот период летчик эскадры, командир 6-го штаффеля лейтенант Альбин Вольф (144 победы) погиб.

28 апреля смешанная группа Fw-190 из JG54 и SG5 попыталась нанести удар по позициям советских войск в районе Карельского перешейка. Для отражения налета была поднята восьмерка Ла-5ФН 191-го ИАП. В бою отличились капитан Лихолетов и его ведомый лейтенант Серов, уничтожившие два «фокке-вульфа». Летчик II.JG54 унтер-офицер Херберт Штоэбер (34 победы) погиб.

24 мая севернее острова Котлин в бою с советскими истребителями пропал без вести летчик 5/JG54 унтер-офицер Хайнц Бузхан (21 победа). В тот день звено Fw-190 вылетело на «охоту» за небольшими судами КБФ.

Для уничтожения противника была поднята четверка Ла-5ФН из 4-го ГИАП. В завязавшемся бою над Финским заливом унтер-офицер Бузхан пропустил атаку из задней полусферы, а его «фокке-вульф», сбитый заместителем командира полка Героем Советского Союза капитаном Татаренко, упал в море и затонул.

В июне-июле 1944 года, когда советские войска проводили Псковско-Островскую наступательную операцию, была отмечена последняя вспышка активности немецкой истребительной авиации на этом участке фронта.

8 июня четыре летчика из 927-го ИАП провели в районе Пскова тяжелейший бой с восьмеркой «фокке-вульфов» и три из них сбили, потеряв при этом истребитель Ла-5. В бою погиб заместитель начальника штаба эскадры обер-лейтенант Эуген-Людвиг Цвайгард (69 побед).

12 июня на базу не вернулся еще один офицер штаба лейтенант Хорст Форбиг (58 побед). Его истребитель сбил летчик 254-го ИАП младший лейтенант Ведерников.

19 июня восьмерка Fw-190A-6 из II.JG54 сопровождала пикирующие бомбардировщики Ju-87, совершавшие налет на караван судов КБФ. С аэродрома Лавенсаари взлетели три звена истребителей Ла-5ФН из 3-го ГИАП и с ходу вступили в бой с противником. Сбросив бомбы далеко в стороне от каравана, «юнкерсы» стали пикировать к воде и разворачиваться на обратный курс. Пытаясь помешать «лапочникам» атаковать бомбардировщики, летчики «Grunherz» действовали достаточно решительно, но далеко не лучшим образом.

Укомплектованная большим количеством неопытных бойцов немецкая группа не удержалась за командиром и распалась. Балтийские летчики, напротив, вели бой в составе пар, атаковали слаженно и три «фокке-вульфы» уничтожили, причем, по иронии судьбы, в числе сбитых оказались два самых результативных аса из II.JG54.

Командиру Группы майору Рудорфферу пришлось тянуть поврежденный истребитель до побережья Финляндии, где он вновь положился на парашют, а лейтенант Хельмут Гроллмус (75 побед) погиб.

Однако летчики-гвардейцы доложили об уничтожении трех бомбардировщиков и только одного истребителя. Его записал на свой счет старший лейтенант Потемкин.

Через день в воздушном бою северо-восточнее Лавенсаари вновь встретились летчики II.JG54 и 3-го ГИАП. И на этот раз победа была на стороне балтийцев: по одному «фокке-вульф» сбили Герой Советского Союза старший лейтенант Кравцов и старший лейтенант Шестопалов. Хауптман Херберт Алоэ (31 победа) и унтер-офицер Эрих Кнобель были признаны пропавшими без вести, хотя уже вечером 21 июня стало ясно, что на авиабазу в Котку они не вернуться.

21 июля «фокке-вульфы» из 5/JG54 перелетели на аэродром Пецери в Прибалтике. Над Балтийским морем немецкие истребители подверглись атаке двух Ла-5ФН из 3-го ГИАП, которые уничтожили три Fw-190. Победы были записаны на счет майора Костылева и лейтенанта Прасолова, однако первый участвовал в вылете неофициально и не состоял на тот период в составе 3-го ГИАП.

Обер-лейтенант Эрнст Хиршфельд (24 победы), фельдфебель Отто Холи и унтер-офицер Вольф Мак (14 побед) погибли.

7 августа летчики «Grunherz», успевшие привыкнуть к постоянным потерям, были потрясены: севернее Чудского озера пропал без вести командир I Группы майор Хорст Адамейт (166 побед). В этот день замкомполка 4-го ГИАП Герой Советского Союза капитан Татаренко в бою с четверкой «фокке-вульфов» верно рассчитал маневр и сбил ведущего немецкой группы, а Герой Советского Союза капитан Цыганов — ведущего второй пары. Майор Адамейт покинул горящий «фокке-вульф», спасся на парашюте и попал в плен, а унтер-офицер Ханс Лорр (41 победа) погиб.

9 августа четверка Ла-5ФН майора Батурина патрулировала над Финским заливом, прикрывая морские коммуникации, по которым осуществлялись перевозки стратегического значения. Немецкое командование подготовило операцию по уничтожению караванов и перед ее проведением направило в этот район сильную группу «расчистки воздуха». Однако вытеснить советские истребители из зоны патрулирования немецкие летчики не смогли и, несмотря на то, что в три раза численно превосходили группу 10-го ГИАП, потеряли один «фокке-вульф». Летчик II Группы обер-лейтенант Рудольф Хофман (37 побед) погиб.

25 августа шестерка Ла-5 из 927-го ИАП провела бой в районе Тарту с 30 бомбардировщиками и прикрывавшими их 12 истребителями. Советские летчики сбили два «юнкерса» и два «фокке-вульфа», причем все «лапочкины» получили значительные повреждения, но вернулись на свой аэродром. Унтер-офицер Гюнтер Рауш погиб, а командир шварма I Группы лейтенант Георг Хахнлейн (40 побед) попал в плен. Капитан Пузанов и старший лейтенант Егоров записали на свой счет по одному Ju-87, а лейтенанты Николай и Анатолий Левченко — по истребителю.

19 сентября пара истребителей того же полка прикрывала восьмерку Ил-2, которые нанесли удар по танковой колонне противника в районе Риги. В разгар штурмовки советская группа была атакована восьмеркой «фокке-вульфов», один из которых поджег истребитель старшего лейтенанта Островского. Однако советский летчик не вышел из боя: скольжением сбив пламя, он сумел уничтожить одного из нападавших. Его ведомый лейтенант Воробьев также одержал победу, а третий «фокке-вульф» был сбит воздушными стрелками «илов». Советская группа потерь не имела, хотя Островский и Воробьев с трудом дотянули до аэродрома.

В этом бою погибли заместитель начальника штаба эскадры лейтенант Гюнтер Халлер (30 побед) и летчики I Группы оберфельдфебель Хельмут Мисснер (82 победы) и унтер-офицер Георг Цейдлер (25 побед).

Последним асом «Grunherz» из сбитых в 1944 году стал оберфельдфебель Хайнрих Веферс (52 победы). 17 декабря его «фокке-вульф» перехватил над Рижским заливом летчик 254-го ИАП капитан Суков и после короткого боя уничтожил. Веферс выпрыгнул с парашютом, однако в эскадру не вернулся.

В целом, потери JG 4 остались на уровне 1943 года и **составили 109 летчиков**.

3 января 1945 года летчики 254-го ИАП прикрывали группу Пе-2, совершавшую налет на Либаву. Отсекая атаки немецких истребителей, командир звена капитан Суков сбил последний из 12 «фокке-вульфов», уничтоженных им в годы войны. *«Немецкий пилот оказался отличным летчиком, — вспоминал впоследствии Аркадий Иванович. — Однако он слишком горячился, пытаясь прорваться к бомбардировщикам, и невнимательно смотрел по сторонам. Вскоре я сумел с большой дистанции короткой очередью поразить мотор его истребителя. Из-под капота повалил сизый дым, потом появилось пламя. Добывать «фокке-вульф» я не стал, потому что видел, как он, разваливаясь, шел к земле».*

В этом бою получил тяжелое ранение командир 3-го штаффеля лейтенант Ханс-Иоахим Крошински (76 побед). Тем не менее он сумел выпрыгнуть с парашютом и остался жив.

16 февраля 1945 года на свой аэродром в районе Либавы не вернулся четвертый по результативности ас Люфтваффе командир 2-го штаффеля обер-лейтенант Отто Киттель (267 побед).

В этот день восьмерка Як-9, возглавляемая комэском 4-го ИАП дважды Героем Советского Союза майором Степаненко, вылетела для «расчистки воздуха» перед налетом Ил-2 из 225-й ШАД, которые должны были нанести удар по немецким и латвийским частям в районе Тукумс-Либава. Советская группа состояла из ударного звена и звена прикрытия, эшелонированных по высоте.

Над целью ударное звено «яков» во главе с дважды Героем Советского Союза майором Рязановым завязало бой с четверкой «фокке-вульфов». Одновременно звено майора Степаненко было атаковано двумя группами немецких истребителей, появившихся со стороны Балтийского моря.

Однако только одному «фокке-вульфу» удалось прорваться к штурмовикам. Встреченный дружным огнем бортовых стрелков, немец шарахнулся в сторону, был расстрелян майором Рязановым и, заваливаясь на правое крыло, врезался в землю.

Вскоре был сбит еще один «фокке-вульф». Потеряв два истребителя, противник прекратил атаки.

Майор Степаненко одержал в этом бою свою 30-ю индивидуальную победу, а майор Рязанов — 29-ю. Вместе с Киттелем погиб унтер-офицер Альбрехт Лихт.

После гибели лучшего аса «Grunherz» лейтенант Хайнц Кордез, возглавивший 2/JG54, заявил: «Без Отто — нам конец!», хотя и с живым Киттелем рассчитывать на другой расклад было, по меньшей мере, наивно.

6 марта 1945 года в том же районе командиром 4-го ИАП подполковником Марковым были уничтожены два «фокке-вульфа». Обладатель Рыцарского Креста лейтенант Хайнц Вернике (49 побед), из I.JG54 выпрыгнул из горящего самолета, спасся на парашюте и был пленен. Его ведомый ефрейтор Хельмут Хопп (31 победа) погиб.

Бой завязался в момент нанесения штурмовиками удара по танковой колонне, причем противники имели равный численный состав: 12 Як-9 с советской стороны против 12 Fw-190A-8 — с немецкой. Группы, эшелонированные по высоте, действовали на малых интервалах и увеличенных дистанциях. Сначала в схватке участвовали по одному ударному звену с каждой стороны, а четверки прикрытия маневрировали на высоте около 3000 метров, угрожая атаками с вертикали. Незначительная ошибка в маневре привела к тому, что ведомый первой пары ударного звена Хельмут Хопп, сблизившись с ведущим, оказался значительно ниже и правее звена подполковника Маркова.

Выполнив переворот через крыло и доворот в направлении противника, командир полка из положения «вверх колесами» открыл огонь. Уходя от трасс, Хопп рванулся в сторону и таранил своего ведущего. «Фокке-вульфы» огненным клубком упали на землю.

Потеряв два истребителя, немецкая группа перестроилась и атаковала звено подполковника Маркова. Одновременно к месту боя подошли еще две четверки «фокке-вульфов». Звено прикрытия, которым командовал майор Степаненко, оказалось в численном меньшинстве и помочь командиру не смогло.

Истребители командира полка и его ведомого были подбиты, а подполковник Марков и лейтенант Кошевой — тяжело ранены, тем не менее группа продолжала бой и уничтожила еще два «фокке-вульфа».

Вернике стал последним асом «Grunherz», сбитым в годы войны. Да и вообще потери эскадры с начала 1945 года пошли на убыль, что объясняется малым количеством боевых вылетов, которые совершали немецкие летчики. Запертая в «Курляндском мешке», JG54 испытывала серьезные затруднения с топливом, да и боевой дух летного состава был близок к точке замерзания. Рациональные немцы, не спешившие умирать за Родину в любое время, теперь справедливо полагали, что с поражением Германии жизнь не заканчивается. Надо только успеть вовремя смыться, что и было с успехом проделано.

Ранним утром 8 мая «фокке-вульфы» без «зеленых сердец» взлетели с аэродромов Прибалтики и взяли курс на Гамбург. Несколько летчиков из-за навигационных ошибок совершили посадки в Дании и Швеции и, переданные советской стороне, некоторое время жили в СССР, например, в Иваново, Вологде или Рязани. Но ведь именно к этому они и стремились в 1941 году.

А в целом расчет оказался правильным: жизнь продолжалась. 26 октября 1982 года 34-я эскадра истребителей-бомбардировщиков ФРГ получила почетное наименование «Grunherz», на бортах «Торнадо» засияли «Зеленые сердца». На праздник собрались ветераны эскадры во главе с легендарным коммодором Ханнесом Траутлофтом.

В окружении молодых летчиков они и повеселились, и погрустили, вспоминая боевых товарищей, погибших на Восточном фронте. А вспомнить было кого: **416 летчиков «Grunherz» не возвратились из боевых вылетов** .

Посидев в кабинах современных самолетов, ветераны сравнили их с верными «мессершмитами» и «фокке-вульфами», 2135 из которых остались в виде дюралевого лома на огромном пространстве от Ладоги до Львова. Словом, праздник удался.

Остается добавить, что из 112 летчиков «Grunherz», которые под ласковым июньским дождиком выруливали на взлетные полосы аэродромов Восточной Пруссии, перед вторжением в Советский Союз, до капитуляции Германии дожили только четверо.

И уже в первых боях немецкие пилоты осознали, что предстоит долгая война на взаимное уничтожение.

Поэтому какие бы заявления ни делал Гитлер перед войной, его любимцам приходилось считаться с объективной реальностью. **Валерий Дымич 202**

Обсуждение «веселой охоты»

Прежде всего отметим общий итог — в эскадре JG54 к концу войны уцелело 4 летчика из тех 112, кто начал ее, т. е. 3,6 % — втрое меньше, чем в 4-м ГВИАП Голубева. А это пусть и не абсолютно убедительно, но говорит о том, что наши летчики изначально, с 22 июня 1941 г., были, по меньшей мере, не хуже немецких.

Да, уверенно можно сказать, что до начала войны и тем более по ходу войны наши летчики уступали немцам по количеству часов летной подготовки. Сильно уступали в организации боя, поскольку очень долго не использовалась радиосвязь, причем, похоже, что расстрелянные руководители ВВС РККА ее специально не вводили. К примеру, в истребительной дивизии Балтийского флота перед войной радиостанции были сняты со всех самолетов и отправлены на склад под смехотворным предлогом, что треск в наушниках отвлекает летчика от пилотирования машины. Возвращены со складов на самолеты радиостанции были уже в ходе войны. И, несмотря на это, выживаемость наших летчиков оказалась выше, чем у немцев. Значит, были иные качества, которыми советские летчики намного превосходили немцев, настолько превосходили, что это нейтрализовало и недостатки учебы, и недостатки организации. Об этих качествах несколько позже, а пока давайте займемся статистическими подсчетами, благо Дымич предоставил для этого хотя и плохо систематизированный, но в целом достаточный материал.

Давайте сначала ответим на вопрос, являлось ли сбитие немецкого аса случайностью (на войне ведь воюет и случай) либо оно было обусловлено мастерством советского аса. В нашей авиации опыт летчика можно без большой ошибки оценить по его званию. В таблице 1 собраны численные данные по сбитым немецким асам по годам в зависимости от воинского звания сбившего их советского летчика.

Таблица 1

Из этой таблицы видно, что немецкий ас — это все же ас и на халяву его не собьешь. Это работа для мужчины, а не для мальчика, и редкие в воздухе майоры и подполковники сбивали немецких асов почти столько же, сколько и многочисленные лейтенанты. Эта таблица показывает, что гибель немецких асов случайностью не была, их били в первую очередь за счет мастерства.

Затем — за счет мужества и хладнокровия, чему примером является бой молодого лейтенанта Сидоренкова, когда он в одиночку против двух асов загнал в гроб немецкого летчика, который до этого записал себе 68 побед. И за счет яростной храбрости, как в бою молодого лейтенанта Козловского, который тараном уничтожил аса с 71 «победой». Из данных Дымича, хотя и не всегда корректных из-за недостатка фактов конкретного боя, можно понять, каково было в воздухе соотношение немецких и советских самолетов в том бою, когда немецкий ас был сбит (таблица 2).

Таблица 2

Из анализа этих данных следует, что менее 10 % немецких асов было сбито, когда в воздухе было (как я предполагаю) превосходство наших самолетов, а каждый третий был сбит, когда превосходство немцев было подавляющим. Как это объяснить? Ведь по идее ас стоит нескольких летчиков, почему же даже к концу войны советские летчики не использовали свое численное превосходство?

Ответ один: немецкие асы сбегали из боя, в котором наших самолетов было больше. Другого ответа нет. Не все, конечно, но основная масса сбегала. И сбить их можно было только тогда, когда немцы соблазнялись легкой добычей.

В подтверждение этой мысли посмотрите на такую статистику: 71 ас был сбит: «ЛаГГаами» (10), «яками» (28), «лавочниками» (32) и «Аэрокоброй» (1) — самолетами более-менее равными «мессершмитам» и «фокке-вульфам». Но ведь 15 асов были сбиты на уже устаревших самолетах: на И-16 (5), на МИГ-1 (2), «Харрикейнах» (6), «Киттихауках» (2). Почему? А потому, что немцы не боялись с ними вести бой. Вспомните, как Голубев ловил их на свой «подбитый» И-16 как на живца, вспомните, как гауптман Эрдманн показал, что не побоялся вступить в бой с «Киттихауками», потому что сбил их в Африке 6 штук. Тут тебе, парень, не Африка, в «Киттихауке» не англичанин сидел.

Думаю, что немцы, с целью пропаганды искусственно создав институт этих асов, а затем сохраняя их, позволяя им уклоняться от боя и приписывать себе победы, нанесли своим военно-воздушным силам большой вред: они деморализовали самих немецких летчиков. Ведь если асы боятся атаковать численно превосходящие силы, то как же быть рядовым летчикам? И вы видите, до чего дошло дело.

Зачем JG54 рисовала на бортах «Зеленое сердце», т. е. знак карточкой червы зеленого цвета? Чтобы напугать, смутить противника, чтобы из-за смущения он не вовремя делал маневр, стрелял, когда расстояние еще велико или когда он еще не прицелился. Эта эмблема была дополнительным оружием эскадры. А чем кончилось? Уже весной 1943 г. они покрасили эмблемы, т. е. официально признали превосходство наших летчиков над собой в психологическом плане. Так почему же они сняли эмблемы? Советский летчик, видя «мессер» без эмблемы, возможно, и не отлетит от охраняемых бомбардировщиков, а увидев «зеленую жопу», соблазнится и бросится за ней. Ну и что? Ведь его, отлетевшего от своих, можно сбить! Черта с два! Немцы уже не были уверены в том, что они в открытом бою справятся с русскими, и их асы JG54 начали прятаться за самолеты других эскадр, нападать только скопом и только из-за угла. И ведь это не я говорю, это числа статистики говорят.

Думаю, что советское командование существенно выиграло, что не дало пропаганде советских героев дойти до маразма их искусственного создания. А это не заслонило выполнение боевых задач приписками сбитых самолетов. Вон капитан Романцев сбил немецкого аса Хека, его советское командование что — поблагодарило? Романцев из-за того, что погнался за «зеленой жопой», пропустил к мосту немецкие пикировщики, и его действия признаны неудовлетворительными. Действительно: на хрена нужен этот Хек, если немцы мост разрушили?

Андрей Морозов восхищен умом Хартмана, струсившего атаковать американские бомбардировщики, и высчитывает дурацкие соотношения сбитых истребителей, не понимая, повторю еще раз, что основная победа ковалась на земле, что без победы на земле победы в воздухе — это мышьяная возня. А наши асы это понимали. По критериям Морозова, Голубев с пятеркой устаревших «ишачков» не имел права атаковать строй из 81 «юнкерса» и «мессершмита». Но этот строй шел бомбить Дорогу жизни, и Голубев с товарищами его атаковал, даже не стремясь сбивать (хотя и сбил двух, в том числе и аса): он не давал бомбардировщикам прицельно бомбить! Вот это признак ума и храбрости настоящего аса, а не «свободная охота» по добиванию подбитых самолетов.

Обнаглеть немцам в начале войны дало довоенное советское командование ВВС, а не рядовые летчики. Правильно, что это командование расстреляли, этого даже мало. Надо было таких генералов толпой ставить к стенке. Да, положим, командующие ВВС, «жертвы сталинизма» Смушкевич или Рычагов, распорядились снять с истребителей радиостанции, но почему сотни командиров дивизий и полков не жаловались наркому обороны или в ЦК? Да потому что это было на руку этим трусливым бестолочкам. Ведь они командиры, они обязаны командовать в бою, а командуют, отдавая приказы. А как дашь в воздухе команду, если радиостанций на самолетах нет? Значит, самим можно в бой не летать, а сидеть на аэродроме и посылать в штабы списки не вернувшихся из боя летчиков. Многие ветераны-летчики прямо или намеками на это указывают — пока не заменили этих трусов на боевых летчиков, потери были огромны, а результаты мизерными.

Скажем, уже до войны зона ПВО Ленинграда была оборудована неплохими радарными советской конструкции. Но оба истребительных полка Балтийского флота, непрерывно летая с раннего утра 22 июня 1941 г., смогли первый немецкий самолет сбить только на четвертый день войны (25 июля А. Антоненко сбил Ю-88).²⁰³ Почему? А надо вникнуть в то, как они искали в воздухе немцев без радиостанций.

Посты ВНОС (Воздушного наблюдения, обнаружения и связи) засекали перелетающие линию фронта немецкие самолеты и звонили командованию ВВС, оно давало команды на аэродромы. Истребители поднимались в воздух и летели... к позвонившему посту ВНОС. Тот на земле выкладывал белыми полотнищами стрелку в направлении, в котором улетели немцы, и поперечные полосы по одной на 1000 м высоты, на которой немцы летели. Наши истребители разворачивались и пытались догнать немцев в направлении, указанном постом ВНОС. Но ведь немцы это моментально раскусили и после перелета линии фронта делали маневр, кроме того, они уже и отрывались от наших истребителей минимум на 50 км. И первый немецкий бомбардировщик сбили, когда поднятый в воздух летчик догадался, что немцы вылетели бомбить Кронштадт, и сразу полетел туда.

А потом Голубев, получивший эскадрилью после снятия из-за трусости первого ее командира, приказал (под глухое ворчание сидящего на земле командования полка) поставить на самолеты радиостанции, его эскадрилью стали наводить на немцев операторы радаров, он получил возможность заходить на немецкие самолеты с выгодного направления и начал бить их даже на И-16. За ним последовали остальные эскадрильи, наши летчики получили связь, а затем и более скоростные самолеты, положение с уровнем техники стало более-менее равным, и вот тут дело решили природные и воспитанные качества советских летчиков. А немцам пришлось закрасить на самолетах «зеленые жопы». Куда же денешься? Что толку, что тебе по приказу Геббельса записали 92 сбитых советских самолета, что больше, чем было на счету за всю войну у двух самых лучших асов 4 ГВИАП Костылева (41) и Голубева (39) вместе взятых? Сунулся такой ас под Балтикой к командовавшему в воздухе полком майору Голубеву, и тот его показательно разложил и замочил в полном смысле этого слова.

А Морозов разрешает мне сделать нашим летчикам снисхождение, дескать, до Хартмана им, конечно, далеко, но к концу войны они тоже кое-чему научились. Спасибо, Андрей, но я вижу проблему не в этом. На мой взгляд, главное — это вычистить еще до войны из Армии всех «профессионалов» с таким пониманием военного дела, как у вас, и с такими, как у вас, взглядами на войну.

* * *

Статистика судьбы асов 54-й истребительной эскадры немцев, в дополнение к хвастливой болтовне Хартмана, показывает, что да, не только Хартман, но и практически все немецкие асы старательно избегали боя — ситуации, когда им надо было сбить советский самолет за счет умелого маневрирования лицом к лицу с противником. Массовую трусость следует из рассуждений исключить, следовательно, в вопросе с немецкими летчиками есть нечто, общее для всех, но это «нечто» такое, что мы его плохо видим.

Глава 9. Асы: тактика и подготовка

А куда они подевались к концу войны?

²⁰³ Голубев, с. 37.

Вот Морозов уверен, что в 1944 году бедный Хартман остался на всем Восточном фронте один, а кожедубов с покрышкиными вдруг стало там много-много. Однако Майк Спик без моей помощи и только среди асов дневной авиации Люфтваффе насчитал 230 человек, которые «сбили» больше, чем Покрышкин, и из них 224 немецких летчика «сбили» больше, чем Кожедуб. По его счету процентов 40 из этих немецких асов не только к 1944-му, а и к концу войны могли остаться в живых.²⁰⁴

По подсчетам Р. Толивера и Т. Констебля, у немцев 913 лучших асов «сбили» 44 179 самолетов. (Для справки: за всю войну ВВС РККА от боевых повреждений потеряли 46,1 тысячи²⁰⁵ самолетов всех типов). Но асов в Люфтваффе (тех, кто сбил более 5 самолетов) было более 5 тысяч²⁰⁶ Куда же они все сразу подевались? Второй вопрос: эти первые 913 асов сбили в среднем на каждого по 40 самолетов, а в ВВС РККА летчиков, сбивших 30 и более самолетов, было всего около полусотни.²⁰⁷ И что — эти полсотни загнали 913 немецких асов в Берлин? И, наконец, непонятно, кто летал в мае 1945 года на самолетах с красными звездами, если немецкие летчики всех наших летчиков записали себе в победные списки и даже немецким зенитчикам никого не оставили? И почему Морозов горестно всхлипывает о немецких «пилотах-новичках», которых Хартманн, один-одинешенек, заменить не мог?

Это, повторю, подлое свойство нашей интеллигенции, которая в своей массе является густопсовой смердяковщиной. Что бы на Западе ни сбрекали, а для наших «интеллектуалов» это святая правда. Морозову мысль о «пилотах-новичках» вложил в голову Хартманн, который именно так хвастается о своем докладе на аудиенции у Гитлера:

«Фюрер спешно прикончил свой завтрак.

«Скажите мне, Хартманн, вы считаете подготовку наших пилотов-истребителей недостаточной?»

«Я думаю, что она недостаточна. Я в России получил в свою эскадрилью множество молодых пилотов, имеющих налет менее 60 часов, причем на Me-109 они летали менее 20 часов. Им приходилось совершать боевые вылеты, имея только основную подготовку. Это приводит к тяжелым потерям истребителей на Восточном фронте» .

Гитлер слушал с отсутствующим выражением. Тогда Хартманн перешел к собственной истории.

«Эти юноши приходят к нам, и их практически немедленно сбивают. Они приходят и уходят, подобно волнам прибоя. Это преступление, мой фюрер, я думаю, здесь виновата наша пропаганда».

На сей раз Гитлер выпрямился и проявил какие-то признаки жизни.

«Как?» — спросил он.

«Они знают, что не готовы к боевым вылетам. Они едва могут благополучно поднять Me-109 в воздух и посадить его обратно, даже без боя. Однако они попадают на фронт фанатически настроенные. Они требуют привлекать их к операциям, хотя это самоубийство».

Гитлер выглядел невероятно усталым, он обмяк в своем кресле.

²⁰⁴ Асы Люфтваффе, с. 325 — 355.

²⁰⁵ Потери, с. 480–481.

²⁰⁶ А.И. Покрышкин. Бой требует мысли. Новосибирск: АВИОН, 1998, с. 116.

²⁰⁷ Советские асы. М.: Восточный фронт, 1996, с. 38.

«Хартманн, все, что вы говорите, может быть правдой. Но сейчас это слишком поздно»
208

Ни у Хартмана, ни у его биографов в этом эпизоде не хватило ума оценить ситуацию: почему немцы перестали успевать готовить летчиков? Ведь ответ один: немецкие летчики гибли на Восточном фронте быстрее, нежели их успевали учить. И гибли от рук советских летчиков. Но это немедленно вызывает естественный вопрос: почему же СССР прекрасно успевал учить летчиков, почему уже в 1943 году даже опытные летчики перед попаданием на фронт месяцами тренировались и готовились к боям в запасных авиаполках? Ответ тоже один: потому что их гибло меньше, чем немецких летчиков. Надиктовав американцам текст о встрече с Гитлером, Хартман, сам того не подозревая, сообщил читателям, что его список «побед» — это туфта. Если бы он и другие асы действительно сбили столько самолетов, сколько у них записано, то Советский Союз, а не Германия с 1943 года выпускал бы в бой малообученных юношей.

У нас же, как вы прочли выше, к концу войны стали посылать на фронт полки, которые всю войну простояли вдоль обширных границ СССР. Из всех щелей и штабов начали вылезать летчики с довоенной подготовкой, которые в 1941–1942 годах боялись фронта, но которым было стыдно оставаться невоевавшими. Герой Советского Союза В.Ф. Голубев вспоминал, что летом 1943 года он хотел внутри полка повысить в должностях боевых летчиков, но вместо этого на свободные вакансии ему стали из вышестоящих штабов присылать летчиков из тыла. Комдив объяснил ему откровенно: *«Ты не удивляйся таким назначениям — привыкай. Полк в морской авиации передовой, воюет с меньшими потерями, чем другие, да еще и летает на Ла-5 — лучших самолетах-истребителях. Теперь желающих принять участие в войне, а также и побыть рядом с ней станет больше. Они будут слетаться в четвертый гвардейский, как осы на сладкое. Поэтому на повышение в должностях пока не посылай, буду помогать тебе отбиваться от посланцев, которые идут помимо нас с тобой»*.²⁰⁹

А вот еще, удививший меня момент. Через 6 лет после окончания Второй мировой войны началась война в Корее, где наши летчики, как я уже начинал об этом писать, схватились с американцами. В той схватке 14 советских пилотов сбили по 10 и более американских самолетов. По сведениям, которые о них имеются, все 14 уже были летчиками во время Великой Отечественной войны, причем только капитан (звания даны на момент Корейской войны) Л.К. Щукин окончил училище поздно — в 1944 году. Скажем, майор Д.П. Оськин — в 1940 году, полковник Е.Г. Пепеляев — в 1938 году, капитан Г.У. Охай — в 1937 году. По данным В.В. Гагина, писавшего о них, только Г.У. Охай реально воевал с немцами и сбил 6 немецких самолетов. По американским данным, могли иметь сбитых немцев еще два летчика, а остальные в боях с немцами не участвовали: либо служили на Дальнем Востоке, как Сутягин, Пепеляев или Бахаев, либо были инструкторами летного обучения, как Милаушкин, либо служили в ПВО внутренних областей. Но если бы этих советских асов допустили бить немцев в Великой Отечественной, то неужели бы они оплошали? Глядя на эту статистику, приходится сделать вывод, что, как ни странно, огромные личные счета немецких асов на Восточном фронте не произвели никакого впечатления на ВВС РККА — тотальной мобилизации летчиков не было, и по поступлении достаточного количества самолетов командование стремилось решить вопрос с немцами теми из летчиков, кто имел боевой опыт, а не рисковать неопытными, даже если эти неопытные имели хорошую летную подготовку.

