

ИНТЕРВЬЮ С НЕМЕЦКИМ АСОМ, УЧАСТВОВАВШИМ ВО ФРАНЦУЗСКОЙ КАМПАНИИ, БИТВЕ ЗА БРИТАНИЮ, ВТОРЖЕНИИ НА КРИТ И ПРОВЕДШИМ БОЛЕЕ ТРЕХ ЛЕТ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ

Гюнтер Ралль (Günther Rall - 1918–2009)



Ралль в годы ВМВ

<https://www.griffonmerlin.com/wwii-interview/gunther-rall/>

Вниманию читателя предлагается компиляция из двух интервью, взятых в разные годы у немецкого летчика-истребителя Гюнтера Ралля, одержавшего в годы ВМВ 274 воздушные победы и подавляющую их часть – на Восточном фронте.

Колин Хитон (Colin Heaton), 1996 – СН

Джеймс Холланд (James Holland), 2015 - JH

СН: Генерал, расскажите немного о себе.

Я родился 10 марта 1918 года в Гаггенау/Gaggenau – небольшой деревне в Шварцвальде. Мой отец был торговцем, а когда я родился, он был на войне. Впервые он увидел меня, придя с фронта.

СН: Были ли у Вас братья и сестры?

У меня есть сестра, она до сих и живет в Штутгарте, который я считаю своим родным городом. Моя семья переехала в него, когда мне было 3 года, там я вырос и получил образование. Там я учился начальной школе, потом в средней школе, которую мы называем *Gymnasium*. В ней я 9 лет учил латынь и 5 лет старогреческий, мое образование

было сфокусировано на литературе и близко к этому, в меньшей степени, на науках и математике. Я сдал выпускной экзамен, который мы называли *Abitur*, и стал кадетом в пехотном полку.

СН: То есть, Вы поступили в пехоту, а после решили, что бегать по грязи, - это не для Вас?

Да. Позднее я решил, что стану офицером в военной авиации.

ЖН: А Вы помните, как национал-социалисты пришли к власти в Германии?

О, да. Моя юность пришлась на годы Веймарской Республики, и ситуация тогда была довольно революционной. Помню инфляцию. Просто смех: деньги были полностью обесценены, поднялись коммунисты и правые, на улицах начались побоища, помню это хорошо. Не то, чтобы их было много, не каждый день, но часто возникали ситуации с враждебной атмосферой.

Мой отец был очень консервативен – таких мы называли *Немецкими Националистами/Deutsche Nationale* – очень патриотичен и религиозен. Мать пела в лютеранском церковном хоре. В 10 лет я стал бойскаутом, и это сильно повлияло на мое становление... Так или иначе, Гитлер пришел к власти, в Германии все было вверх дном с точки зрения экономики и политики, а тут появилась надежда, что скоро придет какой-то успех, потому что первый кабинет Гитлера состоял из консерваторов и нацистов. То есть, в то время нельзя было сказать, что установилась жесткая диктатура Гитлера.

ЖН: Почему пребывание в бойскаутах оказалось столь важным для Вас?

Это были вызовы, они затрагивали юную душу. Каждые выходные у нас были походы, мы жили в палатках. Все это было романтикой, которая захватывала воображение паренька.

ЖН: Левые были сильны в Штутгарте?

Штутгарт имел социал-демократически настроенное большинство, потому что рядом с ним было много промышленных производств. Были и коммунисты, они были очень активны и энергичны.

ЖН: Кто был виноват в уличном насилии в Штутгарте?

Все были виноваты.

ЖН: Когда национал-социалисты пришли к власти, были ли Вы свидетелем больших митингов и демонстраций в Штутгарте?

Они праздновали свою победу, но оппозиции этому не было видно. Появилась надежда, и даже коммунисты как-то изменились, может, их силой заставили, а может и добровольно. И те, и другие были экстремистами, обе силы называли себя социалистами. Я не был политически ангажирован. Я был бойскаутом, много занимался спортом, и меня только это увлекало.

ЖН: А на школьное обучение это повлияло?

Знаете, вы не можете внести изменения в классическую историю Рима. Позднее, может быть, могли появиться какие-то изменения в аспектах оценки событий германской истории. Мы пели национальный гимн чаще, чем раньше, но школьная программа осталась такой, как раньше. У нас были учителя, у которых, как чувствовалось, не было особой симпатии к

нацистам. Например, наш учитель математики делал кое-какие циничные комментарии, но это не было сильной и драматичной оппозицией [режиму].

ЖН: А что родители говорили о правительстве?

Только то, что происходило. Не забывайте, у нас было 9 000 000 безработных, и все мечтали о том, что что-то нужно сделать, чтобы выбраться из экономического хаоса, вскоре появились успехи, и даже мой отец признал это.