Вопрос о том, почему к концу войны в СССР даже трусы запросились на фронт, а в Германии даже асы куда-то подевались, непростой, частично мы рассмотрим его в конце

²⁰⁸ Белокурый рыцарь, с. 154.

²⁰⁹ Голубев, с. 333.

книги, а сейчас просто еще раз подчеркнем, что такая ситуация начисто перечеркивает геббельсовскую брехню о фантастической результативности немецких асов.

Цель обучения

Как вы видели из эпиграфа к статье В. Дымича, Гитлер считал, что *«искусство боев в воздухе истинно германская привилегия. Славяне никогда не смогут им овладеть»*. Вообще-то Гитлер ошибался довольно часто, но, пожалуй, никогда он не ошибался так круто, как в данном случае. И ошибка здесь принципиальная.

Уже много веков, как Россия разделилась на два класса: собственно народ, то есть крестьяне, мастеровые, купцы, промышленники и вообще деятельные люди, стремящиеся воочию увидеть результаты своего труда; и паразиты на народе — чиновничество, в свое время помещики и всегда — интеллигенция. Первый класс, зарабатывая на жизнь трудом, довольно молчалив, а вот второй класс криклив до неприличия, поскольку он именно криком зарабатывает себе на жизнь. Это внешне. Но внутренние различия между классами еще более огромны. Скажем, российская интеллигенция всегда молилась на Запад, причем делала это исключительно тупо — раз с Запада, значит выдающегося качества. Мне запомнился рассказ по ТВ какого-то старого то ли артиста, то ли поэта о том, как он в 70-х приглашал к себе московскую богему на виски. Для этого он в привезенные из-за границы бутылки из-под виски наливал деревенский самогон, разбавленный чаем, и напиток всегда проходил на ура. «В этой стране такого делать не умеют», — дружно соглашались ценители виски.

А народ, накрепко связанный с делом, никогда и ни на кого в своем деле не молится — ему плевать, с Запада это или с Востока, — он руководствуется здравым смыслом, а в трудных случаях полагается на интуицию — на «авось». Так вот, наши враги, как правило, этого не знают, поскольку перед ними постоянно мельтешит крикливая толпа «выразителей чаяний русского народа» — всяких там познеров, жванецких, астафьевых, солженицыных, немцовых и прочих хакамад. И у врагов постоянно возникали соблазны воспользоваться идиотизмом этого «русского народа». Вот Геббельс почитал кое-что из довоенной советской литературы и записал для памяти 16 марта 1940 года в своем дневнике: *«Советско-русские сатиры Зоценко «Спите быстрее, товарищи!» хотят быть остроумными, но разворачивается мрачная картина большевистского бескультурья, социальной нищеты и неспособности к организации»*.²¹⁰ Зоценко писал не о русских, он писал о московских, но ведь немцы этого понять не могли. Ну и как им было упустить момент и не занять страну, населенную людьми «неспособными к организации», населенную зоценкоподобными существами?

Вот и Гитлер счел, что русские неспособны к воздушному бою, но где и когда он этих русских видел? Он же видел только паразитный класс и описание русских этим классом. А представители этого класса всегда пишут только о себе, о ком бы они не писали. А русский же народ на самом деле исстари считал паразитный класс придурками, от которых ничего полезного нельзя услышать. Еще Салтыков-Щедрин писал, что Россию спасает то, что в ней глупые законы дурно исполняются. Законы, инструкции, правила всегда пишет паразитный класс для исполнения их народом. А народ, презирая авторов, презирает и сами инструкции и уверен, что поступать надо не так, как в них написано, а так, как требует здравый смысл или интуиция.

Этим русские сильно отличаются от немцев, у которых элита всегда стремилась быть тружениками, стремящимися достигнуть чего-то в интересах Германии. Соответственно и немцы относились к ней уважительно, соответственно немцы уважают и инструкции, написанные элитой. А почему нет? Жить по инструкциям легче — не надо думать своей

²¹⁰ Ржевская. Геббельс: портрет на фоне дневника. М.: Слово/SLV, 1994, с. 222.

головой, — и если инструкция толковая и написана уважаемым человеком, то почему бы ей не следовать?

Нет, русские тоже знают пользу инструкций, но если немец никогда не перейдет улицу на красный свет, даже если нет автомобилей, то русский ее перейдет не колеблясь, хотя правила он знает. Правила правилами, а здравый смысл надежнее...

Управление самолетом — дело не простое. Зададим вопрос, кого легче научить летать — русского или немца? Человека, который в сложной полетной ситуации начинает вспоминать, что именно по этому поводу написано в инструкции, или который на это время не тратит и моментально действует исходя из здравого смысла или интуиции?

Морозов пишет, что мы недостатки техники «восполнили массовым героизмом»? Только ли? Взял бы и объяснил, как это можно сделать: как на И-16, летавшем со скоростью 470 км/час, за счет героизма, даже массового, развить скорость хотя бы в 530 км/час? К разряду таких общих «ля-ля» относятся и его слова о том, что мы «превозмогли немцев по уровню общей подготовки обычных пилотов». Это действительно так, но в том, в чем мы превосходили немцев, мы превосходили их не к концу войны, а еще до нее.

Хартман жалуется фюреру, что молодые немецкие летчики имеют налета 60 часов, из которых 20 — на боевом самолете. Действительно, по сравнению с Хартманом это мало. Он, правда, не пишет, сколько у него было налета и на каких самолетах, но в 10-м учебном полку он сел на самолет с инструктором 5 марта 1941 года примерно после четырех месяцев теоретической подготовки и начал летать очень интенсивно — до 24 марта Хартман сделал 73 вылета на спарке, после чего до 14 октября летал самостоятельно на учебных самолетах. И с этого времени он учится летать на боевом Ме-109 и длится это почти год, поскольку на фронт он попадает только в октябре 1942 года. Упомянутый мною Хейнц Кноке также в разгар войны учился летать полтора года, прибыв в 11-й учебный полк 15 ноября 1939 года, а первый боевой вылет он совершил 24 мая 1941 года. Причем и он учился очень интенсивно: первый полет совершил 17 февраля 1940 года, а к 16 мая он уже летал 250 раз.

Тут надо сказать, что нацисты интенсивно начали готовить летчиков еще задолго до своего прихода к власти в 1933 году, а после прихода они начали массовую подготовку пилотов. «История Второй мировой войны» об этом сообщает: *«Личный состав ВВС готовился в летных школах гражданской авиации и многочисленных спортивных союзах. К 1933 г. только общество «Спортфлюг» и его филиалы подготовили 3200 летчиков и 17 тыс. планеристов. Министерство авиации во главе с Герингом осуществляло руководство всей деятельностью по подготовке и созданию мощного военно-воздушного флота. Спортивные общества и клубы были объединены в «Германский союз спортивной авиации», основу которого составил нацистский авиационный корпус»* ²¹¹

Видя такое дело, и в СССР начала создаваться сеть аэроклубов, в которых молодые люди учились летать. И почти все советские летчики, которых я цитирую в этой книге, перед поступлением в военное училище прошли обучение в местном аэроклубе. И мне интересна скорость, с которой русские учились летать. Летчик Ил-2 Я.И. Борейко начал занятия курсантов в аэроклубе параллельно с учебой в 9-м классе средней школы (1939–1940 гг.). Далее, на каникулах: *«После экзаменов все свободное время было отдано практическим полетам. Для того чтобы курсанта выпустить в самостоятельный полет на самолете У-2, по курсу учебно-летной подготовки требовалось в среднем 18–20 полетов с инструктором. 15 июня 1940 года, после десяти вывозных и двух контрольных полетов с начальником аэроклуба, в кабину вместо инструктора принесли груз (мешок с песком) для сохранения центровки, и я выполнил два самостоятельных полета по коробочке. С этого дня началась моя летная карьера, которая продолжалась до 1965 года. Мечта летать сбылась. ...Экзамен по технике пилотирования был более серьезным. Надлежало выполнить один полет по кругу, другой в зону. В зоне выполнить два мелких виража с креном 30, два*

²¹¹ История Второй мировой войны 1939 — 1945. т. 1. М.: Воениздат, 1973, с. 158.

глубоких с креном 60, петлю Нестерова, которую в то время называли мертвой, переворот, боевой разворот, штопор с выводом в заданное направление, спираль, скольжение в обе стороны, планирование. После посадки инструктор сказал, что все нормально и что общий результат экзаменов и выводы будут объявлены 30 июля» ²¹²

Сравним. Борейко полетел самостоятельно после 12 вылетов с инструктором, а Хартман — после 73. Максимум через полтора месяца после того, как начал летать самостоятельно, Борейко сдал экзамен по летному мастерству с элементами не только простого, но и сложного пилотажа. А Хайнц Кноке в том же 1940 году через 3 месяца и 250 вылетов записал в дневнике: «*Теперь нас обучают технике высшего пилотажа*» ²¹³ Вот ткнуть бы Гитлера мордой в эти цифры и спросить: «Так кто тут, блин, не способен к воздушному бою?»

Да, по сравнению с подготовкой Хартмана 60 часов налета немецких летчиков в 1944 году — это немного, но как их сравнивать с налетом наших летчиков в начале войны? Скажем, Г.М. Рябушко стал курсантом в апреле 1941 года, а уже в декабре со званием «сержант» был отправлен на фронт, имея 16 часов налета на У-2 и чуть больше — на И-16. Конечно, много летчиков с такой подготовкой погибло, но краха ВВС РККА не наступило — советская авиация не только продолжала воевать, но и энергично наращивала свою численность. И Н.Г. Голодовников, хотя и имел налет в 110–120 часов, из которых до 45 часов на боевых истребителях, как вы увидите чуть ниже, считает, что 35 часов налета на боевом самолете может быть достаточно. Таким образом, вопрос не в том, кто сколько учебных часов налетал, а в том, с какой целью летал — чему именно учился.

А здесь вопрос стоит так. Для того чтобы выиграть бой, разрабатывают его тактику, а уже под эту тактику заказывают самолеты и этой тактике учат летчиков. Так что, прежде чем сравнивать количество учебных часов, нелишне поинтересоваться, в чем именно отличались тактики боя истребителей немецких и советских ВВС.

Считаю, что будет полезным выслушать для начала, что думают по этому поводу уже упомянутые ветераны: летчик-истребитель Н.Г. Голодовников, летчик-штурмовик Г.М. Рябушко и летчики-пикировщики Т.П. Пунев и А.П. Аносов. Поскольку историк А. Сухоруков брал у них интервью не для этой книги, то его вопросы по интересующей нас теме разбросаны по всему тексту его беседы с ветеранами. Я их скомпоновал как мог и сначала дам без комментариев, отдельными разделами и для удобства чтения, без выделения курсивом. Первым, и больше остальных, что естественно, по вопросам тактики и подготовки пилотов-истребителей разъяснения сделает летчик-истребитель, генерал-майор в отставке Н.Г. Голодовников.

Н.Г. Голодовников о тактике и подготовке:

А.С. Николай Герасимович, уже после войны были обобщены следующие основные недостатки предвоенного обучения летчиков-истребителей:

- 1. Малый налет на боевых машинах;**
- 2. Не умели стрелять по воздушным целям;**
- 3. Не умели осматриваться (не «видели воздуха»);**
- 4. Кое-как умели вести бой «один на один» и совсем не умели вести бой «группа на группу»;**
- 5. Совершенно не умели пользоваться радиосвязью, даже если она и была. Николай Герасимович, насколько это соответствует истине?**

²¹² Борейко, с. 5–6.

²¹³ Кноке, с. 29.

Н.Г. Давай по порядку. Налет на боевых машинах был небольшой, это правильно. 35 часов на боевом истребителе — это не много, но и нельзя сказать, что совсем мало. Все зависело от того, на что это время тратилось. То, что не умели стрелять по воздушным целям, — это неправда. У нас в училище стреляли достаточно много. Стреляли по конусам. У моего выпуска по воздушным целям было стрельб 15 и где-то 20–25 по наземным целям. Правда, надо сказать, что перед самой войной, в году 41-м, был выпуск летчиков, которые стреляли немного, где-то у них было стрельб пять по воздушным целям (тем же конусам) и стрельб 5 по наземным целям. Но этот ускоренный курс состоял из летчиков, имеющих довольно хорошую летную подготовку, — в основном из бывших инструкторов аэроклубов. Их не учили, их переучивали, поэтому им срок обучения и подсократили. Другое дело, что у стрельбы по конусу, как учебного упражнения, есть довольно серьезный недостаток — по самому конусу дистанцию определить невозможно, он маленький, поэтому дистанцию определяли по буксировщику. Поскольку навыка в определении дальности до цели у нас не было, то это приводило к тому, что в реальном бою летчик начинал стрелять со слишком большой дистанции, особенно по бомбардировщикам (он кажется о-го-го каким громадным!) Эта ошибка плюс малокалиберное оружие делала стрельбу малоэффективной. Когда научились правильно определять дистанцию до цели — «по заклепкам» (начинаешь различать заклепки, можно открывать огонь), — стали очень хорошо попадать. В остальном стрельба по конусу давала очень хороший навык воздушной стрельбы, поскольку учила правильно рассчитывать упреждение и экономно расходовать боеприпасы.

А.С. Я слышал, что многие летчики, привыкнув стрелять по конусу, открывали стрельбу по цели, когда она становилась размером с привычный ему буксировщик?

Н.Г. Нет. Неправда. Упреждение рассчитываешь все равно по конусу, не по буксировщику, поэтому и прицел «вперед» буксировщика никто никогда не выводил, какая ж тут привычка?

А.С. А фотокинопулеметы в училище не использовали?

Н.Г. Нет. Знали, что такие есть, но у нас их не было.

А.С. Понятно. А про осмотрительность что можете сказать?

Н.Г. Что касается осмотрительности, то основным нашим недостатком было неумение смотреть вокруг — у нас не было навыка кругового обзора, т. е. мы поздно обнаруживали противника, а значит, давали противнику большой шанс на проведение внезапной атаки. Война подсказала, что надо уметь смотреть кругозорно во все направления. Мало того, и маневрирование звена надо строить таким образом, чтобы тщательно просматривать все пространство и особенно заднюю полусферу — делать «змейки», «ножницы». Когда мы прибыли в полк, Сафонов нам так прямо и сказал: «Смотреть назад так, чтобы видеть костьль своего самолета». Кроме того, смотреть надо не просто так, а правильно — вначале вдаль, а потом взгляд приближаешь. Надо высматривать точки. Увидел в небе точку и сразу должен распознать — самолет это или нет. Если ты увидел не точку, а целый самолет, то это означает только одно: к тебе подошли незаметно и сейчас откроют огонь. Тут и сманеврировать не успеешь. Правильная осмотрительность требует большого навыка, постоянного анализа и разбора действий в группе, с соответствующей учебой и ее отработкой, как для группы в целом, так и для каждого члена группы, в частности. Что могу сказать про групповые воздушные бои? Да, в училищах их не вели. Только индивидуально. Изредка вели бой «звено на звено», но и то такой бой оговаривался целым рядом ограничений в маневрировании. Обычно такой бой вели только на горизонталях. Даже в частях групповых боев не вели, хорошо отрабатывали навыки индивидуального боя при хорошей технике индивидуального пилотирования. Такое было.

А.С. А с чем, на ваш взгляд, это было связано?

Н.Г. С одной стороны, до войны такой вид боя, как «бой группой», сильно недооценивался, с другой стороны, маневрирование плотно построенным звеном (а мы тогда летали тройками) рискованно — можно столкнуться, а этого риска никому не надо. Бой группой недооценивался потому, что весь боевой опыт предыдущих войн — Испания, Китай и Халхин-Гол — говорил о том, что наибольшего успеха добивались летчики, ведя бой

индивидуально, вне строя. Так было и у наших ведущих асов, так было и у ведущих асов противника — итальянцев и японцев. Немцы, кстати, в Испании на фоне итальянцев не особо блеснули. Как оказалось в дальнейшем, наш опыт, приобретенный в этих войнах, был использован правильно, но не получил дальнейшего развития.

А.С. Не очень понятно.

Н.Г. Поясняю. Групповые воздушные бои с четким взаимодействием пар и звеньев, т. е. без их распада, получили свое классическое воплощение только в 1941 году на советско-германском фронте — в битве под Москвой, в Заполярье, под Севастополем. До 1941 года все массовые воздушные бои проходили по одной схеме: массированный воздушный налет бомбардировщиков при прикрытии больших групп истребителей, и как только начинался воздушный бой, так сразу же строй истребителей распадался и дальше каждый истребитель вел бой индивидуально. Так действовали мы, немцы и итальянцы в Испании, мы и японцы под Халхин-Голом, так же, по большому счету, действовали англичане и немцы в «битве за Британию». Только к концу «Битвы за Британию» немцы стали взаимодействовать звеньями более жестко, но и в то же время многие немецкие летчики продолжали вести бой индивидуально. Другое дело, что немцы в вопросах боевого взаимодействия звеньев очень сильно вырвались вперед, и к лету 1941 года они, обобщив опыт предыдущих войн, окончательно оформили свою тактику довольно жесткого взаимодействия пар и звеньев, которая до этого в войнах если и применялась, то только эпизодически. Во взаимодействии, в этом важнейшем элементе тактики, немцы обогнали всех — и нас, и англичан с американцами. Так бывает, что в отдельных вопросах тактики кто-то всегда впереди. Поэтому и нельзя говорить, что мы в подготовке летного состава не учитывали особенностей группового боя. В 1941 году нам очень не повезло, потому что мы встретились с совершенно незнакомой тактикой ведения группового воздушного боя, доселе нигде массово не применявшейся.

А.С. А в училище много воздушных боев вели?

Н.Г. Воздушные бои были в самом конце обучения, в сумме к концу курса это выходило боев 10–15. Только ускоренный «инструкторский» курс имел больше боев, где-то 15–20. Все бои курсанты проводили с инструкторами по предварительно разработанному плану.

А.С. В зачет какие бои шли — все или только выигранные?

Н.Г. Любые. Тут видишь, что бывает — ты или твой противник разок зевнул, ошибся, и все. Если в хвост зашли, то уже не вывернешься — машины-то однотипные, одинаковые и по скорости, и по маневру. Чтобы его с хвоста сорвать, надо уж что-то очень опасное применить, а это, конечно, ни к чему. Лучше учись не зевать.

А.С. ... И радиосвязь.

Н.Г. Да, практики в использовании радио не было потому, что в училищах практически отсутствовали радиофицированные машины. В боевых частях тоже не все машины были радиофицированы, а эффективность работы уже установленных на самолеты радиостанций оставляла желать лучшего. Качество радиостанций на истребителях И-153 и И-16 было совершенно неудовлетворительным. Недооценивали радиосвязь перед войной, очень недооценивали.

А.С. Как вводилось в бой молодое пополнение в 72-м авиационном полку? Что делалось для скорейшей ликвидации у летчиков перечисленных выше недостатков обучения?

Н.Г. Вводили в бой постепенно. Нас старые летчики берегли. Во-первых, не на всякое задание молодых посылали, на первый вылет молодому старались (насколько это возможно) подобрать что-нибудь попроще. Во-вторых, если задание было сопряжено с полетом на территорию противника — «бомберов» сопровождать или корректировщика, — то состав звена-четверки на боевое задание подбирался так: три старика и один молодой. «Старики» смотрят, как держится молодой, как маневрирует, что видит. Перед вылетом тебе говорят: «Твоя задача — держаться за мной, не отрываться, какой бы маневр я ни делал, и СМОТРЕТЬ!» Прилетаешь, и тебе первый вопрос: «Что ты ВИДЕЛ?» И сравнивают, что ты видел, что видел твой ведущий. Потом обязательно разбор полета. Рассматривают каждый

твой маневр, дают замечания, поправляют, советуют, одним словом, учат. Вот проведет молодой четыре-пять боев в такой группе, там уже смотрят, может он нормальную боевую нагрузку тянуть или нет. Если да, то дают тебе нагрузку как боевому летчику. Если нет, то еще несколько вылетов будешь летать в таком же составе. Пока не научишься. Так, чтоб сразу в серьезный бой молодежь посылать, — у нас в полку такого не было.

А.С. Тренировочные воздушные бои с опытными летчиками проводили?

Н.Г. Мы, наше пополнение, нет. Самолетов было мало, а те, что были, постоянно то на боевых заданиях, то в ремонте. Нехватка техники была жесточайшая. По-моему, когда мы прибыли, то в полку на десять исправных машин было восемнадцать летчиков. А бои-то какие были! Их двадцать — нас шестеро! Нам попадало будь здоров! Машины выбивали, летчиков выбивали. Бывало, так машину исхлещут, что техники всю ночь ее подмазывают-подклепывают. Какие уж тут тренировочные бои? Как только снабжение техникой улучшилось (а это где-то с начала 1943 года), то тренировочные бои молодых со «стариками» стали обязательны.

А.С. Как ввели в бой лично вас, повлиял ли тот факт, что вы были инструктором?

Н.Г. Вводили так же как и всех. Я по технике пилотирования был посильнее остальных, меньше на управление машиной отвлекался и поэтому воздух видел хорошо. Мне нормальную боевую нагрузку стали давать уже после третьего боевого вылета.

А.С. Каковы были сильные стороны советского предвоенного обучения летчиков-истребителей, если они были?

Н.Г. Сильная сторона — это то, что технику пилотирования ставили очень хорошую. Хоть и маловат был налет, но почти все это время тратилось на отработку техники пилотирования — отрабатывалась она до автоматизма. Перед войной на чистоту техники пилотирования обращали большое внимание: чтоб уж если вираж, то приборы не шелохнулись.

До войны ведь считалось, что техника пилотирования — это основа победы в бою, и рациональное зерно в этом утверждении было. Поверь, на приборы никогда не смотрели, самолет чувствовали. Шестым чувством, задницей чувствовали, когда и что можно делать. Не боялись, что сорвемся в штопор, ручку перетянем и пр. Брали от машины все, на что она способна. Выжимали все, что можно, и еще чуть-чуть. Другое дело, что чистый пилотаж, если он не служит огню, в бою бесполезен. Но, опять же, имея летчиков, великолепно владеющих техникой пилотирования, мы, как только получили современные машины, обновили тактику и привязали маневр к огню, то все — стали побеждать. Техническое превосходство немцы потеряли, мы приобрели боевой опыт, значит у немцев возможностей провести внезапную атаку стало значительно меньше, а в умении вести маневренный бой они изначально отставали. И это отставание с каждым годом войны проявлялось все сильнее и сильнее. У большинства немецких летчиков не было нашего навыка в пилотаже, не любили они эту «собачью свалку». Маневренный бой — не немецкий стиль ведения боя.

А.С. Когда в боевые полки стало приходиться хорошо обученное пополнение?

Н.Г. Где-то во второй половине 1944 года. Вторую половину войны мы воевали на современной технике, получили хороший боевой опыт, уровень потерь в боевых полках снизился, полки стали требовать значительно меньшего пополнения. Отсюда появилась возможность летчиков сразу после окончания авиаучилищ направлять в запасные авиационные полки, где их инструкторами становились летчики, имеющие боевой опыт. В ЗАПах молодые летчики отрабатывали только боевое применение, причем весьма серьезно. После ЗАПов в строевые полки эти летчики приходили уже с хорошими боевыми навыками. ЗАП был одной из самых нужных и сильных частей советской школы боевой подготовки.

А.С. Исследователи отмечают следующие основные недостатки советской истребительной тактики периода 1941–1942 годов:

1. Пассивность истребителей, которые всегда стремились вести бой от обороны («оборонительный круг»);
2. Неумение применять вертикальный маневр;
3. Пренебрегали эшелонированием боевого порядка по высоте;

4. Основным звеном была «тройка». На ваш взгляд, насколько все эти недостатки были следствием технического отставания, низкой квалификации рядовых летчиков и высшего командного состава?

Н.Г. Давай по порядку. Во-первых, пассивности никакой не было, наши истребители никогда не спрашивали, сколько противника, всегда рвались в бой. Во-вторых, тут большую роль играл недостаток осмотрительности, про который я говорил раньше. Поздно замечали противника и поэтому были вынуждены принимать бой на его условиях, им навязанный. Это приводит к тому, что ты вынужден начинать бой от обороны, а проще говоря, становиться в круг. В-третьих, часто вся эта кажущаяся пассивность была прямым следствием отставания наших самолетов в скорости. Уступаешь в скорости — веди бой от обороны.

А.С. Применяли ли в 72-м авиаполку оборонительный круг, если да, то когда от него отказались окончательно?

Н.Г. Когда летали на И-15бис и И-153, то оборонительный круг применяли часто. Когда перешли на И-16 тип 28, то круг применять стали значительно реже, поскольку этот тип «ишака» превосходил по большинству ТТХ Вf-109Е (у немцев тогда на Севере в основном был он). Жаль только, что И-16 этого типа в наших ВВС было немного. Потом мы пересели на «харрикейны», а у немцев основным истребителем стал Вf-109F. В это время в бою с истребителями противника оборонительный круг стали применять очень широко, поскольку на «харрикейне» бой с этим типом «мессера» можно вести только в одном ключе — попытаться затянуть «мессер» на горизонталь. Мы просто были вынуждены вести сугубо оборонительный бой. Активный, наступательный бой «мессеру» «харрикейн» навязать не мог — и по скорости уступал, и на вертикальном маневре. Как только нас перевооружили на Р-40, то от оборонительного круга сразу же отказались. Р-40 по скорости был равен Вf-109F, ну и зачем в таком случае нам оборонительный круг? Незачем. Наши соседи, 20-й ИАП, круг тоже применяли очень редко — они летали на «яках». Кроме того, я тебе хочу пояснить, что круг является разновидностью тактического маневра, который имеет свою область применения, и нельзя говорить, что круг — это всегда плохо.

Довольно часто было так, что когда идешь в прикрытии ударных самолетов, то, связывая боем истребители противника, затянуть их в этот круг — самое милое дело. Ведь в прикрытии что самое главное? Задержать атакующие истребители противника, дать своим бомбардировщикам или отбомбиться, или оторваться и уйти. И если тебе удалось заманить истребители противника в эту карусель, то все — считай твоя задача выполнена. Никуда они не вырвутся. Это уже тактический прием, и весьма неплохой.

А.С. Вертикальный маневр?

Н.Г. Теперь, что касается вертикального маневра. То, что ему не учили и его не знали, это неправда. В училищах его отрабатывали наравне с горизонтальным — это же нормальная разновидность боевого маневра. Другое дело, что когда у немцев появился Вf-109F, а потом и FW-190, от вертикального маневра почти отказались. «F» и «фоккер» на вертикали были очень сильны (особенно «F»). Практически невозможно с ними бой на вертикали было вести, они значительно превосходили и И-16, и особенно «харрикейн». Зачем же нам в бою применять маневр, в котором наш истребитель заведомо слабее? Да и по скорости «F» и «фоккер» наши машины превосходили. Вот и тянули немцев на горизонталь. Опять же, как только у нас появилась сопоставимая с противником техника, прекрасно стали драться с немцами на вертикалях.

А.С. Про эшелонирование боевых порядков что можете сказать?

Н.Г. Про необходимость эшелонирования боевых порядков мы знали еще до войны, для этого достаточно посмотреть советские довоенные учебники по тактике. Не знаю, как в 1941 году, а когда я попал на фронт в 1942-м, эшелонирование не применялось только по одной причине — нехватка самолетов. И надо бы эшелонировать, а нечем. И все равно, если летим шестеркой, то уже эшелонируем: летит четверка, а пара выше или наоборот, пара внизу, четверка сверху.

А.С. Каковы были сильные стороны советской предвоенной тактики, если они были?

Н.Г. Прежде всего надо сказать, что все наши тактические приемы, которые мы отработывали до войны на боевой подготовке, были аналогичны немецким, здесь никакой существенной разницы не было. Сильной стороной нашей тактики было то, что наш летчик умел вести маневренный бой, т. е. его учили моментально оценивать обстановку и не бояться численного превосходства противника. С нашим летчиком в маневренном бою было совладать очень тяжело. Немцы это сразу поняли, поэтому предпочитали в маневренный бой не вступать, если у них не было численного превосходства. Сильной стороной немецкой тактики было четкое взаимодействие пар в звене и особенно звеньев между собой. Как только началась война, мы такому взаимодействию стали у немцев спешно учиться, плюс спешно внедрять все, что до войны сами додумали да у других подсмотрели.

А.С. А что мы у других подсмотрели? Я думал, что по части тактики все брали только у немцев.

Н.Г. Нет. Например, то же эшелонирование — это была французская разработка, они эту идею с начала 30-х годов развивали, а мы у них на маневрах подсмотрели (как, впрочем, и немцы). Французы до войны сильны по тактике были. Продержись в 1940 году французская армия подольше, наверняка французские летчики себя бы показали. Не знаю как летное мастерство и самолеты, но истребительная тактика у французов была самая передовая. Это я уже после войны узнал, когда в академии учился.

А.С. Николай Герасимович, вы говорите, что в бою «харрикейна» против «мессера» надо затянуть противника на горизонталь, а как это сделать? Вы же сами говорите, что активного боя «харрикейн» «мессеру» навязать не мог.

Н.Г. Совершенно верно. Если немцы не хотели принимать бой, то ничего в этом случае нельзя было сделать — они уходили, и все. Но, если противник сам активно пытался вести бой, то тут можно было попробовать — использовать желание немецкого летчика тебя сбить. Немцы жадные до сбитых были. Вот становимся мы в эту карусель, а немцы парами сверху. Круг они разорвать не могут, ждут, когда кто-нибудь из круга выскочит. И ты их ожидания оправдываешь, провоцируешь немца на атаку, делаешь вид, что ты оторвался, вроде «ой, какой я неловкий, вылетел из круга!» Для немца такой оторвавшийся — самый лакомый кусок. Немец сверху на тебя. Поскольку горизонтальная маневренность у «харрикейна» очень хорошая, ты ее и используешь — сразу назад в «круг» с максимальным разворотом. В круг немец сунуться не может (а если сдуру сунется — тут ему и конец), проскакивает или отворачивает в сторону, тут уже ты его ловишь и бьешь в бок. На «харрикейне» по-другому боев с «мессерами» вести было просто невозможно. Все бои проходили в таком ключе. Главное — рассчитать все правильно и заскочить в круг не раньше и не позже, тогда и твоя контратака будет иметь шанс на успех.

А.С. Все понятно. Вот только что делать, если ты в расчете ошибешься и в круг зайти не успеешь?

Н.Г. Собьют тебя. Немцы были бойцами серьезными, таких ошибок не прощали.

А.С. Николай Герасимович, как вы можете оценить немецких летчиков-истребителей? Из боевых качеств: пилотаж, стрельба, взаимодействие в бою и тактика — какие у немецких летчиков были наиболее сильны в начале, середине и конце войны?

Н.Г. В начале войны все перечисленные тобой качества у немецких летчиков были очень сильны. Они пилотировали очень хорошо, стреляли великолепно, практически всегда действовали тактически грамотно и очень хорошо взаимодействовали между собой в бою. Особенно взаимодействие поражало: не успеешь в хвост ему пристроиться, как тебя уже другая пара у него из-под хвоста отшибает. В начале войны летчики у немцев были подготовлены (я не побоюсь этого сказать) почти идеально. Они хорошо организовывали и использовали численное превосходство, если очень было надо, могли и в собачью свалку ввязаться. Любить свалку не любили (это чувствовалось), избегали как могли, но если очень было надо, то могли и ввязаться — мастерство позволяло. Хотя, конечно, нашим ведущим асам, вроде Б.Сафонова, в этом виде боя они уступали даже в 1941-м.

Опять же, у них постоянное численное преимущество, и поверь мне, они этим пользовались очень хорошо. Кроме того, по ТТХ немецкие самолеты в большинстве случаев наши самолеты превосходили, и немецкие летчики это превосходство очень грамотно использовали. Такого высокого класса летчики у немцев преобладали в 1941–1942 годах. К 1943 году, мы летчиков довоенной подготовки у немцев сильно повыбили, у них пошли на фронт летчики, качество подготовки которых стало заметно ниже.

Эта нехватка хорошо обученного летного состава привела к тому, что к середине 1943 года в люфтваффе сложилась ситуация, при которой наиболее опытных летчиков-асов немецкое командование сводило в специальные отдельные группы, «гоняя» их по разным фронтам на наиболее ответственные участки. Остальные же части укомплектовывались обычными летчиками, подготовленными неплохо, но и не хорошо, а так — посредственно. Такие «крепенькие середнячки». В 1943-м большинство немецких летчиков нам уступало в маневренном бою, немцы стали хуже стрелять, стали нам проигрывать в тактической подготовке, хотя их асы были очень крепкими орешками. Еще хуже летчики у немцев стали в 1944-м, когда средний немецкий летчик стал из породы скороспелых (ускоренной подготовки), — плохо пилотировал, плохо стрелял, не умел взаимодействовать в бою и не знал тактики. Могут сказать, что смотреть назад эти летчики не умели, часто они откровенно пренебрегали своими обязанностями по прикрытию войск и объектов. Классические маневренные воздушные бои эти летчики вели очень редко и только если им удавалось создать серьезное (раза в два-три) численное преимущество. При равных силах бой они вели очень пассивно и нестойко — одного-двух собьем, остальные разбегаются. У нас на Севере последние тяжелые затяжные воздушные бои мы вели в первой половине 1943 года с группой Шмидта. Это был известный немецкий ас, по данным разведки, у него в группе были летчики, у каждого из которых на личном счету было не меньше сорока побед. Мы рубились (другого слова не подберешь) с ними недели две, выбили их капитально, но и сами имели серьезные потери. Насколько знаю, самого Шмидта во время этих боев сбивали дважды. Мюллера мы сбивали именно тогда, он в этой группе Шмидта был. Потом эту группу вывели на переформирование и пополнение, после чего ее перебросили на более ответственные участки, и на Север она уже не вернулась. После этого серьезных летчиков у немцев на нашем фронте почти не осталось, только посредственные. Да и численно нам немцы уступали. В основном они все старались делать на уровне «ударил-убежал» или «бомбы бросил-убежал». С середины 1943-го и до конца войны мы господствовали в воздухе, стали больше летать на свободную охоту, периодически их ловили и устраивали им хороший разгон, показывали им, кто в небе хозяин.

А.С. Вот эти немецкие «скороспелые» летчики, они уровень подготовки имели лучше или хуже, чем вы после авиаучилища?

Н.Г. Хуже. Нас-то хоть пилотировать научили. А эти такой молодняк! Их нам на растерзание кинули! Эти немцы вообще ничего не умели. Подозреваю, что и взлетали, и садились они тоже плохо. Мы их много сбивали.

А.С. Николай Герасимович, известен факт, что в люфтваффе, особенно со второй половины войны, очень часто немецкие летчики-истребители имели право на самостоятельный выбор места и времени боя. Свобода действия такая, какая летчикам союзных армий даже и не снилась. На ваш взгляд, это сильный ход немецкого командования или, наоборот, ошибка?

Н.Г. Это лазейка — попытка заинтересовать истребителей действовать более активно. По большому счету, ничего хорошего эта мера за собой не несет. Понимаешь, в тех местах, где решается судьба войны, летчику летать никогда не хочется. Его туда посылают приказом потому, что сам летчик туда не полетит, и по-человечески его понять можно — жить всем хочется. А свобода дает летчику-истребителю законную возможность этих мест избегать. Лазейка в дыру превращается. «Свободная охота» — это самый выгодный способ ведения войны для летчика и самый невыгодный для его армии. Почему? Потому, что почти всегда интересы рядового летчика-истребителя в корне расходятся с интересами как его командования, так и командования войск, которых авиация обеспечивает. Дать полную

свободу действий всем летчикам-истребителям — это все равно, что на поле боя дать полную свободу всем рядовым пехотинцам: где хочешь окапывайся и когда хочешь стреляй. Это глупость. Не может знать пехотинец, где и когда он наиболее необходим, нет у него возможностей поле боя целиком видеть.

Точно так же и летчик-истребитель — рядовой воздушной войны — редко когда может правильно оценить, в каком месте и когда он наиболее необходим. Тут правило простое действует: чем меньше у тебя истребителей (да и вообще самолетов), тем более централизованного управления они требуют, а не наоборот. Меньшим числом, но только там, где необходимо, и только тогда, когда необходимо, не отвлекаясь на решение второстепенных задач.

Надо сказать, что в люфтваффе этот момент свободной охоты использовался очень сильно в первую половину войны, когда у них было численное превосходство, во вторую половину — меньше. Другое дело, что и пренебрегать свободной охотой тоже нельзя. Нам на отдельных участках немецкие охотники наносили очень серьезные потери, особенно в транспортной авиации.

Надо также сказать, что после воздушных боев на «Голубой линии» люфтваффе постепенно утрачивали господство в воздухе и к концу войны, когда господство в воздухе было утеряно окончательно, свободная охота осталась единственным способом ведения боя немецкой истребительной авиацией, где они достигали хоть какого-то положительного результата. Где-нибудь в сторонке от основных боев кого-нибудь подловить. Тут уже вопрос стоял так: нанести противнику хоть какой-нибудь урон. О серьезном влиянии такой охоты на ход войны говорить не приходится.

А.С. Да, но счета немецких асов «километровые», а разве нет прямой зависимости «больше сбил — большой урон врагу нанес — больше сработал на победу»?

Н.Г. Нет, такой прямой зависимости нет. Тут все упирается в приоритетность задач. У немцев всю войну с этим проблемы были — не могли определиться правильно. Вот тебе пример. При прикрытии своих бомбардировщиков немецкие истребители постоянно отвлекались, ввязывались в посторонние воздушные бои. Получается, что командование люфтваффе, когда определяло своим летчикам приоритетную задачу, и охрану своих, и сбитие чужих делало одинаковыми по приоритетности. Вот немецкие летчики и выбирали сбить. Чем все закончилось — ты знаешь.

А.П. Аносов о тактике истребителей:

А.С. Какой из истребителей, Вф-109 или FW-190, считался более опасным?

А.А. «Фоккер»! «Фоккер» немцы выпускали как многоцелевой самолет — он и истребитель, он и штурмовик (вроде нашего Ил-2). Не знаю, хорошим ли был «фоккер» штурмовиком, но истребителем он получился превосходным. Вооружен он был очень сильно — четыре пушки и два пулемета. Когда стреляет — огненный! Нос, плоскости — просто покрыты оранжево-красным пламенем пулеметно-пушечного огня.

Знаешь, любой истребитель опасен. «Мессер» ведь тоже не подарок — у него аж 5 огневых точек, из которых три пушечные. Он маленький, очень маневренный. Но «фоккер» — это «отдельная песня». Мне кажется, что для «мессера» его пять огневых точек были чрезмерны. Когда «мессер» стреляет, особенно если длинными очередями, то он снаряды разбрасывает. Видно, при стрельбе от отдачи пушек его болтало, поэтому, чтобы «мессеру» хорошо попасть, надо подойти к нам поближе.

«Фоккер» же в воздухе был как влитой, и трассы его шли пучком. Если такой пучок попадал в «пешку» — вспыхивала моментально! Да хорошо, если только вспыхивала, а ведь часто бывало, что и сразу взрывалась. Даже центропланый бак «пешки» — это 900 килограммов бензина Б-100 — было чему гореть и взрываться.

Тактика у немцев такая была: они всегда набирали высоту. Всегда были выше «пешек». Наше прикрытие в начале войны состояло из двух групп — непосредственное прикрытие и группа воздушного боя. Немцы делали так: часть их истребителей (обычно «мессеры») связывала «группу боя», а вторая часть — «фоккеры» — атакует нас. У них превышение с километр, и атаковали они нас почти отвесно. Скорость набирали — будь здоров! И такая группа обычно небольшая — четыре «фоккера». Но четыре «фоккера» — это 16 пушек! Вот идет наша эскадрилья — 9 машин. Мы на боевом курсе — маневрировать не можем, боевой порядок у нас плотный — «2х2», а то и «1,5х1,5». А немцы на нас сверху строем — почти крылом к крылу, доходят до дистанции выстрела, и массированный огонь! Скорость у них на пикировании сумасшедшая, никто не попадет — ни штурманы, ни стрелки-радисты. И истребители из группы непосредственного прикрытия перехватить не успевают! Огонь 16 пушек по ведущей пятерке!

Так своим огнем они сразу 3–4 «пешки» сбивали. Мы сразу смыкаемся, а «фоккеры» проскакивают вниз, их четверка тут же разделяется на пары и сразу атакует нас снизу — «в брюхо». И теперь основной удар уже по крайним машинам! И здесь скорость у немцев тоже не маленькая (запас ее с пикирования остается приличным). Теперь наши стрелки по ним ведут огонь, да тоже — пойдя попади! Атакой снизу немцы сбивали еще 2–3 машины. Далее выход из атаки переворотом и в пикирование, чтобы с нашими истребителями в бой не вступать. Вот так, одна атака — раз! два! — сбито 5–7 бомбардировщиков (а бывало, и больше!) Все!

«Фоккеры» свою работу выполнили — налет сорван, потому, что 2–4 оставшимися «пешками» серьезного удара не нанесешь, ни по наземным целям, ни по конвою. Настолько у немцев все молниеносно получалось, что иной раз, уцелев, ты и понять не можешь, был ты под огнем или не был. В 1943-м у нас раз было так — полк свежий, только пополненный, и вот первое задание. Пошли 27 экипажей — вернулось 18. Через час второй вылет. Пошли 18 — вернулось 12. Все. Хоть бери и снова отводи полк на переформирование. Могу сказать тебе прямо — у немцев были очень хорошие истребители.

А.С. Обычное численное соотношение в боях? Всегда ли было истребительное прикрытие? Численное соотношение наших истребителей в прикрытии и немецких в нападении.

А.А. Когда я начинал в 1943 году, то уже прикрытие было практически всегда. Все-таки это был не 1941 год. Во всяком случае, если идет девятка бомбардировщиков. Тройка могла пойти и без прикрытия, а девятку всегда прикрывали. Обычно нашу девятку прикрывала восьмерка истребителей. Две четверки Як-1 или ЛаГГ-3. В основном Як-1, «ЛаГГи» редко. Одна четверка в группе непосредственного прикрытия, вторая — в «группе боя».

Конечно, против 8 — 12 немецких истребителей — «фоккеров» или «мессеров» — это было мало. Тем более что немцы непосредственно с истребителями в бой старались не вступать. Тактически немцы действовали очень грамотно. Подкрадывались либо со стороны облаков, либо сваливались со стороны солнца. Атаку всегда проводили на большой скорости — раз, два, вниз-вверх — и готово! Бой кончился.

Потом мы научились с этой немецкой тактикой бороться. Прежде всего увеличили количество истребителей в прикрытии. Только в непосредственно прикрытии нас стала прикрывать восьмерка, обычно четверка справа и четверка слева — т. е. практически один к одному. В конце войны непосредственное прикрытие стало полк на полк. Это, представь, на три наших девятки три-четыре эскадрильи истребителей. Непосредственное прикрытие обычно составляли «яки» — наши, из авиации флота. Если шли полк на полк, то истребители обычно возглавлял командир истребительного авиаполка, в крайнем случае, его зам. Это было удобно: если истребители в прикрытии напортачат, то командование сразу знало, с кого спрашивать. С командира, с кого же еще? Сам планировал, сам возглавил, сам и отвечай.

И в «группе боя» стало не меньше восьмерки, а обычно две-три восьмерки истребителей. Под конец войны и в группе боя стало истребителей еще больше. Бывало, идет наш полк, а в «группе боя» целая истребительная авиадивизия — два, а то и три истребительных

авиаполка! Обычно на Ла-5 из армейской авиации. Кроме того, стали наши истребители боевой порядок по высоте эшелонировать. Представляешь, «группа воздушного боя» занимала два-три, а то и четыре эшелона. Это до 6–7 тысяч метров (а «пешки» шли на 3 тысячах). «Лавочкины» наверху — это большую уверенность нам придавало! Стало немцам совсем плохо — попробуй-ка пробей!

Осталась у немцев одна возможность: снизу нас атаковать. Но это занятие без запаса скорости проигрышное, тут сразу наша группа непосредственного прикрытия в бой вступала, а если учесть, что наши истребители перестали немецким по скорости уступать и стали превосходить их на вертикали, то возможность достать бомбардировщики у немцев сильно уменьшилась. А потом, кроме групп «непосредственного прикрытия» и «боя», появилась и «группа разведки». Это обычно пара-четверка истребителей (с самыми опытными летчиками), которые летали в стороне от основного боевого порядка, высматривая подкрадывающиеся немецкие истребители. В основной бой группа разведки обычно не вступала, просто предупреждала «группу боя». Немцы сунутся, их отобьют, немцы пикированием выходят из боя и на скорости уходят от нас подальше (отлично зная, что истребители прикрытия за ними не пойдут — не бросят бомбардировщики). Как оторвались от наших истребителей, скорость сбрасывают, расслабляются. Вот тут их и атакует «группа разведки». Обычно была одна атака со стороны солнца на высокой скорости (в немецком стиле). Сбивают одного-двух и уходят, не вступая в бой. Так наши истребители много немецких посбивали. А ты как думал? Не все ж одним немцам!

Какое обычное соотношение наших и немецких истребителей было в бою, я тебе точно сказать не могу. Мы же их всех не видим, видим только тех, кто к нам прорвался. В 1943-м к нам обычно прорывалась четверка-шестерка, а со второй половины 1944-го и в 1945-м немцы почти не прорывались. Нас очень надежно прикрывали.

А.С. То есть такие потери за день — «утром 27, к вечеру 12» — для всей войны не характерны?

А.А. Нет! Это до конца 1943-го, когда за вылет в среднем теряли по 5–7 машин из 27. Потом потери стали постепенно уменьшаться. За 1944 год потери упали до величины, не больше трех за вылет, обычно — одна-две. С конца 1944-го и до конца войны обычно было так: пошли все и вернулись все. Уровень потерь еще сильно зависел от цели. Например, если на Либаву шли, то потери были большие — вокруг Либавы все было в немецких аэродромах.

А.С. До какого времени вас активно атаковала немецкая истребительная авиация?

А.А. До января 1945-го мы с ними встречались почти в каждом боевом вылете. После января 1945-го бои с немецкими истребителями стали значительно реже.

А.С. Скажите, когда вас немецкие истребители атаковали чаще: на подходе к цели или на отходе от нее?

А.А. В 1943 году, случалось, атаковали и на подходе. Тогда мы летали издалека, у немцев было еще много опытных летчиков, а у нас истребителей в прикрытии мало. Тогда атаковали на подходе, но все равно очень редко. Воздушных боев, когда нас перехватывали с бомбами, было всего несколько штук. У нас почти все воздушные бои на обратном пути, когда мы шли уже без бомб.

Обычно было так. Пролетаем мы Либаву (обычно между Либавой и Мемелем), они нас засекают, но за нами не гонятся. Почему? Боятся. В открытом море падать никому не хочется — верная смерть. Мы по конвою отбомбимся, возвращаемся домой и, на подлете к берегу, когда до него остается километров 50, они нас и перехватывают.

А.С. Вот вы сказали, что у немцев появилось много молодых, неопытных летчиков. Когда это произошло? Как неопытность этих летчиков проявлялась в боях?

А.А. Слабина в действиях немецких истребителей стала проявляться уже с конца 1943 года, ну, а по-настоящему мы почувствовали, что наши истребители господство в воздухе завоевали, где-то со второй половины 1944 года. Вот именно тогда у немцев в основном стала «молодежь» воевать. Те, что до них, были очень нахальными и самоуверенными — могли и в меньшинстве в бой с нашими истребителями вступить (редко, но бывало), и в море

нас перехватить чуть ли не над конвоем, а это километров 100–150 от берега. А эти молодые воевали совсем не так. Во-первых, они перестали быть нахальными. Во-вторых, перестали за нами улетать далеко в море — 50, максимум 70 километров от берега. В-третьих, часто не принимали нашего боя. Там, где-то в высоте, изобразят бой с нашими истребителями (именно изобразят, опытному человеку это хорошо видно), а к нам подойти даже и не пытаются.

А.С. Скажите, а вас такое «ненормальное» поведение немецких летчиков-истребителей не удивляло? Ведь бомбардировщики надо перехватывать, пока они еще с бомбами идут. А после сброса бомб смысл перехвата теряется.

А.А. Все правильно — ударную авиацию надо перехватывать до нанесения удара. Могу сказать, что летчик до комэска в последнюю очередь должен забивать себе голову тем, как спланировать перехват. Решение этой задачи находится в компетенции командира истребительной авиадивизии, в крайнем случае — командира полка. Тогда у меня по этому поводу голова не болела. Позволяют немцы нам удар нанести — ну и прекрасно. Подумай сам, ну какое мне дело до того, почему немецкий комдив не справляется с возложенными на него обязанностями?

Г.М. Рябушко о немецких истребителях:

А.С. Григорий Максимович, не мог ли бы вы поподробнее рассказать об особенностях атак немецких истребителей? Особенности их тактики, ее слабые и сильные стороны?

Г.Р. Я ведь начал воевать только с конца 1942 года, поэтому о немецких истребителях 1941-го и начала 1942 годов ничего сказать не могу. Что касается времени, когда я воевал, то со слов наших летчиков-истребителей, немцы хорошо владели приемами воздушного боя, но какого-то особенно выдающегося мастерства не показывали. Даже в 1942 году. Но, поскольку их истребители по ТТХ превосходили наши, то немцы всегда могли навязать нам бой на своих условиях. Да и численное превосходство тогда было у них. При этом было у немецких истребителей несколько очень сильных качеств. Во-первых, умели внезапно нападать — что было, то было. Этот элемент боя у немцев был отработан великолепно. Никакого шаблона. Могли сверху от солнца, могли и снизу, прикрываясь фоном земли. Причем атаквали на очень высокой скорости и сразу уходили, чтоб в маневренный бой не ввязываться.

Во-вторых, стреляли немцы очень хорошо — с самой малой дистанции. Если уж под его залп попал — конец тебе. Где-то начиная с конца 1943 года, немцы совершенно перестали вступать в бой, не имея численного превосходства. Это правило немцы выполняли свято. Чужого количественного превосходства немцы не переносили. Поэтому мы знали чем больше истребителей у нас в прикрытии, тем меньше вероятность, что немцы нас атакуют. Если, например, восьмерку «илов» охраняет двенадцать истребителей (полноценная эскадрилья), немцы в жизни нас не атакуют. Кроме того, часто и при преимуществе в численности, но незначительном, все нападение немецких истребителей на штурмовики сводилось к одной атаке. Вот подходим мы к цели, выскакивает метеорами пара «мессеров» (прорвались сквозь прикрытия) — тра-та-та — отстрелялись и ушли. Результативная атака или нет — значения не имеет. Повторных заходов не было. Кроме того, могло быть и так, что, допустим, прикрывает нас восьмерка. А выше наших истребителей крутится четверка-шестерка немцев. Вот так они могли прокрутиться вокруг нас весь вылет и не атаковать. Если зенитки кого-то над целью подобьют и он отстанет, тогда немецкие истребители его обязательно добьют. Безжалостно, да еще и экипаж, выпрыгнувший с парашютами, расстреляют. Если отставших не будет, то и они атаковать не будут. Но, не дай бог, если у немцев будет большое численное преимущество и им удастся эскорт боем связать так, что у них образуется хоть две-три свободные пары. Тогда эти пары будут атаковать нас «до посинения» или пока у нас стрелки кого-нибудь не собьют. Знаешь, мы так твердо были

уверены в соблюдении немцами правила — «никогда в меньшинстве», — что когда 1944 году нас два-три атаковали немецкие истребители, количественно уступавшие нашему эскорту, то это вызвало у нас неподдельное удивление. И чего это на немцев нашло?! Откуда такая смелость? Мы тогда над этим думали и решили, что они просто наших истребителей не заметили.

А.С. Вас не удивляло такое поведение немецких истребителей, то есть стремление все свести к одной атаке? И еще — атаковали чаще на отходе или на подходе к цели?

Г.Р. Чаще на подходе. На отходе реже, но тоже бывало, если ко времени нашего отхода немцы сконцентрируются и у них появится численное преимущество. Что касается одной атаки, то нет, не удивляло. Хотя, конечно, это халтура. Только, чтоб отчитаться, что «мы принимали участие в отражении налета штурмовиков». Одной атакой сорвать налет штурмовиков невозможно, это я тебе, не хвастаясь, говорю. Нам тогда объяснили это так, что, мол, командованием люфтваффе дана установка максимально сохранять летчиков и самолеты. Скорее всего, так оно и было.

А.С. Немцы действительно никогда не пытались влезть в «оборонительный круг» штурмовиков?

Г.Р. Нет, ты что, такой риск! Там такой огонь — что стрелков, что летчиков — будь здоров! Они пытались атаковать наш круг сверху, в крутом пикировании, почти отвесно, так, чтобы летчик штурмовика нос задрать не мог, кроме того, и у стрелка так высоко ствол пулемета не поднимался. Толку от такой атаки никакого, эффективность огня очень низка. У нас, по моему, такой атакой никого не сбивали.

А.С. В западной литературе, при описании атак немецких летчиков упоминается такой прием уничтожения Ил-2, как стрельба по маслорадиатору? Как вы думаете, это реальный прием или придуманный?

Г.Р. Слушай, маслорадиатор выходил всего на 10 см. Вот столечко. Куда ему по маслорадиатору бить?! Прежде чем по маслорадиатору попасть, он весь корпус снарядами обсыплет.

А.С. Что вы считали более опасным: зенитки или истребители?

Г.Р. В начале войны истребители, во второй половине войны — зенитки.

Т.П. Пунев о немецких истребителях:

Т.П. Случай помню. Мы должны были ударить в районе Потсдама и почему-то летели парой. Кажется, вышло это от чересчур большого ума, шибко грамотные были. Мы, мол, такие крутые, что и парой сработаем. Отбомбились очень удачно, и, когда мы уже отбомбились, вот тут они на нас напали. Причем свежие — горючее у них еще все и боекомплект цел. Мы — и туда, и сюда, а они пытаются отсечь нас от восточных курсов. Четыре «мессера» на пару «пешек». Как они нас!.. Но и мы не лыком шиты. Отбились! Если бы в 1942 году кто-нибудь сказал, что два бомбардировщика могут отбиться от четверки «мессеров», я бы первый сказал: «Брехня!» — а вот поди ж ты... В этом бою я сбил одного из «своих» немцев огнем курсовых пулеметов. Не могу сказать, что это было специально, но не выходи, дурак, из атаки под мои пулеметы. Да, этот бой был очень тяжелый.

А.С. Что вы считали более опасным: зенитки или истребители?

Т.П. В начале войны — истребители, в конце — зенитки.

Немецкие зенитки в наших самолетах дыры делали громадные, безобразные. Пройти пояс стационарной зенитной обороны (а в конце войны мы летали именно над такими) это, я тебе скажу, далеко не просто. На территории Германии этих поясов было несколько. Там мы малокалиберную артиллерию и за проблему перестали считать. То, чего мы не знали, у немцев уже было.

К примеру, радиолокационное наведение зениток. Мы с этим встретились, когда начали работать по территории Германии. А встретились таким образом. Обычно, когда идешь над позициями зениток, то начинается стрельба с пристрелочных залпов, а они редко бывает, чтобы попали по нам, где-нибудь да ошибутся — то ли по высоте, то ли по скорости. Так было на Украине, так было и в Польше. А тут летишь — ни выстрела! Эти гады как передохли! Очень неприятное ощущение. Летишь и думаешь: «Да стреляй же, гад, быстрее!» Потом залп — и сразу накрытие! Причем абсолютно точно по скорости и абсолютно точно по высоте. Если шли девяткой, то обычно от этого залпа одного теряли. Хорошо, что за заход немцы успевали только один залп делать, а то все бы там остались.

Тактические принципы. Рыцари

Давайте суммируем сказанное ветеранами.

Основным принципом тактики советской истребительной авиации был открытый бой с врагом в любых случаях. Уступает тебе враг количественно и качественно или превосходит тебя, не имеет значения — бой надо вести. В этом тактика истребителей ВВС РККА сильно отличалась от немецкой, и это отличие требует, чтобы мы дали ей название — ввели новый термин для отличия ее от немецкой тактики. Думаю, что абсолютно корректным в данном случае будет термин «рыцарская тактика». Сейчас понятие «рыцарь» искажено и чаще всего связано с ловеласом, не забывающим целовать дамам ручки и в спортивных соревнованиях открыто не использующим мошеннические приемы. Дело, разумеется, не в этом, а в боевом смысле рыцарей в армиях Средних веков. Рыцари были предназначены для того, чтобы в открытом бою сломить сопротивление противника: они наносили по противнику открытый удар и принимали на себя открытый удар противника. Когда они пробивали строй противника, то за ними устремлялись пешие воины — кнехты, — которые пленили поверженного врага, добивали его или разили бегущего врага в спины. При атаке со стороны противника кнехты укрывались за рыцарями.

Рыцарь обязан был разить всех и во всех случаях: и когда противник спереди, и когда он сзади, и когда он конный, и когда он пеший. Соответственно рыцаря и вооружали, и защищали броней. Рыцарь не мог ударить по врагу скрытно и внезапно и не мог этого не потому, что ему этого не хотелось или честь не позволяла. Честь потому и не позволяла, что рыцарь на коне виден за несколько верст, а скорость его такова, что ни подбежать внезапно, ни убежать быстро он не способен. Исходя из этой специфики, воина, предназначенного в рыцари, соответственно и обучали: драться открыто с любым противником, драться до смерти и с поля боя не бежать, пока над этим полем развевается знамя его короля. Очень строгий устав ордена Тамплиеров, признавая неспособность кнехтов противостоять рыцарям, разрешал им бежать, если их атакует кавалерия, но рыцари Ордена Тамплиеров обязаны были сражаться в любом случае до тех пор, пока над ними развевается знамя Ордена. И только когда оно упадет (будет убит или пленен магистр), *«рыцарю можно искать спасения там, где бог поможет»*.²¹⁴

Исходя из принципа рыцарства, заложенного в тактику, советских летчиков и учили открытому бою — учили использовать все фигуры простого и высшего пилотажа для выхода на позицию, с которой огнем бортового оружия можно поразить как атакуемого противника, так и того, который атакует тебя. Кого-то, как Н.Г. Голодовникова, учили неплохо, кому-то, как Г.М. Рябушко, давали всего два-три учебных боя, но целевой смысл истребителя закладывался в голову каждому: какой бы силы противник ни был, а ты обязан с ним драться и победить! Поэтому, вне зависимости от количества тренировочных боев, летчики на земле изучали опыт боев в Испании и на Халхин-Голе, пытаюсь запомнить и прочувствовать те

²¹⁴ ф. ф. Нестеров. Связь времен. М.: Молодая гвардия, 1980, с.71.