ЖН: А на Лютеранскую Церковь это как-то повлияло?

Нет. Я прошел в ней конфирмацию. Изменения произошли через год. Я был в *Христианских Бойскаутах*, и нас поглотил *Юнгвольк/Jungvolk* – младшая возрастная группа *Гитлерюгенда (10-14 лет – ВК)*. Мы продолжали заниматься все тем же, но теперь носили коричневые рубашки вместо серых. Те же лидеры, те же отряды.

ЖН: У вас были еврейские друзья?

Нет, но у моего отца был друг-еврей, и между ними ничего не изменилось. Они общались друг с другом по бизнесу, пока тот человек не исчез... Я к тому времени был уже в армии.

ЖН: Вам нравилась армейская жизнь?

Да, это были новые вызовы, вызовы еще и потому, что обучение было очень суровым, и нас в самом деле старались предельно нагрузить физически и психологически. В то время я не имел понятия о летном деле. Узнал я о нем, когда был в офицерской школе. Я получил звание кадета-унтер-офицера, и был направлен в офицерскую школу, где мы проходили настоящую тактическую подготовку и изучали все аспекты военного дела. В то время поблизости находилась летная школа, мой друг был летчиком, и мы встречались с ним каждую субботу. Так у меня появилось представление об авиации. Я подал заявление и был переведен в авиацию.

СН: Когда началась Ваша летная практика в Люфтваффе?

Я начал летать, будучи старшим кадетом, потом сдал экзамен на получение первого офицерского звания *лейтенант/Leutnant*. В те времена ВВС не могли обучать только своих кадетов, и мы набирали кадетов во флоте и в армии. Я поступил в авиацию в 1938-м в Нойбиберге/Neubiberg – пригороде Мюнхена.

ЖН: Была ли у Люфтваффе в глазах обычных людей более высокая репутация, чем у Вермахта?

Нет... Люфтваффе было сравнительно новым видом вооруженных сил с другой униформой, и он рассматривался как что-то более расслабленное, потому что у нас были галстуки и полуботинки, и все такое прочее. Но уже вскоре, когда авиация поднялась в небо, у нее появилась нужная репутация, не сомневайтесь.

Я задал этот вопрос потому, что в те времена в Великобритании Королевским ВВС был присущ некоторый гламур в отличие от армии.

К нам это не относилось.

ЖН: Вы дали понять, что дисциплина в Люфтваффе не была столь уж строгой...

Luftwaffe было высокотехничным родом войск, а такого рода войск имеются свои правила и свои права. Дисциплина нужна, чтобы исполнять технические функции, и нас готовили именно к этому.

ЖН: Думали ли Вы в то время о том, что приближается война?

Нет, вовсе нет. Мне было всего 20, мы были поглощены ежедневными обязанностями, это были полеты, и мы рвались в небо. Определенно, мы следили и за политической ситуацией. Гитлер добился больших успехов: он присоединил Австрию и Богемию без какого-либо серьезного противодействия внешнего мира. Может, он и реализовал историческую мечту о расширении нашей империи, но привел нас к войне... к положению, которое повлекло войну... Поколение моего отца испытало на себе, что такое война. Первая Мировая война оставила большие, глубокие раны в душах и судьбах многих, очень многих людей – в каждой семье кто-то погиб на той войне, так что энтузиазма по отношению к [новой] войне не было. Было такое чувство: «Ради Христа – НЕ НАДО ВОЙНЫ!» И я думаю, что так было вплоть до начала военных действий – никакого энтузиазма. В 1914-м люди размахивали флагами и кричали *ура!*, но в начале Второй Мировой такого не было. Повсюду распространились депрессивные настроения, и все спрашивали: «Что происходит?»

ЖН: Было чувство тревоги?

С одной стороны. С другой стороны, было чувство: «А что, если ты сам пойдешь на войну?», а я в то время был тем, кого теперь называют *готовым к бою летчиком-истребителем*, я только что завершил курс обучения этому. Определенно, в случае войны я хотел сражаться в боевой летной части, добиться успеха и выполнить свой долг.

ЖН: Некоторые летчики побывали на войне в Испании...

Да. Я был слишком молод для нее, но многие мои друзья приняли участие в Гражданской войне и добились первых побед. Это был полигон, но там были и потери... После их возвращения было большое обсуждение их опыта. В Испании применили новый строй из четырех машин, до этого летали тройками. Там получила развитие концепция атакующий-ведомый, которая оказалась весьма гибкой для воздушного боя. Один атакует – я прикрываю, я атакую – он прикрывает. Это было придумано в той войне.