приемы пилотажа, которые помогают победить. А куда денешься? Если тебе не оставляют выбора и запрещают спасаться при виде сильного врага, то единственным спасением становится знание того, как его убить.

Под рыцарскую тактику перед войной было выбрано и оружие — истребитель И-16.

Самолет рыцаря

Когда нашим маршалам и генералам разрешили после войны писать мемуары и оправдываться в причинах тяжелейших поражений, то они кроме Сталина, на которого удобно было валивать вину за все, валили вину и на промышленность с конструкторами — типа те не дали нашим славным генералам нужного оружия. А вопрос о том, что никто иной, а именно эти генералы именно это оружие перед войной и заказывали у промышленности, сразу как-то отошел в сторону. Объясняя превосходство немцев в воздухе, наши генералы, а за ними и историки плачут, что в ВВС РККА не было современных истребителей. Вот маршал Жуков всхлипывает: *«Однако промышленность все же не поспевала за требованиями времени. В количественном отношении накануне войны в авиации преобладали машины старых конструкций. Примерно 75–80 процентов общего числа машин по своим летно-техническим данным уступали однотипным самолетам фашистской Германии. Материальная часть новых самолетов только осваивалась, современной авиационной техникой мы успели перевооружить не более 21 процента авиационных частей»*,²¹⁵ — и одновременно сообщает, что *«по уточненным архивным данным, с 1 января 1939 года по 22 июня 1941 года Красная Армия получила от промышленности 17 745 боевых самолетов, из них 3719 самолетов новых типов»*²¹⁶ При этом Жуков как-то забывает упомянуть, что немцы начали войну с СССР имея вместе с союзниками на Восточном фронте около 4 тысяч самолетов, не объясняет, почему они, генералы, допустили, чтобы всего за 2,5 года до войны, с 1939 года, промышленность продолжала выпускать самолеты *«старых конструкций»*, которые *«уступали однотипным самолетам фашистской Германии»*, то есть пикирующему бомбардировщику Ю-87, начавшему поступать на вооружение Люфтваффе с 1935 года, и истребителю Ме-109, начавшему поступать на вооружение с 1936 года. Почему 14 тысяч советских самолетов, выпущенных с 1939 года, уступали немецким самолетам конструкции 1935–1936 годов? Почему истребитель И-16 занесен в «старые конструкции», если он выпускался почти весь 1941 год?

На самом деле вопрос не в конструкции, а в той тактике, для которой наши генералы предназначали наши самолеты, а то, что немцы в начале войны по тактике наших генералов воевать не захотели, так в этом вина не самолетов, а генералов, конструкторы же сделали именно то, что они и заказали.

В первых сборниках «Война и мы», изданных еще газетой «Дуэль», я допустил грубый ляп — назвал И-16 «конструкторским тупиком». Я был не прав, и в чем тут дело, я предоставлю рассказать знатоку технической истории Денису Сергеевичу Беспалому, который прислал свою статью в газету, когда рукопись этой книги уже была вчерне готова. Денис Сергеевич написал:

«Казалось бы, тут Ваша правота очевидна: главным козырем И-16-го была маневренность, а опыт воздушных боев середины XX века показал, что главными свойствами истребителя стали три «кита»:

1. Скорость;
2. Скороподъемность («вертикальный маневр»);

²¹⁵ Г.К. Жуков. Воспоминания и размышления. М.: Издательство АПН, 1972, с. 201.

²¹⁶ Там же.

3. Сильное вооружение («мощный удар»), — ну о чем еще тут можно спорить? И так все ясно. Но не говорите гоп, пока, так сказать, не перепрыгнете. Если Вы интересуетесь современным развитием авиации, то не могли не заметить, что о маневренности истребителей заговорили снова («снова», значит, с 1970-х годов). Причем с таинственным видом стали говорить о какой-то «сверхманевренности». К чему бы это? И тут оказывается, что старик Поликарпов, создавая И-16, заглянул в будущее. Не буду останавливаться на перипетиях изменения тактики воздушного боя, которые реанимировали маневренность истребителя в нынешнее время, а рассмотрю лишь некоторые вопросы техники. За счет чего конструкторы 30-х обеспечивали маневренность своих самолетов?

Вот считается, что истребители Яковлева были маневреннее «мессеров», почему? Есть, так сказать, «лобовое» решение вопроса — нагрузка на крыло (она измеряется в кг/м²) должна быть минимальной. Как это сделать? Опять-таки решение «в лоб»: сделать самолет, во-первых, полегче, а во-вторых, площадь крыла побольше. Но вот тут проблемы-то и начинаются: делаешь площадь крыла больше — вес самолета растет как на дрожжах, ведь крыло не из воздуха делается, а любая деталь что-то да весит: удлинил лонжероны, нервюры, натянул — прибил больше материала для увеличения площади крыла, и все — вес вырос! А тут еще вторая проблема: если увеличиваешь площадь крыла, то резко возрастает сопротивление воздушному потоку. Вопреки распространенному мнению, самое сильное сопротивление набегающему потоку создает именно крыло (!), а не фюзеляж. Если сделать крыло очень большим, то оно будет слишком сильно тормозить. Причем сопротивление оказывают не только передняя кромка крыла, но и сами поверхности, как бы «обтирая» воздух как наждак о дерево. Вот и пришли мы к диалектическому противоречию: маневренность — скорость. Что делать?

И Поликарпов нашел выход (давайте вспомним, что на момент своего создания И-16 был самым быстроходным истребителем). Конечно, Поликарпов не забыл ни про легкий вес своего самолета, ни про наибольшую площадь крыла при заданных условиях, но все-таки главная фишка И-16 была в другом. Любой самолет, как и всякая материальная конструкция, имеет точку, которая называется «центром масс», я надеюсь, Вы в курсе, что это такое. Но в любом самолете есть еще одна чисто специфическая, чисто самолетная точка. Она называется «аэродинамический фокус» самолета. Что это такое? Это такая точка, из которой направлен в ту или иную сторону результирующий вектор суммы всех аэродинамических сил, действующих на самолет, и называется «равнодействующая аэродинамических сил». Какой смысл имеет эта точка и этот вектор? Представим себе, что самолет можно прибить гвоздями к воздуху, как доску к стене, а потом взять его рукой в «специальном месте» и пошуровать вокруг оси-гвоздя туда-сюда, как доску, прибитую к стене одним гвоздем, можно вокруг этого гвоздя крутить рукой. Ну так вот: точка, в которой мы прибиваем самолет к воздуху своеобразным «гвоздем», — это центр масс (Ц.М.) самолета, и относительно этого центра масс самолет, так сказать, «вращается». А вот «специальное место», за которое его держит и вращает вокруг центра масс некая «рука», это и есть «аэродинамический фокус» (А.Ф.), а «рука» — это не что иное, как вектор — «равнодействующая аэродинамических сил».

Как же расположены относительно друг друга эти две точки: Ц.М. и А.Ф.? А по-разному. Тут возможны три варианта:

1. А.Ф. «впереди» Ц.М. Тогда самолет лететь прямо просто не может, такой самолет называется «динамически неустойчивым» и будет просто кувыркаться. Никакой летчик не сможет непосредственно им управлять, но с другой стороны, именно такой самолет и будет сверхманевренным! Пытаться управлять таким самолетом все равно, что пытаться удержать железный шарик на кончике иглы. Зато такой самолет запросто сделает знаменитую «кобру Пугачева». Но как им управлять? А что если заставить

управлять таким самолетом компьютер, а летчик будет управлять этим самолетом опосредованно, шуруя джойстиком в кабине?

Вот именно так сделан наш истребитель СУ-27 и все машины на его базе: СУ-32, СУ-34, СУ-35, СУ-33, СУ-37. Все эти самолеты являются «динамически неустойчивыми» и смогли появиться только благодаря наличию очень мощных и при этом маленьких и легких ЭВМ.

2. А.Ф. и Ц.М. «совпадают». В этом случае самолет называют «нейтральным».

Управлять таким самолетом — все равно, что пытаться удерживать стальной шарик на кончике пальца, — трудно, но возможно. Не знаю, может быть, мои познания по истории авиации не совсем полные, но я знаю всего два доведенных до серийного производства «нейтральных» самолета — это И-16 и МИГ-29. Сюда еще можно добавить американские изделия фирмы «БЕЛЛ»: Р-39 «Аэрокобра» и Р-63 «Кингкобра». У них тоже А.Ф. и Ц.М. почти совпадают потому, что американские инженеры засунули двигатель у этих самолетов («Алисон» в случае с «Аэрокоброй») прямо в середину корпуса, сильно сдвинув Ц.М. назад. Но с другой стороны, насколько я знаю, «сверхманевренность» этим «американцам» изначально в качестве их свойства не закладывалась и рассматривалась скорее как помеха, а не достоинство. По крайней мере, по рассказам наших фронтовиков-летчиков, летавших на «Аэрокобрах», при расстреле всего боезапаса этих истребителей у них Ц.М. смещался еще более назад и управлять самолетом становилось еще сложнее — многие неопытные летчики не справлялись с управлением и сваливались либо в штопор, либо просто в беспорядочное падение, что служило сигналом для немецких пилотов: «У русских кончились боеприпасы», — что безусловно, отражалось на обстановке в бою. Если бы конструкторы «Аэрокобр» рассматривали маневренность своих изделий как одно из достоинств, то, скорее всего, они постарались бы устранить такой недостаток, как изменение управляемости при расходе боеприпасов, хотя я и не знаю полностью историю создания «Аэрокобры».

Кстати, западники до сих пор тужатся-тужатся создать «неустойчивый» самолет, но ни черта у них с их F-22 «Рэпторами», X-31, «Еврофайтарами» не получается. Ну, с МИГ-29 все ясно — опять компьютеры помогают «удержать шарик на пальце», а как с И-16? А никак, приходилось нашим пилотам становиться акробатами и все это делать вручную. Вот Вы, уважаемый Юрий Игнатьевич, как-то написали, что истребителем И-16 было трудно управлять, а в чем эта трудность заключается, сказать забыли.

Неискушенный читатель может подумать, что для «шурования» ручкой управления этого самолета приходилось прикладывать недюжинную силу, так сказать, летчики-богатыри всем телом наваливались на ручку управления, чтобы хоть как-то сдвинуть ее с места. Так что ли было?

А как было на самом деле? А на самом деле вся сложность управления И-16 как раз и заключалась в том, что уж очень легко он реагировал на малейшее колебание ручки, так сказать, был очень чувствительным. Забыл опохмелиться перед утренним вылетом, и все, летишь, дрожа крыльями. Плохо это или хорошо? Да как сказать. Для неопытного летчика плохо, а для опытного наоборот — хорошо.

Ну так вот, получается, что И-16 был первым в мире серийным самолетом, маневренность которого обеспечивалась не только отношением вес — площадь крыла, но и «нейтральной» конструкцией. (На самом деле, конечно, А.Ф. у И-16 был чуть-чуть сзади Ц.М., но вот именно что «чуть-чуть».)

Вторым таким самолетом стал МИГ-29, так что И-16, если и не дедушка МИГ-29, то двоюродный дедушка — это уж точно.

3. А.Ф. «сзади» Ц.М. Это, так сказать, «классика жанра» — большинство самолетов именно так и устроено. Управлять таким самолетом все равно, что пытаться удерживать шарик на дне пиалы, т. е. сравнительно просто. И чем «заднее» А.Ф., тем глубже эта «пиала», но с другой стороны, чем она глубже, тем сильнее ее приходится наклонять,

чтобы шарик съехал вбок, то есть чем «устойчивее» самолет, тем тяжелее (в прямом смысле) им управлять. Такой самолет так и называется «динамически устойчивым» .²¹⁷ А вот мнение человека, который воевал на И-16. Андрей Сухоруков подробно расспросил генерал-майора Голодовникова об этом самолете, и тот отозвался об «ишачке» так:

А.С. Ваше общее впечатление об И-16?

Н.Г. И-16 был самолетом сложным, строгим в технике пилотирования, малейшее «перетягивание» ручки — и он сваливался в штопор. Правда, и выходил быстро, хоть из простого, хоть из перевернутого. И-16 был очень маневренным, выполнял любой пилотаж. Я любил этот истребитель.

А.С. Николай Герасимович, это правда, что на И-16 можно было «сделать вираж вокруг телеграфного столба»?

Н.Г. Правда, по горизонтальной маневренности это был уникальный самолет.

А.С. А по вертикальной?

Н.Г. От типа все зависело — от двигателя. У большинства, с М-25, средне.

А.С. Бронеспинка и бронестекло были?

Н.Г. Бронестекла не было. Козырек из обычного плекса. В лобовой атаке двигателем прикрывались. Это было сильное качество И-16 — он в лобовых атаках очень хорош был. Бронеспинка у И-16 была с бронезаголовником. Надежная. Пули держала. Снаряды и крупнокалиберные пули, понятно, прошивали ее насквозь, но она не для них была предназначена.

А.С. Вооружение какое было?

Н.Г. Вооружение было самое разнообразное. На 28 и 29 типах стояло пушечное вооружение, на 10, 17 и 21 типах — пулеметное. Хотя на части истребителей «березины» и ШВАК могли взаимно заменяться.

ШКАСы в плоскостях стояли, иногда по два в каждой, иногда по одному, это на старых типах, на 4–5. Очень скорострельные пулеметы и не очень надежные, задержки были часто. К пули были не стойкие. При длинной очереди давали приличный разброс. Но длинной очередью стреляли редко, а в основном короткими — подбить, пристреляться.

Поражающая способность ШКАСов была невелика. По Вф-109Е ШКАСы были неплохи, «Е» был недостаточно бронирован, а вот по «F» или бомбардировщикам — слабы.

У 10-го типа были два крупнокалиберных «Березина», синхронизированные. Хорошие пулеметы — мощные, надежные.

Пушка ШВАК была очень мощной. Хотя пушечные И-16 были тяжелее обычных, но все равно были хороши. Иногда у ШВАК были задержки, но это по вине обслуживания. Как только научились обслуживать пушки, они стали работать очень надежно. У пушки ШВАК мощные фугасные снаряды были. Если рвался в двигательном отсеке — все коммуникации разворотит. Были и бронебойные снаряды. Мы снаряды в ленту вразной снаряжали: два фугасных — бронебойный, или два бронебойных — фугасный. В зависимости от типа цели. Бронебойный снаряд — обычная стальная болванка, без трассера. Фугасный был с трассером.

А.С. РСы на И-16 были?

Н.Г. Были. 57 и 82-мм, 57-мм — основные. Устанавливались по два на плоскость. Не очень точные, особенно 57-мм. Но по групповым целям работали хорошо. Если залпом по группе «бомберов» пустить, группа строй теряла, «бомберы» в разные стороны разлетались. Страшно!

А.С. Взрыватели дистанционные устанавливали?

Н.Г. В основном да.

А.С. Бомбы подвешивали?

Н.Г. У нас редко. По две 50-кг на плоскость. У нас все в основном с РСами летали. Никогда не комбинировали. Либо бомбы, либо РСы.

А.С. С эксплуатацией двигателей проблемы были?

Н.Г. Двигатели на И-16 стояли хорошие, очень надежные. Два-три цилиндра в бою повредят, и все равно домой придешь. А б3-й двигатель — это «моща»! Очень приемистый! И-16 вообще «ходил за газом», то есть разогнался до максимума моментально, с б3-м в особенности. Хорошо работал на всех высотах.

А.С. Специальный форсированный режим был?

Н.Г. Нет. Просто «полный газ». Тут все от летчика зависело — как он двигатель эксплуатировать умеет: как оценить обороты умеет, как вовремя добавит газ.

А.С. Николай Герасимович, И-16 «мессеримиту» сильно уступал?

Н.Г. Все основные типы И-16 — 10, 17, 21 типов — по своим ТТХ уступали Vf-109E, но не очень сильно, старые типы — 4 и 5 — конечно, сильнее.

А вот И-16 28 и 29 типов Vf-109E превосходили. Скорость у них с «мессером» была одинаковая, зато по маневренности, в том числе и по вертикальной, «Е» «ишаку» уступал.

А.С. Странно. В любом справочнике сказано, что скорость И-16 28–29 типов на 3000 м в среднем 440–460 км/час, у Vf-109E — 570 км/час, а вы говорите одинаковая? А уж «превосходство И-16 в вертикальном маневре» — это вообще что-то новенькое.

Н.Г. На максимальной скорости в маневренном бою редко кто летает, точнее редко у кого получается. И-16, в принципе легко и быстро делал до 500 км/час, «Е» летал быстрее, но ненамного, в бою разницы в их скорости практически не ощущалось. Динамика разгона у И-16 была потрясающей, особенно с М-63. Это его второе уникальное качество после горизонтальной маневренности. По динамике он превосходил все тогдашние отечественные истребители, даже новых типов. Тогда ближе всех к нему по динамике разгона Як-1 был, но и он уступал.

«Мессер» пикировал хорошо, уходил, И-16 тут был хуже, «лоб» большой, на пикировании больше 530 км/час развить не давал. Но, надо сказать, в бою, если надо было оторваться — что они от нас, что мы от них, всегда отрывались.

А.С. Как отрывались — пикированием или на вертикаль?

Н.Г. Да как обстановка позволяла. И так, и так.

А.С. То есть, когда ГСС В.Ф. Голубев и ГСС А.Л.Иванов в своих мемуарах писали, что И-16 как истребитель их устраивал чуть ли не до конца 1942 года, то они не врал? Это не пропаганда?

Н.Г. Не врал.

А.С. Николай Герасимович, а в сравнении с Vf-109F и FW-190 И-16 как выглядел?

Н.Г. Мне не довелось много воевать на И-16, могу сказать мнение моих товарищей. С Vf-109F 28-й и 29-й типы были примерно на равных, немного уступали, остальные типы, конечно, уступали сильно. На Севере «F» где-то в сентябре 42-го массово пошел, до этого в основном «Е» были. И-16 типа 28, 29, уступая «F» по максимальной скорости и вертикальному маневру, имел преимущество по горизонтальной маневренности и по вооружению. На вертикали «F» был очень силен. Вроде догоняешь его вот-вот, а он форсаж дает и отрывается.

FW-190 появился примерно в одно время с Vf-109F, где-то в октябре 42-го. Очень сильный истребитель. «190-й» превосходил И-16 полностью, ну может быть, кроме горизонтальной маневренности. Но к тому времени уже массово пошли наши «яки», ленд-лизские P-40, P-39.

Vf-109G пошли уже в 1943-м, И-16 с ними боев практически не имели.

Лично у меня на И-16 было около 10 боевых вылетов и 2 или 3 воздушных боя, а потом я на «Харрикейн» пересел.

А.С. Николай Герасимович, каково было летать на «Харрикейне» после И-16? Лучше, хуже?

Н.Г. На «Харрикейне» нужно было привыкнуть летать. Мне И-16 нравился больше. Хотя в принципе «Харрикейн» примерно одинаковый был с 10, 17, 21 типами И-16. Ну «не показался» мне «Харрикейн», не лежала у меня к нему душа.

А.С. Маршал Зимин, он один из первых начал «Харрикейны» осваивать, в своих мемуарах написал, что «вести бой на «Харрикейне» все равно, что вести бой верхом на птеродактиле». Уникальный, говорил, в аэродинамическом плане самолет, на пикировании скорость не набирает, на кабрировании моментально теряет. Не пропагандистский ли это опус?

Н.Г. Все правильно. Точно «птеродактиль». У него был толстый профиль крыла. Динамика разгона очень плохая. По максимальной скорости он, пожалуй, был побыстрее И-16, но пока он эту скорость наберет, много чего произойти может. На дачу рулей он не запаздывал, но все получалось как-то плавно, медленно. На И-16 только рули положил, то сразу перевернулся — рывком, а этот «горбатый» очень медленный был.

Подъемная сила у него была хорошая, поэтому скороподъемность с И-16 сопоставима. Горизонтальная маневренность у него очень хорошая была. Если четверка встала в круг — разорвать невозможно. Не могли немцы вписаться. Вертикальная маневренность очень плохая — толстый профиль. В основном мы старались вести бои на горизонталях, на вертикаль мы не шли. У «Харрикейна» мал разбег был, опять же из-за толстого крыла. По ТТХ «Харрикейн» немножко уступал «мессеру» Вf-109Е, главным образом на вертикали, а на горизонтали не уступал нисколько. Когда пошли Вf-109F, то «Харрикейн» стал уступать сильно, но воевали.

Горел «Харрикейн» быстро и хорошо, как спичка. Перкаль.

А.С. А И-16 горел хуже? Ведь тоже перкаль.

Н.Г. Хуже. Двигатель у И-16 был намного надежнее. Да и маленький И-16, в него еще попасть надо.

А.С. Николай Герасимович, если был бы выбор, на каком бы истребителе предпочли бы воевать, на И-16 или на «Харрикейне»?

Н.Г. Конечно, на И-16, на том, что и воевал, — 28 типа. Но выбора не было. На «Харрикейне» я где-то 20 боевых вылетов сделал и провел 3–4 воздушного боя. Потом пересел на Р-40» .

Чтобы доводы, приведенные Беспаловым и Голодовниковым сделать более зримыми, давайте рассмотрим бой В.Ф. Голубева с двумя немецкими асами. Судя по описанию (три пулемета на самолете) у Голубева был И-16 старой конструкции, возможно тип 5. Догнать «мессер» эта модификация «ишачка» не могла, и Голубев заманил на себя немецких «охотников», прикинувшись подбитым и раненым. По описанию самого Голубева дело происходило так.

«На обратном маршруте пункт наблюдения передал, что нас ожидает большая группа «мессеров». Я был почти убежден, что противник, не сумев перехватить нас над целью и над линией фронта, обязательно пошлет «охотников» в район аэродрома, чтобы атаковать отставшие или поврежденные при штурмовке самолеты.

«Что же, посмотрим, кто кого перехитрит...» — сказал я себе и стал тащиться позади всей группы на высоте двухсот метров. Километров за пятнадцать до аэродрома рядом с нашей группой возникли разрывы зенитных снарядов на малой высоте, значит, где-то над лесом шастают «мессеримиты».

Прибавляю скорость, осматриваюсь. Ага, вот они! Над макушками леса, как я и предполагал, пара Ме-109Ф. Владимир Дмитриев тоже заметил врага и покачал крыльями. Я ответил таким же сигналом. Передачи по радио в таких случаях были мною запрещены. Наша основная группа начала посадку, когда мне до аэродрома оставалось километров пять. Противник продолжал держаться на предельно малой высоте и дистанцию не сокращал. Итак, немец попался на крючок: считая мою пару небоеспособной, решил одновременной атакой своей пары сбить нас эффективно — над собственным аэродромом. Ну что же, такого момента я давно ждал.

Увеличиваю скорость и набираю высоту.

Вижу — задымили моторы «мессеров», переведенные на форсированный режим для быстрого сближения и атаки.

Достигнув центра аэродрома, делаю резкий, с предельной перегрузкой левый боевой разворот для выхода на встречный курс.

Вот когда пригодились десятки вариантов и расчетов на такой маневр!

Заканчиваю разворот на высоте около 500 метров, противник намного ниже меня. Он такого маневра не ждал и оказался в лобовой атаке. Оба «мессера», задрав желтые носы, пошли на меня, видимо, считая, что я без боезапаса и делаю ложную атаку. Темные трассы от двух Me-109Ф точно тянутся к моему мотору. В прицеле ведущий «охотник», дистанция примерно пятьсот метров, полторы секунды осталось на все, пусть даже на жизнь. Пальцы правой руки машинально выжали общую гашетку пулеметов, и три огненные трассы молнией пронизали тонкое тело «мессеримита», мелькнувшее ниже меня метрах в пяти.

Не думая о результатах, делаю второй боевой разворот. И выше себя впереди вижу уходящего вверх единственного «мессера». Машинально подбираю ручку управления, навскидку беру упреждение и выпускаю все четыре РС-82 вдогон. Четыре черные шапки разрывов возникают за хвостом врага, но «мессер» продолжает круто уходить в высоту. Догнать невозможно.

Но вот примерно на полтора тысячах метров он делает петлю и, стреляя, несется вниз.

Что это? Решил один дать бой или посмотреть на горящий самолет своего ведущего?

Нет, выходит из пикирования и зачем-то лезет на вторую петлю. Сейчас дорога каждая секунда. Даю по радио команду Дмитриеву атаковать его снизу, а сам резко бросаю

самолет в высоту и на третьей петле в верхней точке стреляю в немца с дистанции пятидесяти метров. Но самолет не падает, вновь уходит вниз и опять лезет вверх. Что за странные маневры? И вдруг я понял: у противника безвыходное положение — осколками «эрэсов» заклинило рули высоты в момент, когда он уходил вверх после лобовой атаки.

На выходе из четвертой петли «мессер» зацепился за макушки елок возле стоянки самолетов 3-й эскадрильи и без плоскостей пополз по снегу вблизи от аэродрома»²¹⁸

Тут возникает вопрос: Голубев начал делать разворот на 180, почему же немцы не сманеврировали, чтобы остаться у него в хвосте, ведь у них было огромное преимущество в скорости? Ответ один: они не успели среагировать. Выше Сухоруков писал, что И-16 вокруг столба может развернуться, на самом деле это, конечно, не так, но разворот на 360 он делал за 14 секунд.²¹⁹ То есть прошло всего 7 секунд от начала маневра «раненого летчика», а Голубев оказался над немцами и целился в них. Теперь о лобовой атаке. Голодовников так объяснил ситуацию с ними.

« А.С. Говорят, что немецкие летчики избегали лобовых атак, трусили. Это правда?

Н.Г. Нет. Не любили — так будет правильно. Лобовая — это риск, потеря, а немцы рисковать не любили. (Поэтому и мы лобовых не любили. Лобовая атака — это почти всегда вынужденный элемент боя.)

Но, никакой трусости — только расчет. На «кобру» или Як-9Т немец в лобовую, может, и не пойдет, побоится 37-мм снаряда, а на Як-1б или Як-9 — так почти запросто. Подумай сам: если он на Vf-109G (5 огневых точек) или на FW-190 (6 огневых точек да радиальный двигатель), а против него Як-1б или Як-9 (2 огневые точки), то немец будет стремиться вести бой на лобовых (если уж не удалось атаковать внезапно), здесь у него сильное преимущество. Я же говорил, немцы были очень расчетливые. Здесь, наоборот, нашему летчику надо лобовых избегать — тянуть немца на вертикаль.

²¹⁸ В.Ф. Голубев. Во имя Ленинграда, с. 175–177.

²¹⁹ К. Косминков, Д. Гринюк. Самолеты сталинских соколов, С.-Петербург: Афромузей, 1992, с. 9.

А.С. И все-таки, Николай Герасимович, на ваш взгляд, почему на Восточном фронте «не пошел» FW-190? По отзывам советских летчиков — хороший истребитель, но не более того, а ведь на Западном фронте «фоккер» произвел фурор.

Н.Г. Все правильно, истребитель сильный, на уровне, но по боевым качествам ничего уникального не представлял. Вообще у меня сложилось впечатление, что немцы очень много ждали от этого самолета, но явно его переоценили, завысили его характеристики.

Вот, например, уж кто им внушил мысль, что «кобра» уступает «фоккеру» по скорости? А это было. Поначалу немцы были очень уверены в своем превосходстве в скорости и часто бывало, что «фоккеры» после атаки пытались от нас уйти на форсаже. Ты догоняешь его и сверху начинаешь «поливать». Он дымит, пыхтит, а оторваться не может. Быстро мы немцев отучили только на форсаж полагаться. Потом у «фоккеров» стало правилом — выход из атаки и уход из-под удара только крутым пикированием и никак иначе.

На вертикали «фоккер» тоже «кобре» уступал, хотя они поначалу пытались с нами бой на вертикалях вести. Также быстро отучились. И тоже мне непонятно — ну с чего они решили, что «фоккер» «кобру» на вертикали превзойдет?

Динамика разгона была слабым местом «фоккера», может быть, самым слабым местом. Они потом старались на «фоккерах» так маневр строить, чтобы скорость не терять. Затяжной маневренный бой на «фоккере» против «яка», «лавочкина» или «кобры» — проигрывать изначально. Скорость потерял — и все. Пока по-новой наберешь, не один раз сбить могут. Наши машины были очень динамичные.

На лобовых «фоккер» был силен, и немцы этим часто пользовались. Знать, что твоя машина пару-тройку попаданий выдержит, а ты противника одной очередью разнесешь — это большую уверенность в лобовой атаке придает. Впрочем, вскоре немцы в лобовые на «кобры» стали ходить с большой опаской, это чувствовалось. У нас пушка 37 мм, тут никакой двигатель не поможет, одно попадание — и все. При таком раскладе для лобовой надо нервы крепкие иметь, тут двигатель не помощник. А у нас нервишки-то были покрепче немецких.

У меня случай был. Сошлись мы на лобовой с четверкой «фоккеров». Четверка против четверки. И так получилось, что во время разворота мой ведомый оказался впереди меня. Я ему: «Давай ты впереди, я тебя прикрываю!» И он ведущему «фоккеру» в лоб из пушки и влупил. Попал одним, а может, двумя снарядами, и «фоккер» разлетелся в клочья. Оставшаяся тройка тут же врассыпную, и только мы их и видели. Все дело несколько секунд заняло» .

Вернемся к бою Голубева с двумя немецкими асами. На И-16, летчик которого был хорошо защищен мотором, немцы, даже асы, в лобовую атаку не пошли бы никогда, но тем голубевским немцам деваться было некуда. Спикировать они не могли — летели низко. Свернуть тоже не могли, так как И-16 разворачивался с меньшим радиусом и быстрее, т. е. он расстрелял бы их в борт и затем — в хвост. Немцам оставалось использовать свое преимущество в вертикальной скорости, да и просто прикрыться от огня Голубева хотя бы двигателем «мессера». Не получилось. Ведущий немецкой пары Х. Бартлинг (67 побед) был немедленно сбит. В это время лейтенант Х. Лейште (29 побед) пытался уйти вверх, но оцените маневренность «ишачка» — Голубев успел развернуться и задрать нос И-16 кверху, а Лейште еще не успел уйти от него далее 400 м, чтобы взрывы РС стали для него безопасными.

Вот так выглядел бой рыцаря в начале той войны, и И-16 был самой подходящей машиной для него. Рыцарю ведь не требуется большая скорость, чтобы гоняться за вражескими истребителями, — они сами к нему подлетят, когда он охраняет строй своих бомбардировщиков или атакует строй немецких. И чтобы удрать, рыцарю большая скорость тоже не нужна — рыцари не удирают. А для открытого боя И-16 был великолепной машиной.

И в 1942 году в ГКО обсуждался вопрос о возобновлении производства И-16,²²⁰ поскольку задач, исполняемых рыцарями, не убавилось, и самолеты для них были нужны. Кроме этого, по итогам 1942 года оказалось, что в расчете на один боевой вылет, самолеты И-16 имели меньше потерь, чем более «современные» скоростные Як-1, МиГ-3, ЛаГГ-3²²¹ И неудивительно — наша авиация по-прежнему была в меньшинстве и немцы не боялись при своем численном превосходстве ввязываться в воздушные бои.

Но уже к концу 1942 года подсуетился авиаконструктор Яковлев — он сумел облегчить на 300 кг и так хорошо энерговооруженный истребитель Як-1, уменьшил ему размеры и «зализал» все поверхности. Получился истребитель Як-3, который по скорости, в том числе и вертикальной (и по скорости набора скорости), превосходил «мессеры» и «фоккеры», но одновременно превосходил их и по времени виража. Он, конечно, не достиг маневренности И-16, но разворачивался в горизонтальной плоскости на 360 за 18 секунд, а

противостоящему ему Me-109G («Густаву») на это требовалось 23 секунды.²²² Получился самолет для рыцаря, на котором и на охоту можно слетать, хотя для охоты все же были более приспособлены тяжелые «лавочкины» и Як-9.

Интересно, что до войны, судя по всему, не только мы, но и французы с англичанами закладывали в основу тактики истребителей рыцарские принципы — обязательный открытый бой. Поэтому, когда французским летчикам, приехавшим в СССР воевать с немцами на Восточном фронте, предложили на выбор все имевшиеся советские истребители, включая и полученные по ленд-лизу, французы все же выбрали Як-3, как более подходящий к их представлениям о тактике истребителей.

Тактические принципы. Партизаны

Как вы видели из рассказов ветеранов, тактика немецких летчиков-истребителей существенно отличалась от тактики советских истребителей, причем она оставалась неизменной всю войну. Немцы тщательно избегали открытого боя: они стремительно нападали, если так можно выразиться, из засады — со стороны солнца, или подкрадывались к цели, прижимаясь к земле, и, кстати, в этом никогда не имели шаблона. Затем следовало стремительное сближение, мощный огневой удар по ничего не подозревающей жертве, и быстрый отход, если немецкому истребителю начинала грозить опасность. В открытый бой немцы вступали только в случае, если имели численный перевес, и избыточные немецкие истребители могли напасть на те советские истребители, которые были заняты атакой удирающих от них немецких истребителей. Такая тактика требовала от немцев навыков боя, совершенно противоположных навыкам советских истребителей.

Если для рыцарской тактики совершенно не требовалось высматривать врага где-то вдалеке (он сам подлетит) и советские летчики за отсутствие такового навыка сильно поплатились, то для немцев зоркое зрение было главным достоинством и первостепенным требованием их тактики. Зоркий глаз позволял заметить противника издалека и вовремя занять в небе засадное положение, из которого можно было нанести стремительный и незаметный для противника удар. Если для рыцарской тактики совершенно необходимо изучение навыков открытого боя истребителей, то для тактики немцев это совершенно излишне, им нужны были навыки совместного нападения превосходящими силами на одинокого противника. Я внимательно просмотрел воспоминания Хартмана и дневники Кноке за период их обучения,

²²⁰ М. Маслов. И-153. Изд. дом Техника молодежи, М.: 2001, с. 39.

²²¹ Аэрохобби, 1994, № 1, с. 5.

²²² В. Романов. Messerschmitt BF.109. М-Хобби, 1994, № 3, с. 29.

стараясь найти хоть какое-то воспоминание об учебных боях или хотя бы об изучении приемов таких боев, но никаких упоминаний об этом у них нет. Их учеба заключалась в отработке приемов высшего пилотажа и обязательном обучении точной стрельбе.

Немецкая тактика воздушного боя настолько отлична от советской, что ей также необходим термин. Наиболее точен и подходящ термин «бандитская». Но он хорош только для таких асов, как Хартман, а в данном случае речь идет о солдатах, добывающих победу своему народу, поэтому оскорблять их сравнением с бандитами было бы неправильно. К тому же Голливуд уже и так лет 60 прославляет бандитов, ныне к нему примкнули и наши придурки искусств, и мне подключаться к этому делу просто излишне. Много чести для бандитов. Правда, должен сказать, что бандитская составляющая войны является для нее делом обычным, законным и очень древним. Тут можно вспомнить и морских разбойников на службе английской короны, но в этом нет необходимости, поскольку достаточно задуматься над тем, кем были казаки, издревле служившие царю-батюшке и неоднократно его предававшие. Поскольку все элементы бандитской тактики вынуждены использовать партизаны (их часто так и называют, причем бывает, что одни и те же люди, к примеру, батько Махно у большевиков был и героем-партизаном, и бандитом), то я назову немецкую тактику летчиков-истребителей «партизанской».

Эта тактика не является отсебятиной немецких летчиков и ни в малейшей степени не является следствием их трусости. Это тактика осмысленна и Герингом, и Гитлером, поскольку для ее осуществления требовался огромный объем организационно-технических мероприятий. Главное — создание численного превосходства немцев в воздухе над направлением главного удара. То есть, если в Красной Армии основные силы авиации жестко закреплялись за сухопутными войсками и получалось, что 10 тысяч советских самолетов равномерно распределены вдоль фронта длиной в 3 тысячи километров, то немцы в полосу главного удара шириной, к примеру, в 300 км стаскивали 2000 самолетов из своих 4000. Партизанскими ударами и боями при своем численном превосходстве они быстро снижали на этом участке количество советских самолетов, причем при такой тактике численное превосходство немцев возрастало с каждым боем и господство в воздухе захватывалось в считанные дни. Затем самолеты с этого участка перебрасывались на новый, где избиение советской авиации продолжалось. Но переброска авиации требует быстрой переброски по земле огромного количества людей наземного персонала и грузов — бомб, боеприпасов, горючего, запчастей и т. д. И немецкие генералы и штабы с этим справлялись в отличие от наших генералов и штабов, которые ничего, кроме мужества летчиков, этому избиению советской авиации противопоставить не смогли. Кроме того, начавшееся отступление РККА приводило к потерям огромного количества складов ВВС и аэродромного оборудования.

Немецкий ас обер-лейтенант Вернер Мельдерс, командовавший во время войны в Испании немецким легионом «Кондор», после нее предложил основную тактическую схему боевого строя истребителей — парами, — которая сохранилась до наших дней. Сама идея возникла потому, что в Испании все стороны использовали рыцарскую тактику: как уже написал Голодовников, истребители подлетали к месту боя в строю, но дальше каждый находил себе противника и дрался с ним до победы. При этом успехи немецких летчиков, по сравнению с теми же итальянцами, были довольно скромными. А по предложению Мельдерса пара истребителей атаковала только один самолет противника, и это был заведомый элемент создания численного превосходства, если не в бою, то в каждой конкретной атаке.

Однако в вооруженных силах Германии к этому предложению обер-лейтенанта могли бы и не прислушаться, если бы этот партизанский элемент тактики воздушного боя не соответствовал немецким идеям о тактике тех времен. Партизанский принцип к началу Второй мировой войны главенствовал в тактике практически всех родов войск Германии. Многие мои оппоненты в танковых войсках Германии видят только танки и уверены, что их задачей являлось быстрое продвижение вглубь обороны противника. Да, это так, но я никак не могу им объяснить, что по немецким идеям танковая дивизия — это подвижная и очень

хорошо вооруженная пехота, а не только танки, и предназначена танковая дивизия в первую очередь для быстрого передвижения **вдоль фронта** с целью найти место, где можно применить партизанскую тактику — внезапно ударить, с превосходством в силах и огне, по слабому противнику. Вот пишет бывший командир немецкой 17-й танковой дивизии Зенгер: *«Значительно изменилась тактика применения танков. Их больше не направляли в фиксированном направлении глубоко в тыл противника, а, подобно кавалерии, использовали для закрепления успеха, уже наполовину достигнутого пехотой. Если в этом случае они сталкивались с оборонительной линией, еще не созревшей для атаки, их обычно отзывали и нацеливали на другое направление, где было больше перспектив на успех при меньших потерях.*

...Если на одном участке атака встречает неожиданное сопротивление, она переносится на другой участок или с помощью артиллерии ослабляется противотанковая оборона противника до тех пор, пока она не «созреет» для атаки».²²³

А вот сообщает командующий танковыми войсками Германии Г. Гудериан: *«Боевые свойства танков позволяют перебрасывать их с одного участка фронта на другой, в зависимости от обстановки. Благодаря этому на определенных участках фронта могут создаваться необходимые танковые резервы. Эти резервы используются там, где намечается успех, т. е. где у противника обнаружено слабое место и где, следовательно, легче прорвать его оборону. Другим крупным преимуществом танков является возможность изменять направление наступления в ходе самого боя. Оба эти обстоятельства позволяют гибко проводить наступление»*²²⁴

Соблазн за счет внезапности и численного превосходства нанести противнику потери, намного превосходящие свои, так велик, что немцы даже пехоту, которой невозможно избежать рыцарского боя, не учили его традиционным элементам, например, штыковому бою. Зимой 1941 года, предлагая отвести немецкие войска от Москвы, Гудериан жаловался Гитлеру, что немецкая пехота не способна отрыть окопы в мерзлом грунте. Так что нет ничего удивительного, что в истребительной авиации партизанский принцип тактики достиг своего апогея, плавно переходящего в апофеоз маразма.

Ведь в основе партизанской тактики лежит не умение драться, не крепость духа, а внезапность. Но внезапность — это такое дело, которое очень легко пресекается разведкой и охранением. И тогда партизан должен начинать рыцарский бой, а он к нему не готов. Затем, а как быть, когда противник наступает? Когда партизаны на безлюдной дороге внезапно и со спины нападают на одинокого рыцаря, валят его с коня и рубят ему доспехи топорами, то это хорошо, но это лишь одна сторона дела. А когда строй рыцарей в карательной экспедиции окружает бедных партизан, то что тем делать? Со спины не нападешь — кнехты не позволят, а драться в открытом бою никто не умеет, да и нечем.

Вот летчик Пе-2 А.П. Аносов описал, как ходила в бой советская авиация где-то с 1944 года. Летят «рыцари» — истребители непосредственного прикрытия Як-3 — и «несут копьё» — 27 ударных самолетов Пе-2. А сверху, в несколько эшелонов, летят «кнехты» — Ла-7. Летчики на Ла-7 не дают немецким «партизанам» напасть на «рыцарей», а тем более — на их «копье», внезапно. Если «партизаны» все же прорвутся через строй «кнехтов», то для Як-3 это будет не внезапная атака, а обычный воздушный бой, а это НАШ бой, тем более что Як-3 к нему наиболее приспособлен. Ну и куда же бедным немецким «партизанам» деваться? Из боя на пикирование выскочат, в там, в отдалении, со стороны солнца их поджидают советские «партизаны» на Ла-7, от которых хрен уйдешь, это же дело не хитрое — напасть внезапно. Мои оппоненты мне обязательно скажут, что это оттого было так, что у немцев самолетов было мало, а у нас — много. Правильно! Но, во-первых, а какому дураку это надо — воевать

²²³ Ф. Зенгер. Ни страха, ни надежды. М.: Центрополиг-раф, 2003, с. 98–99.

²²⁴ Г. Гудериан. Танки — вперед! Нижний Новгород: Времена, 1996, с. 143.

в меньшинстве? Во-вторых, а кто в этом виноват? Немецким асам и в 1941 году, и на Кубани, и под Курском надо было не о своих липовых «победах» беспокоиться, а о том, чтобы Вермахт победил Красную Армию и не дал СССР построить почти 158 тысяч самолетов и подготовить летчиков. А раз немцы дали Советскому Союзу это сделать, то чего теперь жаловаться на количественное превосходство ВВС РККА? Как говорится в басне Крылова: «Ты все пела? / Это — дело! / Так пойдя же попляши!»

Военная мысль Германии, а особенно — истребительной авиации Люфтваффе, была основана на избыточном оптимизме — на уверенности, что с кем бы война не велась, а инициатива боев будет принадлежать только немцам. И это было очень большой ошибкой. Поскольку когда Красная Армия начала сама наступать, то именно она создавала в месте удара численное превосходство в воздухе, и теперь силы Люфтваффе, стягиваемые сюда, таяли быстрее, чем немцы могли их нарастить. Это хорошо — зайти на пару советских истребителей со стороны солнца, — два летчика тебя могут и не заметить. А когда летит эскадрилья и двенадцать пар глаз ощупывают воздушное пространство вокруг и особенно со стороны солнца, то как тут быть? А если у них еще и самолеты, на которых они тебя, партизана, догонят, когда ты после неудачной атаки будешь удирать? По уму, надо сделать боевой разворот и начать драться с советскими летчиками, но ты же, партизан, этого не умеешь!

Для немецких асов настали трудные времена, очень трудные.

Вот ранее вы прочли, что Хартман дважды мог атаковать Покрышкина, но не стал, типа пожалел своего прославленного противника. Странно, что Хартман вообще об этом вспомнил, видно, не страдал избытком чувства юмора. Ведь не только Голубев, но и тысячи советских летчиков думали над тем, как прищучить этих хреновых немецких охотников, боящихся вступить с ними в бой. Непрерывно думал об этом и Покрышкин и имел для такого случая массу разных, как говорят, «домашних заготовок».

Покрышкин вспоминал, как однажды в 1942 году его послали на тыловой аэродром испытать трофейный «мессер», и он тщательно исследовал его летные способности. Кроме этого, он постоянно искал что-то новое.

«Однажды над аэродромом появились наши истребители конструкции Яковлева. Они летели четверками и, снижаясь на большой скорости, расходились парами в разные стороны,

— Цирк! — воскликнул кто-то из летчиков.

Дело знакомое: ребята получили новые самолеты и теперь хотели блеснуть перед нами, так сказать, произвести впечатление. Наблюдая за их «веерами», я заметил, как ведущий одной пары крутнул на горке «бочку». В авиашколе мы называли ее кадушкой. При таком медленном вращении вокруг своей оси машина опускает нос и теряет высоту. Кажется, летчик выполнил «бочку» одними элеронами и плохо скоординировал свои движения.

Следовавший за ним, как при атаке, ведомый сразу проскочил над ведущим и вырвался вперед. Теперь ведущий, как бы уйдя «под мотор» своего ведомого, очутился ниже и сзади. Когда я увидел все это, меня осенила мысль: а ведь так можно уходить из-под атаки противника!

На следующий день, возвратившись с задания, мы с Николаем Искриным, как заранее условились, набрали над аэродромом высоту. «Атакуй», — передал я покачиванием крыльев. Искрин пошел в атаку. Вот он уже на расстоянии, позволяющем открыть огонь. Я делаю замедленную «бочку» и сразу же теряю высоту и скорость. Ведомый проносится надо мной. Теперь уже я под ним. Стоит только немного поднять нос самолета — и могу стрелять.

С тех пор я стал каждый день илифовать этот прием, Верил, что в предстоящих воздушных боях понадобится и эта находка. Надо только все хорошенько продумать и отработать каждый элемент» 225

Действительно, случай использовать наземные наработки представился довольно быстро. «В нашем новом строю все осмысленно, испытано в деле, мы коллективно отражали нападение «мессеров» на наших подопечных «илов». Каждый строго сохранял свое место и действовал по разработанному на земле плану боя. Но вскоре в одном из вылетов именно я оторвался от своей группы. Мы сопровождали 18 «илов». Я шел в паре с Науменко, осуществляя непосредственное прикрытие. Комоса опять не взлетел, нас осталось двое вместо четверых. На высоте четверка «мигов», ведомая Фигичевым, шла с бомбами под крыльями. После окончания штурмовки «илов» Фигичев тоже спустился со своего верхнего «этажа», чтобы сбросить бомбы. «Мессеримиты», напав в этот момент на нашу группу, застали нас всех в невыгодном положении: у нас не было высоты.

Науменко ринулся на пару «мессеримитов», устремившихся к «мигам», которые беспечно пикировали на цель. Я бросился на вторую пару, прорывающуюся к «илам». Они были совсем близко от меня. Нужно одного сбить, чтобы потом успешно отбиваться от всей группы, да и захотелось добавить к недавно сбитым Ю-88 и Ме-110 еще одного — Ме-109. Это вдохновило меня на дерзость. Я решил преследовать и догнать «мессеров», шарахнувшись от меня вверх.

Они пользовались излюбленным приемом — уходили в сторону солнца. Слепящий свет мешал мне видеть серые силуэты, но через несколько секунд я заметил, что быстро отстаю. Меня это удивило: Як-1 не уступал Ме-109 в скорости. Вскоре я догадался, что имею дело с «мессерами» новой модификации — Ме-109ф, о которых нас уже информировали.

Посмотрел вниз. Наших там уже не было. Значит, я остался один с парой грозных врагов. К тому же они находятся на солнечной стороне и имеют преимущество в высоте.

Поняв трудность своего положения, я переложил машину на крыло, чтобы уйти к своим. Но оторваться от зависнувших надо мной врагов было не так-то просто. Они быстро догоняли меня.

О помощи нечего было и думать. Приходилось рассчитывать только на себя.

Развернувшись навстречу «мессерам», я решил им показать, что бежать не собираюсь и готов сразиться. Но они не приняли лобовой атаки, ушли на высоту и снова повисли надо мной, как занесенный меч.

Что делать? У них преимущество в высоте и скорости. Подо мной земля, занятая врагом. Горючего у меня в обрез — только дойти до аэродрома. Если оно кончится или я в чем-либо допущу просчет, фашисты расстреляют меня, как мишень. Остается один выход — применить хитрость.

Еще ничего не придумав, разворачиваюсь на восток и даю полную скорость, выжимаю из своего «яка» все, что он может дать. «Мессеримиты» бросаются за мной, как две стрелы, пущенные туго натянутой тетивой лука. Вот они уже на дальности прицельного огня. Я резко перевожу самолет в пикирование. От стремительного падения машина дрожит, в ушах появляется сверлящая боль.

Приотставшие было «мессеримиты» вновь догоняют меня. Я уже чувствую их за спиной, знаю, что ведущий пары вот-вот откроет по мне огонь. И в эти секунды и вспомнил о маневре, который отработал во время полетов на «мессеримите». Если этот «крючок» подведет меня, придется расплачиваться жизнью.

Резко бросаю самолет на горку и закручиваю спираль. В глазах темно от перегрузки. В верхней точке перевожу машину через крыло на горизонт. И тут происходит как раз то, на что я рассчитывал. «Мессеримит», обогнав меня, оказывается впереди, в каких-то пятидесяти метрах, и сам попадает в перекрестие моего прицела. Даю в упор длинную очередь из пушки и пулеметов. «Мессер» на мгновение как бы повисает в прицеле, а затем, перевернувшись, идет к земле. Рядом, чуть не задев меня, проскакивает его ведомый.

Я бросаюсь за ним, но он, видимо, не настроен драться. Что ж, это и меня вполне устраивает. Проследив за взрывом сбитого Me-109ф, ухожу за облака и беру курс на восток, домой!» 226

Есть сообщения, что когда в небе появлялся Покрышкин, то немцы предупреждали по радио своих летчиков, чтобы те были осторожны. Поскольку за всю войну во всем мире ни в каких ВВС такого не делалось, то возникает мысль, что эти «предупреждения» являются обычной пропагандистской выдумкой. Но Хартман, сам того не подозревая, подтверждает, что это факт — немецкое командование действительно боялось встречи своих летчиков (и в первую очередь — Хартмана) с Покрышкиным. Ведь иначе откуда Хартман знал, что он находится в небе вместе с ним? Какое бы у Хартмана ни было острое зрение, но невозможно увидеть, кто сидит в кабине самолета или хотя бы бортовой номер самолета с расстояния в несколько километров, а ведь именно на таком расстоянии выжидал ошибки своих жертв Хартман. Следовательно, его предупредили с земли, перехватив позывные Покрышкина либо получив сообщение от других немецких летчиков.

Как видим, к середине войны немцы уже и свою партизанскую тактику боялись применять, а уж о рыцарском бое и говорить не приходится. Вот А. Сухоруков расспрашивает Голодовникова о ленд-лизских самолетах, а тот вспоминает о таком случае.

«А.С. Теперь все понятно. Николай Герасимович, вы не могли бы привести пример воздушного боя на Р-40? Такого показательного, какой бы вы на «харрикейнах» привести бы не смогли.

Н.Г. Могу. Этот бой произошел примерно в то время, когда мы окончательно перевооружились на Р-40, «харрикейнов» в полку уже не осталось. Мы четверкой «томахауков» вступили в бой с шестеркой Вf-109F. Мы сбили троих, не потеряв ни одного своего.

Тут мы применили правильную тактику, и самолеты не подкачали. Дело было так. Мы шли на высоте 3–4 тысячи, а немцы, на Вf-109F, были метров на 500 ниже. Мы атаковали внезапно, со стороны солнца, на хорошей скорости, они нас не видели. Мы сразу сбили двоих. Осталось их четверо. Они здорово подрастерялись, рассыпались на пары и попытались навязать нам бой на вертикалях, рассчитывая на превосходство «мессера» в этом маневре. Мы тоже разделились. И пошел бой «пара против пары», ну это же наш бой! Мы сразу же сбили третьего, поскольку в маневренном бою мы оказались явно сильнее: на горизонталях Р-40 превосходил «мессер» и на вертикали не уступал (запас скорости у нас был хороший). Тут они совсем упали духом — врассыпную, форсаж — и на крутом пикировании оторвались»

Заметьте, что Голодовников даже несколько удивляется, что немцы рискнули на рыцарский бой, — ведь это НАШ бой! Но Голодовников даже не показатель — его и в училище достаточно учили и летал он в полку у Сафонова. А вот гауптман И. Вендель (75 побед) соблазнился тем, что младший лейтенант Зайцев как-то неуверенно летит, и решился на рыцарский бой с ним. И что в итоге? После 20 минут боя капитана Венделя похоронили, а младший лейтенант одержал свою первую победу. Это НАШ бой!

В 1941 — 942 г. советские летчики отчаянно дрались и этим не только быстро снижали число пилотов Люфтваффе, не только давали подготовить в тылу тысячи новых советских летчиков, не только давали промышленности запустить в серию скоростные самолеты, но и непрерывно совершенствовали рыцарскую тактику боя, и этот бой все больше и больше становился **НАШИМ**. А немцы отчаянно пытались усовершенствовать свои партизанские приемы, хотя в воздухе для них уже не оставалось места.

То, что партизанская тактика в войне с СССР себя изживает, уже поняли и на земле.

Немецкая фирма Хеншель получила задание на создание сверхтяжелого танка с броней 100 мм и пушкой калибра 105 мм еще в 1938 году. Но ее никто не торопил — зачем? Ведь

партизанская тактика немцев прекрасно получалась и в войне с Польшей, и в войне с Францией, и в войне в Африке. Кому нужен этот медленный и неповоротливый танк, предназначенный сугубо для открытого боя, а не для партизанского налета? Но на Восточном фронте немцев очень быстро клюнул в темечко жареный петух. И вот уже в мае 1942 года фюрер толкает в спины фирмы Хеншеля и Порше, и тяжелый танк Т-VI немцы построили раньше, чем средний танк Т-V. А куда денешься? Красная Армия наработала много разных противоядий против лихих партизан Гудериана, и тем все чаще и чаще приходилось иметь дело с мощной противотанковой обороной, а не со стремительным преследованием отступающих русских.

Но Люфтваффе Геринга застыло в косной тупости, как обезьяна, засунувшая лапу в бутылку, схватившая там орех, но теперь не способная вынуть ее из бутылки. Соблазн малых потерь при партизанской тактике боя так велик, что немцы, выдающиеся мастера в области самолетостроения, до конца войны и не пытались построить истребитель для рыцарского боя. Они тупо наращивали скорость своих истребителей и количество пушечных стволов на них, а поскольку это дело не такое уж и хитрое, то ни советские конструкторы, ни конструкторы союзников от них в этом деле не отставали. В результате на каждую новую модификацию Me-109 антифашистская коалиция немедленно и даже загодя реагировала своими Як-3 или «Мустангами», а на каждую модификацию ФВ-190 — своими Ла-7 или «Лайтнингами».

И совершенно понятно, почему и летчик-штурмовик Рябушко, и летчик-пикировщик Пунев чуть ли не одними и теми же словами заявляют, что немецкие истребители были страшны в первой половине войны, а во второй половине войны наши ударные самолеты несли потери в основном от зенитной артиллерии немцев. Рябушко, начавший бои в декабре 1942 года, оценивает, что едва ли в каждом десятом из его 111 боевых вылетов к ним прорывались немецкие истребители. А ведь против его полка действовали «зеленые жопы» — самая результативная 54-я истребительная эскадра Люфтваффе.

* * *

Та нерешительность, которую все наши летчики отмечают у немецких истребителей с конца 1943 года, объясняется не тем, что у немцев были выбиты опытные летчики и появилось много молодых (Хартман ведь тоже был молодым), а тем, что мы и союзники перестали давать немцам преимущество численного перевеса, и немецкая тактика воздушного боя перестала работать. Немцы все меньше и меньше находили возможностей для внезапной атаки, а по-другому они воевать не умели, оттого и казались нерешительными.

Наши отцы и деды сломали немцев в воздухе, и немцы сдохли, так и не решившись на рыцарский бой.

И возникает вопрос — почему?

Глава 10. Пропаганда как «бритва обоюдоострая»

Почему они не защищали Родину?

Когда Красная Армия начала подходить к границам Германии, немецкие асы истребительной авиации должны были ужесточить борьбу в воздухе хотя бы так, как это делали сухопутные силы Германии. Помимо потребности защитить свои дома, своих близких, у немцев были и другие основания сражаться. Немцы ведь нация цивилизованная, соответственно немецкая армия и вела себя на оккупированных территориях СССР как цивилизованная. Я мог бы привести много примеров из разных источников, но приведу всего два и только из

воспоминаний наших летчиков, которые я прочел перед написанием этой книги. Вот летчик-разведчик, а в конце войны — штурмовик, Я.И. Борейко вспоминает, как ему в 1943 году разрешили съездить в отпуск, чтобы повидать родителей, накануне освобожденных нашими войсками из оккупации:

«Я был рад, что родители живы, что с большими трудностями, в условиях голода пережили оккупацию. Много рассказывали о зверствах фашистских поработителей. Досталось и моему семилетнему племяннику, который будучи голодным подошел к немецкой солдатской кухне, попросил поесть. Повар подозвал его поближе и вместо куска хлеба насыпал раскаленных углей за шиворот. Эта отметина осталась у него на всю жизнь» ²²⁷

А вот вспомнил другой летчик-штурмовик, Герой Советского Союза А.А. Баршт: *«Когда я в первый раз оказался на освобожденной от немцев территории (это было село Старозаборье около города Малоярославец Брянской области), нас поселили в хату, в которой жил дед с молодой женщиной. Она сошла с ума. К ним во время оккупации пришел немец выгонять на работу; она ему говорит: «Я не могу — у меня грудной ребенок». А он: «Да, я понимаю. Но мы сейчас эту проблему решим». Берет ребенка за ножки — и с размаху о печку! «Все, теперь можете идти на работу»*

Должны же были немцы понимать, что во вступивших в Германию войсках Красной Армии очень мало ценителей такого тонкого западного юмора? И должно же было это понимание заставить их драться на границах Рейха? Должно было, но немецких асов — не заставило! Они просто приложили все силы, чтобы удрать в плен к американцам. К примеру, 54-я истребительная эскадра немцев была прижата к морю в окруженной в Курляндии (запад Латвии) немецкой группировке. И хотя сама эта группировка вела отчаянные бои с советскими войсками аж до 16 мая 1945 года,²²⁸ асы 54-й эскадры с конца зимы практически перестали летать, мотивируя это отсутствием самолетов и бензина, но 8 мая, еще до официального подписания акта о капитуляции Германии, у них нашлись и самолеты, и бензин — они дружно удрали из Латвии чуть ли не за 1,5 тысячи километров на аэродромы, занятые американцами.

(Правда, американцы — это ведь тоже народ цивилизованный. И поэтому не мудрено, что австрийский исследователь вопросов содержания военнопленных в лагерях СССР вынужден в примечании к своей работе коснуться и такой проблемы: *«В связи с этим следует упомянуть дискуссию о «потерянном миллионе» немецких военнопленных. Джеймс Бак (James Bacque) и другие авторы полагают, что они погибли в американском и французском заключении, прежде всего в лагерях «Рейнвизен» (лагерях, находившихся на берегах Рейна».*)²²⁹

Я уже писал, что когда война на Дальнем Востоке приняла крутой для Японии оборот — когда на карту была поставлена свобода и независимость самой Японии, то тысячи японских летчиков выразили желание стать камикадзе. Конечно, никто не ожидал, что немцы своей жизнью станут защищать Германию, когда война для нее приняла тот же оборот, что и для Японии. Но ведь открытый воздушный бой — это еще не верная смерть, как у камикадзе, почему же немцы не решились на него даже тогда, когда Красная Армия вошла собственно в Германию?

И ведь у них был пример, как поступить — наш пример.

В Военно-воздушных силах Красной Армии в годы Великой Отечественной войны, повторю, отчаявшись достать немцев бортовым оружием или расстреляв боеприпасы, совершили

²²⁷ Борейко, с. 42.

²²⁸ Л. Г. Стученко. Завидная наша судьба. М.: Воениздат, 1964, с. 247.

²²⁹ С. Карнер. Архипелаг ГУПВИ. Плен и интернированные в Советском Союзе. М.: Российский гуманитарный университет, 2002, с. 270.

таран 561 летчик-истребитель, из них 33 человека сделали это дважды, Герой Советского Союза лейтенант А.С. Хлобыстов — трижды, Герой Советского Союза лейтенант Б.И. Ковзан — четырежды. Таран также совершили 19 экипажей штурмовиков и 18 — бомбардировщиков. Среди этих храбрецов были люди, занимавшие должности от рядового летчика до заместителя командующего Воздушной армией и имевшие воинские звания от сержанта до полковника (см. табл.) Из них 233 благополучно посадили свои поврежденные машины, 176 спаслись, воспользовавшись парашютом, 216 погибли и 11 пропали без вести. Немцы же при этом потеряли 272 бомбардировщика, 312 истребителей, 48 разведчиков и 3 транспортных самолета. Еще один истребитель, уже японский, тараном уничтожил лейтенант А.Е. Голтвенко в августе 1945 года во время кратковременной войны с Японией. (Надо думать, этот таран имел символическое значение: «Не надо нам камикадзе — мы сами камикадзе».)

Надо сказать, что во второй половине войны тараны уже не приветствовались, и по этому поводу командующий ВВС подписал 23 сентября 1944 года соответствующий приказ, а Военный совет дал следующие указания: *«Разъяснить всему летному составу ВВС КА, что наши истребители имеют отличное мощное современное вооружение и превосходят в летно-тактических данных все существующие типы немецких истребителей... Применение «тарана» в воздушном бою с самолетами противника, имеющими более низкие летные качества, нецелесообразно, поэтому «таран» надо применять только в исключительных случаях, как крайнюю меру»* .

Но, как видите, и как крайняя мера таран использовался достаточно энергично даже в победный период.²³⁰

А как обстояло дело у немцев? Да, командование Люфтваффе оценило опыт ВВС РККА в тяжелое для СССР время и построило специальные самолеты *«FW 190A-8/R-8 «Таран»*. Они были оснащены двумя 30-мм пушками МК 108 в консолях крыла, двумя 20-мм пушками MG 151/20 в корневой части крыла и двумя 12,7-мм пулеметами, установленными под капотом двигателя. Такое вооружение имело огромную мощь. Для защиты самолетов была установлена дополнительная броня на двигатель, кабину пилота и пушечные магазины. *Панели из пуленепробиваемого стекла защищали фонарь кабины»* . Немецкие летчики-истребители должны были на этих самолетах врываться в строй американских бомбардировщиков и, если сбить их не получалось, то таранить. Хорошо защищенная кабина позволяла летчику остаться в живых. Самолеты «Таран» построили, *Штурмгруппу* создали, но немцы и на этих самолетах ни единого тарана не исполнили.

69 летчиков этой «штурмгруппы» даже клятву дали: *«Мы клянемся защищать небо Рейха в соответствии с принципами Штурмгруппы. Мы знаем, что будучи летчиками Штурмгруппы, должны особым образом оборонять от врага народ Фатерлянда.*

*Мы осознаем, что в каждом вылете будем контактировать с четырехмоторными бомбардировщиками. Мы будем атаковать с кратчайших дистанций, а в случае неудачной атаки — таранить врага»*²³¹

Но никаких сведений о том, что кто-то из них совершил таран, нет. Вернее, у командира одной из эскадрилий этой группы обер-лейтенанта В. Гертца не раскрылся парашют, вот про него и сложили легенду, что он якобы перед этим совершил таран. Есть даже фото «Летающей крепости» в строю, сделанное с другой «Летающей крепости», на этом фото видно, что летящий как ни в чем не бывало самолет имеет в задней

²³⁰ Военно-исторический журнал, 1989, № 3, с. 24–30. 238.Спик, с. 222.

²³¹ Авиация и космонавтика, 2004, № 2, с. 38.

части фюзеляжа длинную царاپину.²³² Считается, что это след от тарана 5-тонным ФВ-190. И все.

Вообще немецкие летчики-истребители в своей массе очень странно защищали небо Германии, так защищали, что американцы с англичанами буквально выбомбили целые города и районы. И просто удивительно, какую изобретательность и находчивость проявляли немецкие летчики-истребители, чтобы не атаковать строй бомбардировщиков. И пушки на истребители ставили специальные, чтобы они издалика стреляли вверх — в брюхо «бомберам», и батареи стреляющих вверх реактивных снарядов, и мощные ракеты, запускаемые по строю в надежде, что авось какая-нибудь взорвется недалеко от «бомбера». Упомянутый мною Кноке придумал бросать с истребителя сверху на строй бомбардировщиков специальную бомбу с дистанционным взрывателем.

Мысль в целом здравая, но вопрос: а зачем бомбу бросать с истребителя? Почему бы над строем англо-американских бомбардировщиков не завести авиагруппу или даже эскадру немецких скоростных бомбардировщиков Ю-88? Ведь они могут взять не одну бомбу весом 200 кг, как Ме-109 Кноке, а десять таких бомб. На Ю-88 есть штурман, устанавливались радары, т. е. можно было очень точно отбомбиться по «бомберам» союзников и действительно нанести им ущерб. Но немецкие Ю-88 будут атакованы британскими и американскими истребителями сопровождения, следовательно, Кноке надо будет принять рыцарский бой по защите своих бомбардировщиков. А оно немецким летчикам-истребителям надо? Куда проще залететь с бомбой над строем, сбросить ее, и попал не попал, а задание выполнил.

Аналогия

Апологеты немецких асов могут мне сказать, что строй англо-американских бомбардировщиков вообще невозможно было атаковать истребителями, что это задача изначально не решаемая, и в 1945 году защитить небо Германии от налетов союзной авиации никто не смог бы. Но у меня есть очень корректный пример для сравнения.

Через шесть лет после окончания Второй мировой войны американцы точно такими же строями бомбардировщиков летали бомбить Северную Корею, и условия для борьбы с ними были гораздо худшими, чем в Германии в 1945 году. Если Германию бомбили «Летающие крепости» В-17, то Корею «Летающие суперкрепости» В-29, а последние имели не только более совершенное радиолокационное оборудование и автоматику наведения бортового оружия, но и гораздо более высокую скорость. Мне могут сказать, что в Корее В-29 встречали наши реактивные МиГ-15, это так, но и у немцев с 1944 года на вооружение поставлялись реактивные Ме-163 и Ме-262, причем последние (по немецкой традиции) имели более мощное, нежели у МиГ-15 вооружение: вес секундного залпа Ме-262 составлял 13,2 кг, а вес секундного залпа МиГ-15 — 10,5 кг.²³³ И немецкая промышленность до марта 1945 года поставила в войска 832 самолета Ме-262.²³⁴ Но зато в Германии американские бомбардировщики охранялись только поршневыми «Мустангами» и «Лайтнингами», а в Корее В-29 охранялись американскими реактивными истребителями-бомбардировщиками F-84 «Тандерджет», американскими реактивными истребителями F-86 «Сейбр» и британскими реактивными истребителями Mk.8 «Метеор». То есть для наших истребителей МиГ-15

²³² Там же

²³³ Боевые взлеты. Сост. И. Костенко, М.: Молодая гвардия, 1976, с. 166–167

²³⁴ Боевая техника и оружие. 1939 — 1945. Коллектив авторов. М.: Воениздат, с. 549.

обстановка в Корее была гораздо более тяжелая, нежели для летчиков-истребителей Люфтваффе в Германии.

Теперь давайте рассмотрим тактику советских истребителей — какие способы они применяли, чтобы воспрепятствовать американцам «вбомбить Корею в каменный век». Сначала об этом расскажет П.С. Милаушкин. (Летное училище окончил в 1939 году, в войну был инструктором, в 1949 году переведен в 176-й ГИАП и вместе с ним попал в Корею. В Корее из всех американских самолетов, сбитых капитаном Милаушкиным, 11 упали на территории Северной Кореи и записаны ему на личный счет.)

«Большой бой был 9 апреля 1951 года, когда нашему полку пришлось отражать большие силы бомбардировщиков В-29 в боевых порядках звеньев по 3–4 самолета друг за другом «кишкой», всего не менее 80 самолетов. Эта «змея» охранялась «Тандерджетами» с обеих сторон и на высоте 8000 м направлялась бомбить плотину, ГЭС, аэродром Сингисю (Синийджу). За ней шла вторая волна из примерно 70 бомбардировщиков. Мы взлетели всем полком, построились в боевой порядок эскадрилий с разницей в высоте 800—1000 м, обнаружили противника. Слышим команду Вишнякова: он с 1-й АЭ атакует головных, 2-я АЭ — середину «кишки», а 3-я АЭ — хвост. В бой с охранением — «крестами», F-84 — не вступать.

И вот со стороны солнца три эскадрильи пошли в атаку. Целей хватало всем. Сима Субботин пошел на ведущего, а я на правого ведомого В-29. Первая атака была настолько для них неожиданной, что стрелки не успели открыть оборонительный огонь, а у них огневых точек до 12 штук. Пушки моего самолета работали безотказно. Вспышки разрывов были видны на фюзеляже и плоскостях, но сказать, чтобы он загорелся или разваливался, — этого не было. Мы очень быстро их проскакивали — скорость была вдвое больше. Я услышал команду Симы: «Выхожу вправо, смотри». Я ему кричу в ответ: «Смотри, столкнешься с «крестом»! — самолеты сбились в плотный клубок. «Кресты» — «Тандерджеты» — нас не атаквали, но по другим товарищам они вели огонь. Причина одна: неожиданная одновременная атака всей колонны, которая сразу распалась, и «Кресты» хаотично заметались.

Вторую атаку выполняли по другой тройке В-29. Когда вышли на дистанцию открытия огня, я увидел множество вспыхивающих «лампочек» — все пространство задней полусферы «крепостей» было закрыто сплошным заградительным огнем. Открыть огонь не успел, т. к. услышал команду С. Субботина: «Выходим влево!», а терять из виду ведущего нельзя. Выполняя маневр, получил команду: «Атакуем!» Вижу: внизу справа пара «крепостей» (одного в тройке почему-то не было). Ведущий бьет по правому самолету, а я — по левому. Он был ближе ко мне, и дистанция так быстро сокращалась, что палец произвольно нажал кнопку воздушных тормозов. В прицеле отчетливо видны детали самолета В-29. Огонь стрелков был слабый. Нажал гашетку, мои снаряды начали рваться на правой плоскости и моторах. Чтобы с ним не столкнуться, я резко ушел вниз и вправо, о чем передал ведущему, но ответа не было. В эфире стоял сплошной гвалт и мат. Издалека услышал голос командира полка Вишнякова С.Ф.: «Сбор над «сосиской», высота девять тысяч». «Сосиска» — это небольшой полуостров с характерными очертаниями. Хороший ориентир. «Земля» скомандовала: «Всем — трава», — посадка. Снарядов у моей большой пушки не было — кончились во время второго захода. А в малых снаряды еще оставались. На подходе к аэродрому появились наши самолеты с разных направлений, но на одной высоте — суета! Обрадовался позывному своего ведущего — он жив. Потерять ведущего — беда для ведомого (подумают все, что погнался за легкой добычей, а ведущего бросил). Но он не обиделся, ведь обстановка была сложная — я пошел вниз, а он вверх. После посадки нас радостно встречали техники, оружейники, механики, мотористы. Весь бой они видели с земли, это было раннее утро, ясно. Видели, как падали с горящими дымными шлейфами и удирали на восток хваленые «крепости» вместе со «сверхкрепостями». Видели, как непосредственное боевое охранение — «Тандерджеты» — шарахались от нас в стороны, уступая дорогу к бомбардировщикам. А мы «Крестов» не трогали, и очень правильно.

Позже нам сообщили, что истребители F-86 «Сейбры» навстречу с бомбардировщиками опоздали, они должны были прикрывать их сверху. Опоздали на очень немного, но этого времени нам хватило. Если бы «Сейбры» успели, нам пришлось бы туго, так как при выходах из атак они ловили бы нас и мы бы многих недосчитались. Задача нами была выполнена, многие летчики записали на свой счет сбитые. Мне пришлось сбить два самолета В-29. Потерь в полку не было, но царапин много, в том числе и у моего ведущего. Сказать сразу, что сбил самолет, летчик не может. Когда на земле встречали нас и спрашивали: «Командир, сбил?» — мы отвечали, что стрелял, вел огонь. А дальше проявляют пленку, опрашивают свидетелей и ищут обломки сбитого самолета. Очень часто выезжал в Северную Корею наш А. Пилькевич, который опрашивал население и находил обломки. Был такой момент, когда мы со Степой Кириченко, моим ведомым (я уже стал командиром 4-го звена), вели бой с двумя парами «Сейбров». Вот пара атаковала Степу, его положение критическое, кричу по радио: «Степа, влево резко на меня!» — молодец, он быстро среагировал, а я открыл заградительный огонь по этой паре. Американцы, ведомый и ведущий, оба прошли сквозь трассы моих пушек. Видны попадания и на пленке ФКП, но падения на землю никто не видел. Позже, благодаря Пилькевичу Аркадию, которому рассказали, что самолет упал в водохранилище, китайские добровольцы вытащили часть обломков из воды и мне записали результативную атаку. Порой в таких ситуациях самолет нам не засчитывали, особенно когда он падал в море. Но главное для нас было — выполнить поставленную задачу и избежать потерь своих летчиков.

На земле мы обязательно отработывали все полеты «на руках» или «пешим по летному» — это руки-крылья, ходим друг за другом парами, высоту изображаем приседанием.

12 апреля 1951 года. Этот бой стал последним для многих «крепостей». Ранним утром весь полк посадили в кабины с готовностью № 1. По радио слышим обстановку: идут несколько колонн бомбардировщиков В-29 откуда-то с Японских островов. Их встретили и сопровождали «Тандерджеты» непосредственного прикрытия. Надо всей этой армадой патрулировали три группы истребителей «Сейбр». Хуже всего сидеть в бездействии в кабине на земле. Наконец нас подняли в воздух. Задача 1-й АЭ (это нам): связать «Сейбров» боем и оторвать их от колонны В-29. Остальным — задача атаковать бомберов, не ввязываясь в драку с «крестами». Встреча произошла в лобовую, как только поравнялись — сразу маневр, разворот. Бой разбился на мелкие группы. Ведомым у меня был Боря Образцов, пару он держал отлично и после разворота я увидел, что ему ближе стрелять по противнику. Даю команду: «Боря, справа атакуй, я прикрою». У Образцова была великолепная реакция, атака получилась очень хорошей. Выходя из нее с левым разворотом, я видел, что самолет противника не управляется. В это время меня атаковала пара «Сейбров», но трасса прошла справа. Передаю Боре по радио: «Из разворота не выходи — «косая петля». После двух петель противник отстал. В это время мы увидели внизу справа четыре В-29, которые шли ромбом. Я атакую левого, а Боря заднего. Бомбардировщики сильно отстреливались (на земле мы обнаружили много пробоин в своих самолетах). Перешли на правую сторону — ромб противника рассеялся, остался ведущий и правый ведомый. Начали атаковать эту пару. Скорости были разные. В прицеле быстро увеличивался силуэт самолета. Открыл огонь. В большой пушке было мало снарядов. Она быстро замолчала, малые работали. Вышли вправо, но за Борей потянулся «Тандерджет». Неприцельно я открыл огонь. Он отстал, но и у меня кончились снаряды. Кричу Боре: «Орехов нет, атакуй, прикрываю!» Он пошел на одиночный бомбардировщик и расстрелял ему левый двигатель. «Крепость» стала крениться влево. Атаковали еще одну пару, но вскоре и у Бори кончился боезапас. Команды выйти из боя не было. Надо было имитировать атаку. Вскоре оказались под огнем сами. Когда оглянулся, сзади по мне стреляла пара «Сейбров» — огненные кольца вокруг воздухозаборников. Дал команду: «За мной!» и рванул машину вверх с правым разворотом. И после нескольких косых петель преследователи отстали. На приборной доске загорелась красная лампочка, говоря о том, что горючего осталось триста литров. Пошли на аэродром, постоянно оглядываясь, так как американцы

применяли немецкую тактику — добивать возвращающиеся почти без горючего и боезапаса истребители, заставляя врасплох уставшего и расслабившегося летчика. После посадки у меня кончилось горючее на рулежке, а у Бори — еще на выравнивании. Но все обошлось. В этот день были еще вылеты, но боев не было, так как, когда мы поднимались, противник разворачивался назад. В конце дня все молчали и только после ужина и боевых ста граммов разговорились, оттаяли немножко.

Корейцы говорили об этом воздушном бое, что было много парашютов и горящих самолетов. Некоторые бомбардировщики упали в море, некоторые разбились при посадке на свои аэродромы, а во многих самолетах из 12 человек экипажа в живых оставалось три-четыре. Больше днем В-29 не летали. Ночью бомбили аэродром наши Сингисю, в полосу попало около семисот бомб. Но самолеты уцелели, так как были спрятаны в капониры»²³⁵

Вторым о тактике советских истребителей в Корее расскажет Герой Советского Союза Г.А. Лобов. В Корее генерал-майор Лобов командовал советским 64-м истребительным авиакорпусом и совершил там 15 боевых вылетов, из сбитых им американских самолетов 4 упали на территории Северной Кореи и добавлены к 8 немецким самолетам, сбитым им в Великую Отечественную. Из рассказа генерала я опустил подробности того, как штаб 64-го авиакорпуса вел разведку и вычислял американские налеты. А о тактике советских истребителей Георгий Агеевич сообщил следующее, начав несколько издали.

«Журнал «Ньюсуик» писал: «Потери — 100 процентов. Это были потери, понесенные бомбардировщиками В-29 в «черный вторник», когда 8 бомбардировщиков совершили налет в сопровождении 90 истребителей...» В сборнике «Военно-воздушные силы США» читаем: «Против бомбардировщиков В-29, совершавших налеты в дневное время, из-за реки Ялуцзян устремлялось к югу до 200 истребителей. Потери были очень тяжелыми: было сбито 5 бомбардировщиков В-29, 8 других получили в бою серьезные повреждения; 55 членов экипажей были убиты или пропали без вести и 12 ранены». Но чтобы как-то сгладить негативное впечатление от вынужденного признания, авторы замечают, что «ни в одном налете бомбардировщики не отклонились от своих целей из-за ожесточенной противовоздушной обороны».

Американцы в налете применили 21 самолет «В-29» и для их обеспечения около 200 истребителей различных типов. Мы располагали на аэродромах Аньдун и Мяогоу всего 56 МиГ-15. 12 машин было оставлено в резерве на случай прорыва противника к переправам и для прикрытия аэродромов, а 44 введено в этот воздушный бой.

Учитывая опоздание с выходом заслона F-86 и неудачное построение непосредственного прикрытия, никаких специальных групп для связывания боем истребителей противника нами не выделялось. Все «МиГи» были нацелены на удар только по бомбардировщикам. Решили также действовать не крупными группами, а одновременно большим количеством пар, предоставив им самостоятельность. Их усилия координировались лишь фактическими целями: В-29. Это позволило нашим истребителям развивать максимальную скорость, действовать каждой паре инициативно, свободно маневрировать.

Противника удалось перехватить на подходах к Намси. Пока заслон F-86 разыскивал наших у реки Ялуцзян, судьба боя и участь В-29 были решены. 22 пары «МиГов», стремительно пикируя через строй истребителей непосредственного прикрытия на скорости около 1000 км/ч, атаковали бомбардировщиков. 132 скорострельные авиационные пушки били по врагу. Истребители F-84 и F-86 прикрытия, сами находившиеся под угрозой уничтожения, поскольку «МиГи» пронизывали их боевые порядки, в панике отворачивали в стороны.

Четыре машины, зазевавшиеся с маневром, были тут же сбиты.

Первая же атака «МиГов» оказалась сокрушительной. В-29 еще до подхода к цели, теряя горящие и падающие машины, быстро отвернули к спасительному для них морю.

²³⁵ В.В. Гагин. Воздушная война в Корее (1951 — 1953). Воронеж: Полиграф, 1997, с. 8 — 11.

Поскольку маршрут «крепостей» пролегал всего в 20–30 км от береговой линии, за которой действовать нам было запрещено, части бомбардировщиков удалось уйти. По свидетельству штурмана одного из В-29, участвовавшего в этом налете и попавшего позднее в плен, на всех уцелевших от атак «МиГов» в «черный вторник» бомбардировщиках были убитые и раненые. Как здесь не вспомнить еще раз заявление американцев, что «ни в одном налете бомбардировщики не отклонились от своих целей из-за ожесточенной противовоздушной обороны».

На аэродром Намси в этом налете не упало ни одной бомбы. Американцы не «отклонились», а в панике бежали, если можно применить это слово к громадным четырехмоторным стратегическим бомбардировщикам. Кстати, в этом бою был сбит и разведчик, которому надлежало подтвердить фотоконтролем результаты бомбометания по аэродрому. Чисто количественные итоги боя выглядели так: по нашим данным, противник потерял 12 В-29 и 4 F-84. Многие самолеты получили повреждения. Мы потеряли один МиГ-15 в бою с F-86 уже над территорией КНР, границу которой «Сейбры» нарушили.

Результаты «черного вторника» потрясли командование ВВС США и вызвали тревогу у высшего руководства американских вооруженных сил. Для расследования причин столь тяжелого поражения и принятия мер из США в Корею срочно прибыли высокопоставленные эмиссары. Три дня вообще ни один американский самолет не появлялся в зоне действия «МиГов». Примерно через месяц противник решил, видимо, сделать контрольную проверку своих выводов о возможности применения В-29 днем в зонах, где они могли встретиться с «МиГаами». 16 наших истребителей перехватили 3 самолета В-29, прикрываемые несколькими десятками F-86 на подходе к переправам у Анею. Все бомбардировщики были сбиты. У нас потерь не было»²³⁶

Вот так, всего после нескольких боев, оставив на территории Северной Кореи обломки 69 самолетов В-29²³⁷ американцы сначала отказались от полетов в дневное время (на МиГ-15 не было радиолокационного оборудования для боев ночью), а после Корейской войны сняли их с вооружения. А ведь В-29 и десяти лет не простояли в строю.

Отметим особенность тактики советских истребителей. Во-первых, полное игнорирование американских истребителей как целей. Удар наносился только по В-29 и даже в том бою, где пара Милаушкина обязана была связать боем «Сейбры» и «Тандерджеты», она при первой же возможности отстрелялась по «Суперкрепостям». Во-вторых, одновременный удар всеми силами по «бомберам», что полностью лишало их возможности сосредотачивать огонь бортового оружия нескольких В-29 по одному истребителю. И, само собой, никакой партизанщины, удар внезапный, но он совершенно открытый и начавшаяся драка велась до тех пор, пока американские «бомберы» не свернут с курса, велась и тогда, когда у советских истребителей кончались боеприпасы.

Немецкие асы в небе Рейха

Мы видим, что в Корее советские летчики достаточно скромными силами срывали налеты американских бомбардировочных соединений и даже заставили их отказаться от применения В-29 в дневное время. А немецкие летчики-истребители за всю войну всего один раз заставили наших союзников отказаться от удара по намеченной цели: 8 марта 1943 года 16 американских бомбовоза В-17 пытались отбомбить Роэм. Их встретили две авиагруппы 26-й истребительной эскадры, т. е. около 80 немецких истребителей. Были сбиты два американских бомбардировщика, а остальные, сбросив бомбы, повернули обратно, не

²³⁶ Там же, с. 11–12.

²³⁷ Там же, с. 47

долетев до цели.²³⁸ Повторить этот успех немцам за всю войну не удалось, надо думать, потому, что американцы перестали летать такими маленькими группами. В августе 1939 года Геринг гордо говорил: *«Рожденные в духе немецких летчиков Первой мировой войны, вдохновленные верой в нашего Фюрера и главнокомандующего, люфтваффе сегодня готовы выполнить любой приказ Фюрера с молниеносной быстротой и невообразимой мощью»*.²³⁹

А в конце 1943 года, после того как американцы отбомбили Франкфурт-на-Майне, а в воздухе не появился ни один немецкий истребитель, Геринг подготовил приказ: *«1. В природе не существует погодных условий, которые могут помешать взлету истребителей!*

2. Каждый летчик-истребитель, совершивший посадку на исправном самолете и не добившийся результата в воздушном бою, будет предан суду военного трибунала!

3. Если на самолете закончился боекомплект или отказало оружие, летчик обязан таранить бомбардировщик противника!»

Приказ опротестовал генерал-фельдмаршал Эрих Мильх, считавший, что морально летчики могут быть просто раздавлены его содержанием.

Геринг ответил Мильху: «От них (летчиков) требуется открывать огонь с дистанции 400, а не 1000 метров. Они должны сбивать ежедневно 80, а не 20 бомбардировщиков».

Такая реакция командующего люфтваффе стала горчайшей пилюлей, которую пришлось проглотить летчикам истребительных групп.

*Геринг продолжал тему во время предпринятой в конце октября инспекционной поездки на западные аэродромы. В его речах сквозили плохо скрытые угрозы: «Я не хочу выделять какие-то отдельные группы или штаффели, но я хочу, чтобы вы знали: я не потерплю трусов в моих люфтваффе... Я искореню их!»*²⁴⁰

Поздно, это когда один из десяти трус, то его можно расстрелять в назидание другим, а когда никто не атакует врага, то что же ты сделаешь? Кстати, о погоде.

Есть такой то ли анекдот, то ли присказка. Если человек свалился с десятого этажа, но не разбился, то это случайность. Если этот же человек во второй раз упал с десятого этажа, но не разбился, то это совпадение. Но если он и в третий раз упал с десятого этажа, но не разбился, то это уже привычка. Вот давайте рассмотрим некоторые привычки немецких асов истребительной авиации. Читаю у Толивера и Констебля:

«В январе 1944-го Эрих посетил свою мать, жившую недалеко от Ютеборга. В этот период ПВО рейха страдал 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, пришедших в его эскадрилью на Восточном фронте, но эти пилоты вообще выглядели старшекласниками.

Когда он вернулся после визита к матери, то обнаружил, что его эскадрилья была отправлена в полет в скверную погоду. Ветер поднялся за несколько часов до того, как он сам сел на аэродроме. Задачей летчиков был перехват американских бомбардировщиков. Ограниченная тренировка и еще более скромный опыт привели к тому, что 10 молодых пилотов разбились, даже не встретив американские самолеты». После этого текста возникает пара вопросов. Во-первых, американские бомбардировщики — это не голубиная стайка, они летали стаями до тысячи машин. Как это немецкие летчики, ведомые опытными командирами и наводимые на цель с земли, их не нашли?! Во-вторых, эти молодые летчики,

²³⁸ Авиация и космонавтика, 2004, № 2, с. 33.

²³⁹ Спик, с. 55

²⁴⁰ Авиация и космонавтика, 2004, № 2, с. 36

как и Хартман, совершили в училище несколько сот взлетов и посадок, и все было нормально, а тут при посадке при ясной погоде с небольшим ветерком сразу 10 человек разбили свои самолеты? Ну ладно, будем считать этот факт случайностью.

Еще читаю: *«12 августа 330 самолетов бомбили объекты, расположенные в западной части Германии. В отражении налета приняли участие самолеты десяти истребительных групп люфтваффе. Летчики доложили о 37 сбитых бомбардировщиках, на самом деле 8-я воздушная армия не досчиталась 25 «Крепостей». Тяжелые бомбардировщики сопровождали «Тандерболты», их летчики сбили в общем-то небольшое количество немецких самолетов — четыре, однако потери ягдgeschвадеров оказались гораздо более существенными. Так II./JG-1 потеряла в бою один истребитель, но шесть самолетов разбились при посадке, а еще шесть получили серьезные повреждения (также на посадке)»*
241

А это как понять? Ведь это не молодые, это опытные летчики! И каждый третий пилот группы разбивает свою машину при посадке?! Ну хорошо, запишем это в совпадения.

А вот А.П. Аносов делится своим впечатлением от истребителя Me-109:

«Могу сказать тебе прямо — у немцев были очень хорошие истребители. На «мессере» я даже слетал разок, правда, уже после войны. Мы тогда перегоняли свои самолеты «на базовое хранение». И как-то приземлились в Балтийске, на аэродроме Хайлигенбель. Аэродром немецкий, с большущими ангарами и двумя бетонными ВПП. Отличный аэродром. Так вот выкатывают новехонький «мессер», и командир нашей авиадивизии спрашивает: «Ну, кто хочет полетать?» У нас все «бомберы», а я-то с истребителями пришел. Все ж это знают и начали: «Саня, ну давай, попробуй!» Я поколебался-поколебался и говорю: «Только техника мне дайте, чтоб он мне кабину объяснил. Техник мне все приборы показал (ничего сложного), и я полетел.

Что могу сказать? На взлете — змея, а не истребитель. Мотор мощный, колея шасси узкая. Чуть упустишь — он сразу в сторону. Настолько сильный момент вращения у него был. Я сделал один круг, оценил управляемость — очень хорошо. На малейшее движение рулей реагировал моментально. А на посадке проще простого, как По-2. Невероятно прост в посадке.

А.С. Странно, немецкие летчики, наоборот, пишут, что посадка на Vf-109 очень сложна из-за узкой колеи шасси.

А.А. Все правильно, шасси не только узкое, но и слабовато было (даже на глаз). Такие тоненькие стоечки. Но при посадке эти недостатки шасси должны проявляться только на полевых, грунтовых полосах. А на бетон — очень просто, я же говорю, как на По-2.

А.С. Знаете, в мемуарной немецкой литературе описан случай, когда немецкая авиачасть возвратилась в Германию с Восточного фронта. Аэродром стационарный, полоса бетонная. Так летчики этой части, отвыкшие от бетонных полос, побили при посадке больше «мессеров», чем потеряли на Восточном фронте. Кроме шуток.

А.А. Ну-ну, ты верь побольше... Они тебе еще и не такое расскажут»

Вот и я не верю, что немецкие летчики-истребители разбивали свои самолеты при посадке случайно. Вот Рудель во главе группы трех Ю-87 и четырех ФВ-190 летит сдаваться американцам. Обратите внимание, как он это сделал:

«Через два часа полета мы подлетаем к аэродрому, напряженно ожидая, откроют ли огонь американские зенитки после заключения перемирия. И вот внизу большое летное поле. Я отдаю распоряжение моему пилоту по радио, что мы должны совершить аварийную посадку, но пригодные к службе самолеты мы не имеем права передавать в руки врага. Я приказываю выпустить шасси и затем сломать их при посадке на большой скорости. Лучший метод сделать это — резко затормозить с одной стороны и надавить на педаль на этой же стороне. Я вижу толпу солдат на аэродроме; они выстроились — возможно, для

победной речи — под американским флагом. Поначалу мы летим низко над аэродромом, чтобы удостовериться, что при приземлении нас не обстреляют зенитки. Несколько из выстроившихся замечают нас и немецкие свастики на крыльях. Часть строя падает ниц. Мы приземляемся точно так, как приказано, — только один из наших самолетов совершает мягкую посадку и катит до самой остановки. У старшего сержанта 2-й эскадрильи на борту девушка, и он боится, что аварийная посадка может повредить его бесценный женственный груз» .²⁴²

Так что доблестные асы истребительной авиации немцев били свои самолеты при посадке не потому, что были неопытны, а наоборот — потому, что были очень опытны и гробили машины, чтобы не летать! А Геринг, видишь ли, требовал от них на таран идти. Хрен тебе, а не таран.

Большой победой немецких асов считается сбитие 69 американских бомбардировщиков при их налете на Берлин 6 марта 1944 года. Как всегда, все 69 бомбардировщиков асы записали на себя, зенитчикам ничего не оставили. Но интересно, сколько же было в небе немецких истребителей? 25 авиагрупп!²⁴³ То есть более тысячи немецких истребителей расстреляли боезапас и отчитались в сбитии с зенитчиками аж 69 самолетов. Можно понять, почему Геринг требовал открывать огонь даже не со 100, а с 400 метров? И запрещал стрелять с дистанции в 1000 метров? Ведь эти «асы» полетали вокруг американского строя, постреляли и сели на аэродромы так, чтобы разбить самолеты. Герои! Лучшие асы мира!

Вот эпизод воспоминаний уже цитированного мною немецкого подводника Х. Шафера. Он описывает, как уходил в свой последний боевой поход.

«Я вернулся в Киль. Град бомб обрушивался на город каждый день, и несколько раз в день я должен был отводить свою подлодку в какой-нибудь узкий залив на берегу, в убежище. Жужжание самолетов не прекращалось, но мы никогда не видели немецких истребителей. За два дня до того, как мы собирались выйти в море на нашей «мореходной» лодке, очередной сигнал воздушной тревоги прозвучал в полдень. Как обычно, мы бросились в убежище. За мной шла подлодка под командованием моего сверстника. Следуя друг за другом (а мы практически были в гавани Киля), мы шли прямо среди бомб. Американские самолеты гудели над головой один за другим. Они знали, что у нас больше нет зениток, и не обращали на нас внимания. Всего в сотне ярдов от нас две бомбы попали в пассажирский пароход «Нью-Йорк», на котором не так давно я плавал в Америку, и он вспыхнул как факел. Вокруг взрывались боеприпасы. Это был какой-то дьявольский фейерверк. В следующий момент позади раздался взрыв, я приказал полный вперед, хотя не было абсолютно никакой разницы, с какой скоростью плыть. Однако приказы такого типа успокаивали нервы. Подлодка моего сверстника получила прямое попадание и затонула через несколько секунд. Спаслись удалось немногим» ²⁴⁴

А вот эпизод из дневника немецкого летчика-истребителя Кноке. Он, между прочим, считался лучшим специалистом Люфтваффе по сбитию американских бомбардировщиков, и когда первый в Люфтваффе сбил их 15 штук, то лично Геринг вручил ему «яичницу» — так в Германии называли Немецкий Крест в золоте — вторую после Рыцарского Кресла награду Рейха:

«3 марта 1944 года

Американцы бомбят Гамбург. Шпехт не может лететь, и на меня временно возложено командование эскадрильей. У нас было 40 самолетов, а сейчас осталось 18. Их я и поднял в воздух.

²⁴² Пилот «Штуки», с. 323 — 324.

²⁴³ Авиация и космонавтика, 2004, № 2, с. 37

²⁴⁴ Х. Шафер. U-Bat 977, с. 182 — 183.

Над Гамбургом я наметил цель — небольшую группу «Боингов». Мои 18 самолетов на 1500 метров выше их. Я приготовился было пикировать, но заметил, приблизительно на 1000 метров ниже слева, группу из 60 «мустангов». Они не могут видеть нас, поскольку мы находимся между ними и слепящим солнцем.

Это настоящая удача!

Я сбросил скорость, чтобы дать янки немного продвинуться вперед. Веннекерс идет рядом, размахивая руками и показывая большой палец. Он в полном восторге. Первый раз мы оказались в такой позиции, что сможем преподать им настоящий урок, но надо быть осторожными, чтобы не атаковать раньше времени. Они все еще не заметили нас. Вперед! В практически отвесном пикировании мы врезались в самую середину янки и почти одновременно открыли огонь. Мы застали их врасплох. Закладывая широкие виражи, «мустанги» попытались скрыться. Некоторые из них загорелись, еще не достигнув облаков. Один буквально развалился под огнем моих пулеметов.

Возгласы триумфа раздаются в эфире.

Вечером я получил сообщение из штаба дивизии, что обломки не менее 12 «мустангов» найдены в секторе Цезарь-Антон-четыре и Цезарь-Антон-семь.

Но была и доля печали, омрачающая нашу безмерную радость. Барран не вернулся.

Несколько пилотов видели «Мессершмит-109» без крыльев, падающий вниз. Что же с ним случилось?» 245

И, заметьте, никакой печали по поводу гамбургцев, убитых бомбами «Боингов», которых полк, ведомый Кноке, побоялся атаковать. Никаких попыток уйти от партизанщины, ни малейшего рыцарства и полный отказ от открытого боя! Внезапная атака зазевавшихся, но безобидных для гамбургцев «Мустангов», пополнение личного счета — и только!

Гибельность пропаганды

Те наши отечественные «историки», кто из шкуры лезет, чтобы придать немецким асам героический вид, пытаются не замечать их позорного поведения. Действительно, как объяснишь, почему уже в первый день войны советские летчики совершили 15 таранов, а немецкие и в последний день не совершили ни одного? Доходит до забавного. Вот Зефилов дает краткие справки на кавалеров Рыцарского Креста и пишет: «*Kaldrack Rolf, Major. ...Погиб в районе г. Торопец, Калининской области, когда его ВФ-110 столкнулся с только что сбитым МиГ-1*» 246 Ну понятно — разве могут русские таранить? Они же только и могут, что неуклюже падать. Поэтому я рекомендую всем апологетам немецких асов истребительной авиации прочесть отрывок из дневника министра пропаганды Рейха доктора Геббельса.

«22 марта 1945 года, четверг.

Я привожу фюреру несколько примеров, иллюстрирующих чрезмерное роскошество в военно-воздушных силах. Наши летчики-истребители совершенно избалованы этой роскошной жизнью. Они больше сидели в офицерских клубах, чем на учебных занятиях, и от этой хорошей жизни стали трусливыми и ни на что не годными. Фюрер высказывает предположение, что летчики нашей бомбардировочной авиации лучше подойдут для вождения новых реактивных самолетов, поскольку они больше соприкасались с врагом, нежели наши летчики-истребители. Однако тот факт, что такие люди, как Баумбах, все время резко критиковали командование ВВС, возлагают большие надежды на реактивные самолеты, очень укрепил фюрера в его мнении. К тому же счастливым

245 Х. Кноке. Я летал для фюрера. М.: Центрополиграф, 2003, с. 186–187.

246 Зефилов, с. 64.

обстоятельством при использовании реактивных самолетов является то, что им не нужен высококачественный бензин, что они могут летать чуть ли не на помоях. Так что с проблемой горючего мы справимся. Внутренняя же логика технического развития ВВС заключается в том, что увеличить скорость самолетов, работающих на бензине, уже нельзя, а новый тип реактивных самолетов сразу дает увеличение скорости на 200 километров в час.

Фюрера очень рассердило то обстоятельство, что наши летчики-истребители выдвигают теперь в качестве причины для отказа от полетов даже и хорошую погоду. Они придумывают все новые отговорки, лишь бы не атаковать врага» ²⁴⁷

И действительно, немцы пытались укомплектовать свою истребительную реактивную авиацию летчиками бомбардировочной авиации. Руделю Геринг предложил перейти в летчики-истребители в середине 1944 года, причем сообщил, что это пожелание фюрера, но Рудель, само собой, отказался, так как ему для переучивания с Ю-87 потребовались бы годы. Но другие летчики бомбардировочной авиации, спасая Германию, в истребительную авиацию перешли. Скажем, летчики Ю-87, кавалеры Рыцарского Креста майор Брюкер и лейтенант Бушнер в конце войны сбивали немецкие бомбардировщики на реактивных Me-262, кавалер РК оберлейтенант Хатгель — на реактивных Me-163 и He-162, кавалер РК гауптман Кутша успел сбить 6 четырехмоторных «бомбера». ²⁴⁸

Нельзя, конечно, и согласиться с Геббельсом в том, что летчики истребительной авиации Германии были просто трусами, ведь тогда получается, что все трусы почему-то записались в летчики-истребители, а так не бывает. Дело здесь в другом.

Гитлера и Геббельса, мнивших себя исключительными специалистами в области пропаганды, угораздило в качестве критерия для награждения избрать не героизм награжденного, а только количественные показатели. Уже это исключительная глупость потому, что война — это не сбор грибов в лесу и не спортивная ловля рыбы, на войне солдат должен думать обо всех и подвиг совершать во имя всех. Немецкий Железный Крест и, соответственно, его высшие степени полагалось давать «за мужество, проистекающее из морального долга», а не из меркантильных соображений. По декабрь 1944 года, даже по данным Геббельса, англо-американская авиация своими бомбовыми ударами убила 353 тысячи мирных жителей, 457 тысяч ранила и миллионы оставила без крова. ²⁴⁹ А Кноке со своим полком (авиагруппой) атакует не бомбящие Гамбург «Боинги», а никому и даром не нужные истребители, увеличивая личный счет и получая за это Рыцарский Крест. Какой тут к черту «моральный долг»? Как только награждать стали за сбитые самолеты, так побоку стал моральный долг, важно стало анкету о сбитии заполнить.

Советский Союз в наградном деле напутал как мог, но до геббельсовского маразма дело с награждениями все же не довел. У нас Героем можно было стать и за один сбитый самолет, как, к примеру, В. Талалихин, — важно было не количество, а стремление пусть и ценой жизни остановить врага. Можно было вообще не нанести немцам потерь, но стать Героем, как Зоя Космодемьянская. За количество, конечно, тоже награждали, но советское командование искало примеры жертвенного героизма, поскольку только идиоты считают, что серьезную войну можно выиграть без жертв.

Молодой солдат Александр Матросов в бою за деревню Чернушки Псковской области 23 февраля 1943 года, не сумев уничтожить немецкий пулемет в ДОТе, закрыл грудью его амбразуру. Трудно сказать, сколько времени потребовалось немцам в ДОТе, чтобы оттолкнуть его тело стволами и расчистить себе обзор. Надо думать, то, что польза от такого

²⁴⁷ И. Геббельс. Последние записи. Смоленск: Русич, 1993, с. 259-260

²⁴⁸ Зефилов, с. 75, 84, 95.

²⁴⁹ И. Геббельс. Последние записи, с. 252.

подвига была не очень велика, возможно, и определило, что 98 предшествовавших подобных случаев в других частях Красной Армии остались без должной оценки. Но это действительно подвиг, проистекающий из морального долга перед Родиной. И, назначенный в апреле 1943 года командующим Калининским фронтом генерал-полковник А.И. Еременко, узнав в штабе фронта о подвиге Александра Матросова и о том, что тот за него не получил никакой награды, изучил все сведения, касающиеся подвига и личности Александра Матросова, особенно его прошлого (А. Матросов пришел в армию из лагеря, где он отбывал наказание за совершенные им уголовные преступления), и направил ходатайство о присвоении ему звания Героя Советского Союза. Указ об этом был принят 19 июня 1943 года. А когда об этом узнал Сталин, то радио передало на весь мир слова приказа Народного Комиссара обороны: «...*Великий подвиг товарища Матросова должен служить примером воинской доблести и героизма воинов Красной Армии.*

Для увековечения памяти Героя Советского Союза гвардии рядового Александра Матвеевича Матросова приказываю:

1. 254-му Гвардейскому стрелковому полку присвоить наименование 254-й Гвардейский стрелковый полк имени Александра Матросова.

2. Героя Советского Союза гвардии рядового Александра Матвеевича Матросова зачислить навечно в списки 1-й роты 254-го Гвардейского полка имени Александра Матросова» .

И вот от таких награждений был эффект: если в 1941 г. подвигов, подобных подвигу Матросова, было известно 20, в 1942 г. — 61, в 1943 г. — 107, то в 1944 году, уже не таком напряженном и, казалось бы, не требующим таких жертв, грудью задержали немецкий огонь 140 человек! А в 1945 г. — еще 74! Вы скажете: а что толку? А то толку, что Сталину, в отличие от Гитлера, не приходилось сетовать, что его летчики-истребители боятся атаковать врага.

Замечу, что речь идет не о запрете на использование при награждении количественных показателей, а о формализации их. Наоборот, за количество награждать разумно, так как это освобождает героя от произвола начальства в наградном деле, но исполнение морального долга должно было стоять на первом месте! Если летчик, давая своим ударным самолетам отбомбиться, сбил в рыцарском бою или партизанским налетом много истребителей врага, прекрасно — он внес весомый вклад в победу. Если он, не давая отбомбиться противнику, сбил много его бомбардировщиков, прекрасно — и он внес весомый вклад в победу. Но если ты поставил наградное дело так, что твоим летчикам плевать на победу, то ты идиот. И уж совсем нет слов, чтобы охарактеризовать умственные способности пропагандиста, если он еще и начал брехать в этом вопросе. А то, что о количестве побед брехали не только сами немецкие летчики, но в первую очередь — официальная пропаганда Германии, свидетельствует дифференциация награждений немецких летчиков-истребителей на Западе и на Восточном фронте.

Напомню начало книги, брехня — это оружие массового поражения, и бьет это оружие и по своим. Если те, кому ты преподносишь брехню, выяснят, что это вранье, и выяснят, что ты лжешь не во спасение, а чтобы сделать их дураками, то результат будет прямо противоположный — люди будут делать прямо противоположное тому, что ты хотел добиться своей брехней. Чего хотел Геббельс враньем о достижениях Хартмана, Баркхорна, Роля, Китля и т. д.? Он хотел, чтобы остальные летчики, воодушевленные достижениями этих асов, бросились на вражеские бомбардировщики в надежде сбить их столько же, сколько и Хартман. Но для этого надо было начисто пресечь поступление в массы летчиков информации о том, как именно эти асы «сбивают» вражеские самолеты, надо было установить жесткую монополию на информацию, подобную той, которую установили еврейские расисты на информацию о холокосте, то есть, надо было добиться, чтобы основная масса немецких летчиков действительно верила, что Хартман, бросаясь в бой с русскими, сбил 352 самолета.

Но ведь это были не придурковатые интеллигенты — журналисты, историки и писатели, — а летчики. Они летали с одних и тех же аэродромов, они интересовались подробностями

любого боя своих товарищей, поскольку это касалось их жизни. Как можно было обдурить их глупыми приписками? Я уже обращал ваше внимание на вопрос, почему Рудель и Хартман сообщают в мемуарах о себе то, что им наверняка хотелось бы скрыть. Почему Рудель сообщил, что не справился с управлением «Шторха» и его снимали с дерева местные пожарные? Почему Хартман сообщил, что бросил в воздухе исправный самолет с горючим и боеприпасами и трусливо выпрыгнул с парашютом? Потому, что это было известно всему Люфтваффе и, не напиши об этом они, об этом бы обязательно написали другие. И получалось, что, с одной стороны, Геббельс, приписывая и приписывая «сбитые» самолеты, призывает следовать примеру Хартмана, который «бьет русских как мух», а с другой стороны, все немецкие летчики знают, что Хартман трусливая скотина, не способная на открытый бой не только с советскими летчиками, но и с американцами.

Вы можете спросить, а как же в Японии? Ведь там летчики тоже смело приписывали себе победы, почему же там они отдавали жизнь за императора (за Родину) без колебаний? А это Азия, и здесь другая специфика. Если в Европе Гитлер и Геббельс до последних дней войны врал немцам о том, что еще чуть-чуть, и появится «чудо-оружие», которое решит все проблемы, то Сталин советскому народу в приказе № 227 говорил правду: что нас уже меньше, чем немцев, что материально мы уже давно слабее, что если мы не перестанем отступать, то нам конец. А японцы в этом смысле еще круче.

Уже упомянутый мною офицер штаба ВВС Японии Масатакэ Окумия, человек «культурный», под чем и в Японии часто имеют в виду европеизацию, в своих воспоминаниях пишет (выделено им):

«Удивительно и, может быть, стыдно сознавать, что за всю Вторую мировую войну ни один живущий военнотруженик японских вооруженных сил не получил ни в какой форме государственные почести, награды или похвалы . И это несмотря на действия многих воинов за пределами своего долга перед страной» .²⁵⁰ У японцев хватало красивых орденов, но, как видите, награждали ими только погибших, а живые получили бы их после победы. Поэтому «победные списки» японских летчиков служили делу запугивания врага и ничего лично летчику не давали, посему и воспринимались остальными без раздражения на начальство, без потери доверия к нему. Более того, движение камикадзе началось после того, как начальство в полном смысле этого слова пожалело летчиков, попыталось спасти их жизни. Если в Германии в привилегированном положении находились только пресловутые пропагандистские асы, верховное командование вооруженных сил Японии отдало такой приказ всем летчикам-истребителям: *«В будущем от вас больше не требуется вступить в бой с вражескими самолетами, когда бы они ни встретились. Атакуйте или защищайтесь лишь тогда, когда боевые условия представятся вам особо благоприятными»* .²⁵¹ Окумия пишет о том гнетущем впечатлении, которое произвела эта льгота на японских летчиков: *«Даже сам выход такого приказа производил угнетающее действие, потому что для наших авиаторов такие слова явно означали официальное признание нашей слабости перед разбушевавшимися американцами»* .²⁵² И летчики решили компенсировать слабость Японии своими жизнями, посему и первыми камикадзе были морские летчики-истребители, которых организовал их бывший командир вице-адмирал Ониси.

* * *

²⁵⁰ Зеро, с. 271.

²⁵¹ Зеро, с. 279.

²⁵² Там же.

Да, пропаганда — это сильнейший род войск. Да, можно захватить все средства массовой информации и вбивать в головы толпы только то, что хочешь ты. Но абсолютной монополии на СМИ достичь невозможно, и если ты начал в своей пропаганде брехать, чтобы одурачить толпу, то эта брехня рано или поздно отбарабанит по шкуре самих пропагандистов, как она отбарабанила по шкурам пропагандистов КПСС, как она отбарабанила по шкуре доктора Геббельса. «Ты хочешь одурачить нас лживыми победами твоих пропагандистских «асов», чтобы мы бросились в атаку на русских? — задали Геббельсу молчаливый вопрос летчики-истребители Люфтваффе. — Дураков среди нас нет, садись сам на Me-262 и атакуй их!»

Поскольку изучение истории должно хоть в какой-то мере помогать нам в сегодняшнем дне, т. е. помогать предсказать, что может произойти в случаях, похожих на те, что уже были в нашей истории, то хочу заметить, что брехня еврейских расистов про холокост тоже когда-нибудь кончится тем, что во многих странах холокост станет национальным праздником. И не надо уповать на верность мирового СМИ еврейским расистам, советские СМИ тоже казались верными идеям коммунизма.

Приложение. Радость плебеев Дерьмомет Залесского

Этот раздел и не в полной мере соответствует теме «асы», хотя и имеет к ней отношение, и точно так же не в полной мере соответствует теме «пропаганда», хотя и к ней имеет отношение.

Вот передо мною биографический энциклопедический словарь «Империя Сталина», составленный К.А. Залесским. Книга нужная и полезная, поскольку включает в себя более 900 кратких биографий большей частью тех, кто своим мужеством и трудом создал и защитил нашу Родину — СССР. Справки о них, в отличие от нынешней шушеры, будут нужны всегда. Но в предисловии к словарю автор пишет: *«В справочнике «Империя Сталина» сделана попытка собрать биографии тех, кто занимал заметное место в ее иерархии. Все они были важными винтиками тяжелой государственной машины. Генералы, наркомы, министры, придворные писатели и композиторы — все они неотъемлемая часть этого страшного времени. На любом из тех, чьи биографии приведены в словаре, есть та или иная вина за события тех лет. У одних она огромна, у других невелика. Но незапятнанным не остался ни один. Все они имеют самое непосредственное отношение к трагедии нашей страны и народа, имя которой «империя Сталина»*²⁵³

Все это так, но Залесский упустил одну деталь: в справочнике действительно «ни один не остался незапятнанным», но все они обязательно запятнаны дерьмом самого Залесского. И производительность его в этом плане просто удивляет — прямо не человек, а ходячая канализация небольшого города.

К примеру, был в те времена аристократ СССР — шахтер Алексей Григорьевич Стаханов, инициатор движения за применение ума в каждом деле. Это движение было названо его именем, в честь Стаханова был назван город в Донбассе, даже яростный враг СССР А. Гитлер в узком кругу вынужден был признать: *«И было бы глупо высмеивать стахановское движение. Вооружение Красной Армии — наилучшее доказательство того, что с помощью*

²⁵³ К.А. Залесский. Империя Сталина. Биографический энциклопедический словарь. М.: Вече, 2000, с. 10. (Далее — Залесский)

этого движения удалось добиться необычайно больших успехов в деле воспитания русских рабочих с их особым складом ума и души».²⁵⁴

Алексей Стаханов работал в шахте забойщиком, т. е. отбойным молотком дробил пласт угля и отделял от него куски. И если норма выработки для забойщиков в те годы была 7 тонн в смену, то Алексей, внимательно изучив прочностные свойства угля, мог так войти долотом в монолит, что в ночь на 31.8. 1935 года он вырубил из угольного пласта 207 тонн! Почти в 30 раз больше, чем норма!

Если бы мне поручили поставить на нем пятно, и по каким-то причинам я бы считал это необходимым, то просто не знал бы, с какой стороны к этому вопросу подойти. Какое отношение имеет Стаханов, как пишет Залесский, *«к трагедии нашей страны и народа»*? Как запятнать этого умнейшего рабочего? А Залесскому это запросто: *«По воспоминаниям работавших вместе с ним людей, система работы С. (получившего поддержку парторганов) стала заключаться в том, что на него работали несколько человек, обеспечивая ему помощь и отгрузку угля, что и давало С. возможность устанавливать рекорды, превосходящие разумные размеры»*.²⁵⁵ (Оцените могучую силу интеллекта Залесского — у рекордов, оказывается, есть *«разумные размеры»*).

Раньше я думал, что у приматов только макаки не знают, что прогресс человечества идет по направлению разделения труда. Теперь к ним придется добавить и Залесского. Ведь он уверен, что забойщик отбивает уголь от пласта, после чего сам грузит его в мешочек и сам выносит на поверхность. А у Стаханова, видишь ли, была куча дополнительных людей, которые носили уголь в его кучку. Вопрос: «Если уголь из-под ног забойщика, рубящего 7 тонн в смену, убирают, к примеру, 2 человека, то нужны ли добавочные люди забойщику, рубящему 207 тонн угля в смену?» — в голову Залесского не влез. И не потому, что этот вопрос очень уж большой.

А возьмите, к примеру, Валерия Павловича Чкалова, летчика, чьи рекордные полеты резко подняли во всем мире авторитет не только элиты СССР, но и тогдашних плебеев типа Залесского. В те годы американский летчик, писатель и вице-президент авиакомпании Джимми Колинз объяснял своим читателям: *«Начал читать Уолтера Дюранти в «Таймсе». Читал книги о России. Я противился идее коммунизма, но, шаг за шагом (я упорно не сдавался!), ясная логика коммунизма сломала мое внутреннее сопротивление. Я вынужден был сознаться самому себе в том, что только большевики обладают полным и верным ответом на загадки мира, в котором я живу.*

Я стал считать себя коммунистом. Мои буржуазные друзья, — а у меня были друзья и в самых привилегированных кругах и среди мелкоты, — думали, что я свихнулся. Я, со своей стороны, считал, что они неправы, и спорил до хрипоты, стараясь убедить их».²⁵⁶ Сам Джимми Колинз, как и Чкалов, погиб при испытании самолета, но его споры и убеждения таких, как он, не прошли даром — в надвинувшейся войне США все же приняли сторону СССР, а не Гитлера. Так какое пятно можно повесить на Чкалова?

«20–22 июля 1936 г. вместе с Г.Ф. Байдуковым и А.В. Беляковым совершил беспосадочный перелет Москва — остров Удд (Дальний Восток), пролетев 9374 км за 56 часов 20 минут. 18–20 июня 1937 совершил перелет Москва — Северный полюс — Ванкувер (США), преодолев за 63 часа 25 минут более 12 тыс. км. В 1937 г. избран депутатом Верховного Совета СССР. Имя Ч было использовано для широкомасштабной пропагандистской кампании, развернутой с целью показать жителям Запада преимущества советского строя

²⁵⁴ Пикер. Застольные разговоры Гитлера. Смоленск: Русич, с. 451.

²⁵⁵ Залесский, с. 427 — 428.

²⁵⁶ Д. Коллинз. Летчик-испытатель. М.: Журнально-газетное объединение «Всемирная библиотека», 1937, Серия 99 — 100, с. 22.

и техники» 257 — Залесский находит пятно и в биографии Чкалова. Вот ведь, оказывается, какой гад, этот Чкалов! Нет бы с целью показа недостатков советского строя и техники разбить самолеты, не устанавливая рекордов на радость Залесскому и другим интеллигентствующим плебеем, а он — установил! Ну, как его можно не обвинить в «трагедии нашей страны и народа»?

И попутный вопрос: совершил ли сегодня в России кто-нибудь хоть что-нибудь, чтобы хоть одна собака в США согласилась называть себя «путинцем»? Чтобы хоть одна собака в США не презирала бы нынешних россиянцев и сэнговцев?

Сложно ли представить, что получается, когда Залесский наводит свой дерьмомет на человека, хоть как-то связанного с управлением СССР в то время?

Сын

Вот Залесский дает биографическую справку о Василии — сыне вождя советского народа (народа, а не интеллигентствующих плебеев, которым у кого деньги, тот и вождь) И.В. Сталина.

.258

«СТАЛИН (настоящая фамилия — Джугашвили) Василий Иосифович (1921, Москва — 19.3.1962), летчик, генерал-лейтенант авиации (1947), младший сын И.В. Сталина от Н.С. Аллилуевой. Был любимым сыном вождя. После смерти матери (1932) воспитывался нач. охраны Н.С. Власиком. Был капризным, безвольным, слабым человеком. Служил в ВВС. Начал Великую Отечественную войну капитаном. С 1941 г. нач. Инспекции ВВС РККА. В янв. 1943 г. переведен в действующую армию и назначен командиром 32-го Гвардейского истребительного полка. 26.5.1943 приказом отца снят с поста комполка «за пьянство и разгул». С 1944 г. командир 3-й, с февр; 1945 г. — 286-й истребительной авиадивизии. Не обладал никакими способностями командира. За время войны совершил 27 боевых вылетов и сбил один самолет противника. Награжден 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Суворова 2-й степени. В его характеристике указывалось: «Горяч и вспыльчив, допускает несдержанность: имели место случаи рукоприкладства к подчиненным. Состояние здоровья слабое, особенно нервной системы, крайне раздражителен. Все эти недостатки несовместимы с занимаемой должностью командира дивизии». С 1946 командир корпуса, затем зам. командующего по строевой части, а с июня 1948 командующий ВВС Московского военного округа. Вкладывал огромные казенные средства в спортивный клуб ВВС. Его обращение к отцу в 1946 вызвало арест большой группы руководителей советской авиации, даже пострадал Г.М. Маленков. С. страдал хронической формой алкоголизма. После смерти отца С. был уволен из армии без права ношения военной формы. Вскоре он был арестован, обвинен в использовании служебного положения в личных целях и приговорен к 8 годам лишения свободы. Досрочно освобожден. Через месяц после освобождения, управляя автомобилем в нетрезвом виде, совершил аварию и был выслан в Казань. Одним из браков был женат на дочери маршала С.К. Тимошенко Екатерине (1923–1988)»

Вопрос: откуда он это взял? Наиболее полно и компетентно биография Василия Сталина изложена в работах и монографии Станислава Грибанова — бывшего летчика, потом — писателя. Вышла она в 1992 году и очень большим тиражом — 50 000 экз. Но, предположим, не нравится Залесскому, что пишет о Василии бывший летчик, ну так возьми данные из

257 Залесский, с. 483.

258 Залесский, с. 425 — 426.

сборников, которые готовят сверхдемократические работники архива Президента России, а издает сверхпатриотичное российское издательство «edition q» (Берлин, Чикаго, Лондон, Москва). Или возьми данные из сверхлиберальной газеты «Совершенно секретно».

Ну зачем писать, что Василий «воспитывался нач. охраны Н.С. Власиком»? А почему не дворником? И если Власик воспитывал детей Сталина, то кто тогда охранял самого Сталина? Из уже опубликованных самими демократами документов ясно, что Сталин детей воспитывал сам, даже тогда, когда отсутствовал. Вот он из санатория, в котором лечился, 12.09.1933 года дает указание (просит?) коменданту правительственной дачи в Зубалово (на которой он жил сам и на которой жила его семья) С.А. Ефимову:

«Тов. Ефимов!

*Няня и Светлана вернулись в Москву. Светлану надо **немедля** определить в школу, иначе она одичает вконец. Прошу Вас и Паукера устроить ее в школу. Посоветуйтесь оба с няней и Каролиной Васильевной и определите, в какую школу устроить.*

С приездом няни Каролина Васильевна должна взять отпуск. Скажите ей, что она должна взять отпуск, — иначе она надорвется вовсе. Если она захочет провести отпуск в Сочи, устройте ей поездку. Если почему-либо не захочет, устройте ее в Зубалове и предоставьте ей все необходимое. Она — человек хороший и заслуживает всяческого внимания. Если она захочет взять с собой в Зубалово свою сестру, я не возражаю против этого.

За время отпуска Каролины Васильевны в доме в Москве останется няня. Следите хорошенько, чтобы Вася не безобразничал. Не давайте волю Васе и будьте с ним строги.

Если Вася не будет слушаться няни или будет ее обижать, возьмите его в шоры.

Жду от Вас ответа. Привет! И. СТАЛИН

Держите Васю подальше от Анны Сергеевны: она развращает его вредными и опасными уступками. И. Ст. » .259

Как видно из этой записки, в отсутствие Сталина за его детьми (Василию тогда было 12 лет, а Светлане — 8) смотрела домоправительница Каролина Васильевна Тиль, которой Сталин доверял и о которой заботился (он требует, чтобы Тиль отдохнула и пролечилась). Для устройства Светланы в школу он просит подключить работника отдела правительственной охраны Паукера, но школу нужно выбрать после совета с Тиль, так как Светлана уже прекрасно читала и писала. Он сомневается, что няня без Тиль сумеет поддержать у детей соответствующую дисциплину, и просит Ефимова при необходимости помочь ей его мужским авторитетом. Сталин также боится, что слюнтявые бабские всхлипывания о «бедных сиротках» их тетки — сестры жены, Анны Сергеевны, — испортят детей, и он просит Ефимова найти повод, чтобы они поменьше общались. Так где здесь место для воспитателя Власика? И вот этот вопрос — с какой ноздри Залесский отковырял эту «биографию», — преследует при прочтении чуть ли не с каждого слова в ней.

Алкаш

Залесский нас убеждает, что Василий Сталин «страдал хронической формой алкоголизма». Ну как нам, видавшим Ельцина, который даже не был сыном вождя, в это не поверить? Однако уже из того, о чем упомянул сам Залесский, возникают глубокие сомнения. Вот он привел цитату из личного дела генерал-лейтенанта В. Сталина, следовательно, это дело читал тот, кто выписал из него эту решительную резолюцию какого-то анонима, так хорошо разбирающегося в психиатрии и нервных заболеваниях. Так почему же среди болезней В. Сталина не упомянут хронический алкоголизм?

259 Иосиф Сталин в объятиях семьи. Из личного архива, М.: Библиотека журнала «Источник», «editin q», 1993, с. 45.

Странно, не правда ли? Какой-то анонимный командир Василия решительно ставит ему диагноз о заболевании нервной системы, но молчит о том, о чем обязан был написать. И это не случайно, поскольку заслуженный юрист России А. Сухомлинов, ознакомившийся и с личным, и с уголовными делами В. Сталина, пишет что «в личном деле В.И. Сталина ни в довоенный период, ни после я не нашел ни слова о пьянстве».²⁶⁰ Так был Василий Сталин хроническим алкоголиком или нет?

Еще. Василий Сталин 8 лет просидел во Владимирской тюрьме. Если он даже не был алкоголиком, но просто любил выпить, то у него в ходе этого длительного воздержания должно было быть масса нарушений режима, связанного с нелегальной добычей спиртного. Следивший за ним в тюрьме подполковник Козик в спецдонесении информировал Хрущева: «В обращении с администрацией вежлив, много читает...», а единственным нарушением со стороны Василия Сталина является то, что он называет свое осуждение «незаконным», а обвинения «выдуманными от начала до конца»²⁶¹. Не удовлетворившись материалами уголовного дела, Сухомлинов съездил во Владимир и разыскал надзирателей, которые помнили заключенного Василия Сталина (по псевдониму — «Васильева»). Они помнят, что Василий упросил администрацию тюрьмы разрешить ему работать тюремным слесарем, и с воли ему присылали слесарные инструменты чемоданами. Да и как об этом не помнить, если еще пару лет назад на тележке-платформе, сделанной Василием Сталиным, в этой тюрьме развозили пищу заключенным. Надзиратели помнят, как Василию в день 35-летия прислали корзину с 35 прекрасными розами, и ему стало жаль, что эти розы быстро завянут без света в его камере. Он попросил начальника тюрьмы передать розы на волю жене какого-либо надзирателя, и эта женщина и по сей день этих роз забыть не может.²⁶² А вот про то, что Сталин пытался получить с воли спиртное, никто не помнит. Это что — поведение хронического алкоголика?

Далее. Иногда пристрастие к выпивке у работника можно терпеть, если этот работник является хорошим специалистом и не командует людьми. Но если у него в подчинении организация, то такой человек губит ее в очень короткое время, а восстановить ее после выпивохи очень трудно. Это прекрасно знают все руководители, прекрасно знают они и то, что никакими «крепкими замами» делу не поможешь. Нужно немедленно снимать забулдыгу с командной должности. К примеру, в 1951 году правительству категорически перестало нравиться положение в военно-морском флоте СССР. Политбюро начало разбираться, и выяснилось, что министр ВМФ, адмирал Юмашев, сильно полагается на своего крепкого зама — начальника штаба, а сам очень часто «расслабляется». Когда это выяснилось, И.В. Сталин сказал: «Военно-морской министр — честный, храбрый и достойный уважения человек, но он не похож на министра. Он очень верит своему начальнику штаба. Он часто хворает — это не его вина, много пьет — его вина, чувствует себя хорошо за спиной начальника штаба. Не видно, чтобы он был орел дела, но чувствует он себя довольно спокойно.

Начальник штаба не пьет, не научился хворать.

Можно ли при такой расстановке сил руководить большим флотом?

Не может Головка быть одновременно и министром, и начальником штаба...

Государство должно иметь флот. Государство не может ждать, пока он, министр, перестанет пить»²⁶³

²⁶⁰ Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 12.

²⁶¹ Там же, с. 14.

²⁶² Там же.

²⁶³ Военно-исторический журнал, 1996, № 2, с. 63.

Адмирал И.С. Юмашев был снят с должности и назначен начальником Военно-морской академии. На его место был назначен командующий Тихоокеанским флотом вице-адмирал Н.Г. Кузнецов.

А если мы посмотрим на биографию Василия Сталина, то с 1943 года он непрерывно занимает только командные должности, на которых алкоголик, да еще и во время войны, и месяца не продержится. Сначала командир полка, затем — дивизии, затем — дивизии на главном Берлинском направлении, затем командир корпуса, затем командующий ВВС округа. Вопрос: если сын пил, то почему Сталин не назначил его, как Юмашева, начальником какой-нибудь академии, а оставлял командовать людьми? Другого ответа нет — потому, что на командных должностях Василий давал результаты, которые далеко не каждому непьющему удаются. Возьмем его карьеру в должности командующего ВВС Московского округа.

Он принял ВВС округа в очень тяжелом состоянии — они по боевой подготовке и остальным показателям занимали лишь 10-е место среди ВВС остальных округов Вооруженных сил Советского Союза. (Между прочим, он сразу выяснил, что его подчиненные после службы сидят в своих кабинетах и пьют водку под видом «внеурочной работы». Он категорически запретил подобные мероприятия, установил в штабе книжный киоск и киоск по продаже театральных билетов.) Василий Сталин начал напряженно работать (вы же видели — он даже в тюрьме не мог сидеть без работы) и уже через год ВВС Московского военного округа заняли 2-е место, а в 1949, 1950 и 1951 годах они занимают 1-е место!²⁶⁴ Начиная от царей, командир, который три подряд проверки своего подразделения, части или соединения сдает на отлично, подлежит награждению орденом. Командиры Василия Сталина обязаны были исполнить этот свой долг, в связи с чем Главнокомандующий ВВС Вооруженных сил СССР генерал-полковник П.Ф. Жигарев отметил: *«Военно-воздушные силы МВО прочно удерживают 1-е место в ВВС страны в течение последних 3 лет, в чем немалая заслуга командующего генерал-лейтенанта В.И. Сталина»*, а командующий Московским военным округом маршал Советского Союза К.А. Мерецков подписал представление: *«За успехи в службе командующий ВВС МВО генерал-лейтенант авиации В.И. Сталин достоин награждения орденом Ленина»*.²⁶⁵

Но отец в данном случае поступил не по-царски: счел, что у сына наград достаточно... (Кстати, у начальника правительственной охраны Власика было три ордена Ленина, четыре — Красного Знамени, орден Кутузова первой степени и орден Красной Звезды).²⁶⁶

Я понимаю, что для людей, которые всю свою жизнь только балаболили, вышеприведенный пример — не довод в вопросе о том, был ли Василий Сталин алкоголиком. Тогда давайте рассмотрим еще один нюанс.

И у нас, да и, пожалуй, во всем мире при разводе супругов детей оставляют матери, даже если отец чист, как ангел. Василий Сталин был женат три раза, от двух первых браков у него было четверо детей плюс приемная дочь третьей жены. И все пятеро детей жили с Василием Сталиным. С алкоголиком?!

Вот бывший уголовник футболист Старостин на потребу хрущевцев и нынешний интеллигенции «вспомнил», что он якобы жил на квартире Василия Сталина, и рассказывает о нем такие подробности: *«С похмелья он лишь залпом опорожнял стакан и закусывал арбузом. Я не припомню, чтобы он при мне занимался служебными делами. Мы вместе ездили в штаб, на тренировки, на дачу. Даже спали на одной широченной кровати»*.²⁶⁷

²⁶⁴ Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 13.

²⁶⁵ Там же.

²⁶⁶ Свободная мысль — XXI, 2001, № 11, с. 108.

²⁶⁷ Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 13.

Возмущенная третья жена Василия Сталина, Капитолина Васильева, утверждает, что этого уroda у них в доме никогда не было, но дело даже не в ней. Видите ли, если бы у детей генерал-лейтенанта авиации Сталина деда были какими-то крестьянами, то и тогда в такое верилось бы с трудом, но у его детей один дед был полковником МГБ, второй — Маршалом Советского Союза, а третий — Генералиссимусом СССР. И что — эти деды позволили бы, чтобы их внуки в доме алкаша грызли арбузные корки после какого-то вонючего футболиста? Нет, то, что дети жили с Василием, безусловно доказывает, что Василий Сталин не только не был хроническим алкоголиком, но, надо думать, и пил меньше, нежели остальные летчики и генералы.

За что?

Как вы видели, Залесский информирует читателей, что В. Сталин был: *«Досрочно освобожден. Через месяц после освобождения, управляя автомобилем в нетрезвом виде, совершил аварию и был выслан в Казань»*. Каким автомобилем? Он что — шофером на автобазе работал и разбил самосвал? Так и за это в ссылку не отправляют. Или разбил свою машину? Но откуда она у него? Андрей Сухомлинов, знакомясь с уголовным делом Василия Сталина, занялся и тем, что было у Василия конфисковано. Он пишет: *«Передо мной лежит опись арестованного имущества — 76 пунктов. Самое ценное — коллекция ружей, в основном подаренных отцом, шашек, подаренных К.Е. Ворошиловым, седло — подарок С.М. Буденного. Больше ничего интересного нет: настольные часы, охотничьи сапоги, ремни, фотоаппарат, киноаппарат, две байдарки, два велосипеда, два мотоцикла (подарок И.В. Сталина), автомашина «паккард»*.

В 1946–1947 годах Василий был командиром корпуса в Германии. Одна его дивизия стояла в: Гроссенхайне, в 30 минутах езды от Дрезденской картинной галереи. Другой полк стоял под Потсдамом. Это резиденция прусских королей. Да при желании он мог столько культурных ценностей вывезти, что «друг Гельмут» по сию пору искал бы формы обмена...» ²⁶⁸

Так что Василий Сталин не воровал, а его машина была конфискована еще в 1953 году. Залесский врет во всем. Когда В. Сталин отсидел 7 лет, хрущевцы решили, что он будет вести себя как сестра — Светлана Аллилуева, т. е. признает «культ личности» отца и трагедию «сталинских репрессий». Его выпустили 9 января 1960 года, дали пенсию, 30 тысяч рублей пособия (хлеб стоил от 1,6 до 2,2 рубля, мясо от 9 до 11 рублей, водка 22–28 рублей), и отправили лечиться в санаторий, ²⁶⁹ куда он уехал с дочерью. Василий добивался встречи с Хрущевым, но тот (убийца его отца) подставил вместо себя К.Е. Ворошилова, причем, его разговор с Василием 9.04.1960 записывался подслушивающим устройством КГБ! Василий просил работу, в течение в принципе небольшого разговора он восемь раз попросил ее! А Ворошилов требовал от него *«исправиться»*.

«К. Е. Ворошилов. Ты вышел из тюрьмы. Теперь ты на свободе, тебе помогают найти свое место в нашем обществе. Ты должен оценить это по достоинству.

Повторяю, ты необъективен к своим поступкам. Ты должен об этом хорошо подумать. Имей в виду, в компании с тобой могут быть и провокаторы, и люди, подсланные нашими врагами.

Сестра твоя ведет себя правильно, хорошо, к ней никто не придерется. Она считает тебя неплохим человеком. Она прямо говорит — во всем виновата проклятая водка.

²⁶⁸ Там же, с. 14.

²⁶⁹ Там же.

Повторяю, ты неправильно себя ведешь, за тебя душа болит. Наберись сил и возьми себя в руки.

В.И. Сталин. *Спасибо, Климент Ефремович.*

К.Е. Ворошилов. *Ты должен твердо заверить, что большие такие безобразия не повторятся. Ты даешь мне слово?*

В.И. Сталин. *Что говорить. Надо делать. Я докажу делом.*

К.Е. Ворошилов. *Работа будет в зависимости от того, как будешь себя вести дальше. Если по-прежнему, то это не может быть терпимым.*

В.И. Сталин. *Первое и главное — надо работать.*

К.Е. Ворошилов. *Прежде чем начать работать, надо покончить со всем тем, что тебе мешает жить и работать. Если ты не завершишь нас, что будешь вести себя хорошо, то работы не дадим» .270*

Когда Ворошилов поставил Василию в пример сестру в первый раз, Василий сдержался, но когда Ворошилов снова о ней начал разговор, то Василий сорвался: «*Дочь, которая отказалась от отца, мне не сестра. Я никогда не отказывался и не откажусь от отца.*

Ничего общего у меня с ней не будет» 271

Многие скажут, что напрасно он так сказал хрущевцам, уже отказавшимся от Сталина, но если бы он так не сказал, то не был бы Сталиным. В результате уже 16 апреля 1960 года Василия снова арестовывают «*за продолжение антисоветской деятельности» 272* (о ней чуть позже), и он досиживает в Лефортово свой 8-летний срок заключения.

7 апреля 1961 г. Совершенно секретно

28 апреля 1961 г. подлежит освобождению из тюрьмы в связи с отбытием срока наказания Сталин В.И. За период пребывания в местах заключения В.И. Сталин не исправился, ведет себя вызывающе, злобно, требует для себя особых привилегий, которыми он пользовался при жизни отца.

Прокуратура СССР и Комитет Госбезопасности убеждены, что Сталин В.И., выйдя на свободу, будет снова вести себя по-прежнему неправильно. В связи с этим считаем целесообразным Постановлением Президиума Верховного Совета СССР в порядке исключения из действующего законодательства направить В.И. Сталина после отбытия наказания в ссылку сроком на 5 лет в г. Казань (в этот город запрещен въезд иностранцам). Считаем также целесообразным при выдаче В.И. Сталину паспорта указать другую фамилию. Просим рассмотреть.

Генеральный прокурор СССР. Руденко

Председатель Комитета

госбезопасности А. Шелепин 273

Вот и возникает вопрос — за что? Светлану, которая по сути в своих мемуарах как умеет выгораживает отца, не то что не арестовали, а даже отпустили за границу, за что же **так** Василия?

Тот, кто читал мою книгу «Убийство Сталина и Берия», поймет за что. Когда Хрущев с Игнатьевым отравили Сталина, тот сразу не умер, и тогда Хрущев обманул на некоторое время охрану, чтобы та не вызывала к беспомощному Сталину помощь. Когда же охрана догадалась, что обманута, она начала звонить всем, в том числе позвонила и сыну. Тот приехал достаточно рано, чтобы понять, что со смертью отца что-то не так, но, в отличие от

270 Иосиф Сталин в объятиях семьи. Из личного архива, М.: «editin q», 1993,

271 Там же, с. 141

272 Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 14.

273 Там же.

опытного Л.П. Берии, сорвался и бросил в глаза членам Президиума ЦК КПСС: «Загубили отца, сволочи!» После этого он попытался связаться с иностранцами, и для Хрущева было совершенно очевидно, что Василий от охраны отца узнал что-то, что раскрывает и заговор, и убийство И.В. Сталина. Вот за это его и арестовывают в 1953 году через месяц после убийства его отца и дают срок по статьям 581 и 5810 — «измена Родине» и «антисоветская пропаганда»²⁷⁴ лишь попутно припутав «хищения», которые никто и доказывать не собирался.

А когда его досрочно освободили зимой 1960 года, то он либо ходил, либо хотел пойти в китайское посольство, за чем и последовал немедленный повторный арест. Когда его отправили в ссылку в Казань (*«в этот город запрещен въезд иностранцам»*), то сразу убить не могли — в это не поверили бы не только в Китае, но и в остальных странах. Поэтому отравили его через год, и он умер 19 марта 1962 года.

Естественно встал вопрос: как объяснить, от чего умер 42-летний мужчина? И начиная с первого ареста Василия, все холуи ЦК КПСС начали вопить, что Василий Сталин, был-де хроническим алкоголиком... Очень удобная версия и для объяснения его смерти, и для дискредитации всего того, что он успел рассказать. Да и для дискредитации его отца.

Командир

Вот Залесский пишет от себя абсолютно безапелляционно: *«Не обладал никакими способностями командира»*. Так мог бы написать человек, у которого служил В. Сталин, и который не одну битву выиграл, а Залесский у нас боец кухонный, откуда ему-то знать про *«способности командира»*? Как же, скажете вы, ведь Залесский и цитату привел из характеристики Сталина, в которой сказано: *«Горяч и вспыльчив, допускает несдержанность: имели место случаи рукоприкладства к подчиненным. Состояние здоровья слабое, особенно нервной системы, крайне раздражителен. Все эти недостатки несовместимы с занимаемой должностью командира дивизии»*. Откуда же у Василия Сталина способности командира при такой-то характеристике?

Да, но ведь Залесский забыл упомянуть, что эту характеристику В. Сталину написал не командир Сталина, а сам Залесский. На Василия как командира дивизии характеристики писали два командира корпуса, поскольку он командовал двумя дивизиями. Один был человеком принципиальным и счел своим долгом перечислить и недостатки командира 3-й истребительной авиадивизии Василия Сталина, но в подлинной характеристике они звучат так: *«В личной жизни допускает поступки, не совместимые с занимаемой должностью командира дивизии, имелись случаи нетактичного поведения на вечерах летного состава, грубости по отношению к отдельным офицерам, имелся случай легкомысленного поведения — выезд на тракторе с аэродрома в г. Шяуляй с конфликтом и дракой с контрольным постом НКВД»*.²⁷⁵

Что же касается того, совместим ли Василий Сталин с занимаемой должностью командира дивизии с точки зрения его *«способностей командира»*, то командир 1-го гвардейского истребительного авиакорпуса об этом наиболее сжато написал в наградном листе 01.07.1944 года: *«...Дивизия на данном участке провела 22 воздушных боя, в которых летчиками уничтожено 29 самолетов противника. (Свои потери 3 летчика и 5 самолетов.) Тов. Сталин В.И. обладает отличной техникой пилотирования, летное дело любит. Летает на всех типах самолетов истребительной авиации. Лично участвует в боях. Тактически грамотен. Обладает хорошими командирскими качествами.*

²⁷⁴ Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 14.

²⁷⁵ С. Грибанов. Заложники времени. М.: Воениздат, 1992 с. 262.

Достоин правительственной награды — ордена «Красное Знамя».

Командир 1-го гв. ИАК генерал-лейтенант авиации **Белецкий** ». ²⁷⁶

А когда В. Сталин командовал 286-й ИАД, командир корпуса, в который входила эта дивизия, в 1946 году ограничился следующим: *«Сам генерал-майор авиации Сталин обладает хорошими организаторскими способностями, оперативно-тактическая подготовка хорошая. Свой боевой опыт умело передает летному составу. В работе энергичен и инициативен, этих же качеств добивается от подчиненных. В своей работе большое внимание уделяет новой технике, нередко подает новаторские мысли и настойчиво проводит их в жизнь. Летную подготовку организует смело и методически правильно. ...Занимаемой должности вполне соответствует, может быть назначен на повышение, целесообразно было бы использовать в инспекторском аппарате Главного управления Воздушных Сил Красной Армии».* ²⁷⁷

Подписал эту аттестацию Василия Сталина дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант Е.Я. Савицкий, который лично сбил 24 немецких самолета.

Еще один момент. А. Покрышкин и В. Сталин начали командовать дивизиями примерно в одно и то же время, и в благодарственных приказах Верховного главнокомандующего они также упоминаются по три раза ²⁷⁸ *Уверен, что осталось много читателей, которые всю свою жизнь облизывали зад начальнику, чтобы выслужиться, и посему уверены, что и Белецкий с Савицким написали В. Сталину такие характеристики, чтобы выслужиться. Тогда давайте зайдем с другой стороны и получим характеристики на В. Сталина от тех, кем он командовал. Они ведь на пенсии, выслуживаться им уже не надо, и они довольно часто говорят вполне откровенно.*

К примеру, летчик-разведчик, а потом летчик-штурмовик Я.И. Борейко, о котором в конце войны вывешивались плакаты «Летчики! Бомбите и стреляйте так, как гвардии капитан Борейко», пишет: *«И вот, на одном из таких ветеранских мероприятий я встретил бывшего командира 98-го окрп Ивана Сергеевича Тищенко. Скажу откровенно, радости от этой встречи не было, разговор не складывался, подавляла какая-то неприязнь к нему. Если вспомнить прошлое, то все это объяснимо.*

Он не пользовался авторитетом среди летного состава полка потому, что почти не летал на боевые задания, а значит, не был примером для подчиненных, не мог сказать, делай как я, или научить чему-нибудь хорошему, очень редко появлялся в коллективе летного состава, за исключением случаев, когда решались вопросы служебных взаимоотношений, в моральном плане тоже не мог быть примером, так как, будучи семейным человеком, нашел себе гражданскую сожительницу, устроил ее машинисткой в штабе и возил за собой до окончания войны. Достойный пример командира-воспитателя?!

Поразило еще одно — у Ивана Сергеевича оказалась полна грудь (семь или восемь) боевых орденов, среди которых орден Ленина и три ордена Красного Знамени. В откровенных беседах я убедился, что все, кроме бывших приближенных подхалимов, были такого же мнения и агрессивно настроены против него. Их можно понять, скажем, командир звена Котов Петр Михайлович начал войну под Москвой, закончил в Берлине, выполнил более 70 боевых вылетов на корректирование артогня, был удостоен только орденов Красного Знамени и Красной Звезды» ²⁷⁹ *Как видите, Тищенко был труслив, но орденов нахватал чуть ли не в два раза больше Василия Сталина.*

²⁷⁶ Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 12.

²⁷⁷ С. Грибанов. Заложники времени. М.: Воениздат, 1992 с. 261 — 262.

²⁷⁸ Освобождение городов. Справочник. М.: Воениздат, 1985, с. 94, 199, 300, 49, 298, 320.

²⁷⁹ Борейко, с. 54.

А вот о своем командире полка пишет летчик-истребитель Герой Советского Союза В.Ф. Голубев: « В Охтене же странно сочетались апломб и затаившееся где-то в глубине души, болезненно переживаемое сознание собственной неполноценности, рожденное длительным «нелетным» перерывом. В прошлом неплохой летчик, он оказался на новой должности слабым организатором. Тут у него не получалось, а летную практику он понемногу запустил и, возможно, стал страшиться неба. Чем реже летал, тем меньше был способен практически руководить комэсками. Неудачи до предела обострили самолюбие, он словно отгородился от командиров чиновной стенкой. Полк по сути лишился крепкой умной руки, трудно стало работать с командиром и штабу полка. Пожалуй, из троих командиров эскадрильи один лишь Рождественский остался на высоте, личным примером показывая подчиненным, как надо вести бои в сложнейших ситуациях»²⁸⁰ А здесь, как вы видите, трусость сидящего на земле командира истребительного авиационного полка распространилась и на командиров эскадрилий — два из трех тоже не совершали боевых вылетов.

А вот своим командиром полка возмущается трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин: « Самоустранившись от выполнения боевых заданий, он совсем перестал чувствовать машину и растерял летные навыки. А когда-то, говорят, летал неплохо. Да, Краев уже не летчик. И войны с ее напряженными боями, опасностями и кровью он, по существу, не знает. Разве такой человек может руководить боевой деятельностью полка?!»²⁸¹

А вот о своем командире полка Василии Сталине пишет летчик-истребитель, Герой Советского Союза С.Ф. Долгушин: «Василий полком командовал старательно, прислушивался к нам, более опытным летчикам. Как командир полка, он мог делать боевые вылеты и руководить ими в составе любой эскадрильи, но чаще летал почему-то в составе моей. В течение февраля-марта 1943 года с участием Василия мы сбили несколько самолетов врага. 5 марта он сбил самостоятельно ФВ-190... Помню, однажды в бою он допустил ошибку, характерную для молодых летчиков, хотя был уже «стариком» Погнался за «фоккером», в горячке оторвался от группы, был атакован шестеркой. Всей эскадрилей мы его выручали. Вернулись на аэродром. Василий был полковник, а я капитан, он — командир полка, а я — комэск. В авиации у нас чинопочитание не очень развито. Я отвел его в сторонку и устроил свой «разбор полетов»: отmaterил как следует»²⁸²

Сухомлинов пишет: «В наградном листе, подписанном командующим 16-й Воздушной армией генерал-полковником авиации С. Руденко, указано, что В. Сталин сбил еще один самолет врага. Итого — два. Да плюс сбитые в группе, о чем говорит С.Ф. Долгушин. Хотелось бы, конечно, побольше, на Героя не тянет, но уж сколько есть. Для командира полка за месяц — нормально»²⁸³

Спустя четыре месяца этот же генерал С.И. Руденко во время боев на северном фланге Курской битвы пошлет командирам 234-й, 273-й и 279-й истребительных авиадивизий телеграмму, в которой, угрожая направить трусов в штрафные эскадрильи и расстрелять их перед строем, напишет: «Так прикрывать наземные войска — преступление... Пора, товарищи летчики, прекратить позорить советских истребителей. До сих пор наши пехотинцы в один голос заявляют, что истребители их не защищают, не дерутся с

²⁸⁰ В.Ф. Голубев. Во имя Ленинграда, с. 131.

²⁸¹ А.И. Покрышкин. Небо войны, с. 309.

²⁸² Совершенно секретно, 1998, № 6, с. 12.

²⁸³ Там же.

бомбардировщиками, а скрываются в тыл. Те же пехотинцы восхищены смелостью и отвагой наших штурмовиков и бомбардировщиков...» 284

А в случае со Сталиным у Руденко была другая проблема: чем больше Василий летал, тем больше был риск, что его собьют и он попадет в плен. А это было недопустимо! В плен попал старший сын Сталина Яков, и хотя он вел себя в плену мужественно, но немцы скрытой камерой наделали его фотографий, смонтировали из них коллажи и в виде листовок засыпали ими наши войска, задавая им ехидный вопрос: «Сын Сталина уже сдался в плен, а вы чего ждете?» Поэтому, повторю, было совершенно недопустимо, чтобы и Василий попал в плен. Неужели Василий этого не понимал? Понимал.

И поэтому Василий Сталин боевые вылеты делал **без парашюта!** В случае если его подбьют, он не оставлял себе никаких шансов остаться в живых. И этот факт никогда и нигде не публиковался!

И Герой Советского Союза Сергей Федорович Долгушин, сбивший 28 немецких самолетов, по поводу своего командира Василия Иосифовича Сталина подытожил разговор так: «*Мы его уважали, любили и даже немного гордились, что нами командует Сталин*» .285

В связи с последней мыслью Долгушина мне хотелось бы предложить Залесскому составить энциклопедический словарь «Империю перестройки», в котором дать биографии тех, кто будет и в будущем любить и уважать ее выдающихся деятелей, уже носящих почетные звания «Горби», «Банан», «Паша-мерседес», «Киндер-сюрприз», «Миша 2 %», «Пути-пут», и т. д., кто будет гордиться, что они им командовали. Первым в этом словаре будет, конечно, сам Залесский, но вот кто будут остальные — ума не приложу!

* * *

Еще подчеркну: у Залесского в распоряжении были все необходимые материалы, чтобы дать не запятнанные им биографии, а объективные, почему же он их не дал? Деньги? Ну какие деньги от издания исторической литературы, это же не детективы и не порнография. А ведь оболгать сталинскую элиту было порой труднее, чем написать правду. Скажем, цитату из текста характеристики, подписанной генералом Белецким, я дал не глядя, а Залесскому надо было ее извращать, трудиться.

Ответ один — это боль плебея. Он, интеллигентствующее ничтожество, пишет о людях, которые действительно меняли ход истории и меняли его в сторону прогресса. А его удел родиться, чтобы умереть. И отсюда потуги: если нельзя элиту вымазать дерьмом с ног до головы, то хоть бросить в нее кусок дерьма. Для плебея и это радость...

284 *Авиация в битве над Курском*, с. 87.

285 *Совершенно секретно*, 1998, № 6, с. 12.