Вообще, техника у противника в той войне стороны была не самая совершенная. Наши чувствовали, особенно когда появился 109-й, что наши машины превосходят машины противника.

ЖН: Как Вы восприняли Гражданскую войну в Испании с политической точки зрения?

Нам сказали, что коммунисты хотят захватить власть в Испании и что Франко защищает страну от коммунистов, так что мы благосклонно отнеслись к этой его идее. Люди, которые были там, рассуждали каждый по-своему, и иногда они говорили: «Пусть Бог рассудит, я и сам не знаю, правы ли те, с кем мы.» Они видели реалии войны, они не могли повлиять на ситуацию в целом, но у некоторых были кое-какие сомнения. Однако, в целом, я думаю, мы позитивно относились к идее защиты Испании от коммунистов, потому что это могло сильно повлиять на ситуацию в Европе...

ЖН: Много ли Вы знали тогда о Королевских ВВС?

Нет. Определенно, мы знали о некоторых видах техники, знали то, что у них бипланы и тому подобное. Мы не акцентировали внимание на том, чтобы иметь очень детальное представление о вооружении, которым располагал противник.

ЖН: Как быстро у Вас развился корпоративный дух? Гордились ли Вы тем, что служите в авиации?

Еще как! Люди гордились тем, что они летчики, и это уходило корнями в годы Первой Мировой. Версальский договор запретил нам иметь авиацию, но теперь известно, что засекреченная активность в этом направлении имела место и что некоторые немецкие летчики обучались в России. В то время мы об этом не знали. А корпоративный дух развился у нас очень быстро.

ЖН: Вы упомянули Версальский договор – была ли у людей неприязнь к Великобритании и Франции по этой причине?

Да, Версальский договор и в самом деле разрушил немецкую экономику, и это порождало горькие чувства, особенно по отношению к Франции. Еще молодым человеком, даже мальчиком, я уже знал [некоторые] имена... Клемансо (*Clemenceau, премьер-министр Франции в 1906-1909 и 1917-1920 - ВК*) и другие. Действие этого договора ощущалось в Германии каждодневно: мы должны были платить репарации, на нас наложили ограничения.

ЖН: Когда Вы начали службу в авиакрыле JG (Jagdgeschwader)-52, какими машинами Вы располагали?

У нас были *Мессершмитты 109D /Messerschmitt 109D* с двухлопастными пропеллерами. В летной школе я летал на бипланах *Арадо-68/Arado-68* и *Хейнкеле-51/Heinkel-51*, тогда еще в тройках, перед выпуском – на *Ме-108* – прекрасном самолете, учебной машине для пилотов *Ме-109*. Моей боевой машиной стал *Ме-109*.

ЖН: Каково было летать на нем?

У него были недостатки, например, шасси. У них были очень высокие и очень тонкие стойки. Это значило, что, когда ты газуешь, чтобы добавить скорости самолету, самолет начинает катиться и ему задирает хвост. Как только хвост поднимается, возникает разворачивающий момент, и его необходимо тут же компенсировать отклонением руля поворота (дать вперед противоположную педаль). Когда привыкаешь к этому, это уже не проблема, но у новичков часто отламывалось одно из колес шасси.

Я летал на всех версиях 109-го, и мне он нравился. Я отлично знал этот самолет, но, оглядываясь в прошлое на эту машину с сегодняшних позиций, я не могу понять, как я мог пролетать на нем пять с половиной лет в этой крошечной узкой кабине с таким ограниченным обзором задней полусферы...

ЖН: Вы влились в JG-52 в 1939-м?

Да, в конце августа, прямо перед войной. Это было в Боблингене/Bobligen, неподалеку от Штутгарта, на Западном фронте.

ЖН: Вы по радио слышали о том, что война началась?

Конечно. Гитлер сказал в своей знаменитой речи: «С этого момента мы ведем ответный огонь...», и мы теперь знали, что идет война, хотя бы и против Польши. Но всем было интересно, что произойдет на Западе. Франция была гарантом для Чехословакии, как и для Польши, и Великобритания была им, и через два дня они объявили нам войну. Ситуация развивалась стремительно, и все были возбуждены происходящим... В эскадрилье все было в той или иной степени индивидуально. Определенно, будучи солдатом и пилотом ты рассуждаешь так: да, мы готовы к этому, пойдём и выполним свой долг. Ну а что происходит внутри человека – это его проблема.

Я не ощущал большой тревоги – я хотел доказать, что освоил то, чему меня учили. Это – ваши профессиональные устремления. Кроме этого существует ваше политическое восприятие военной ситуации, это – другое дело.

ЖН: Что Ваши родители думали о войне?

Тогда я не говорил с ними: я был в своей части, сами понимаете. Долгое время я с ними не пересекался, а когда встретился снова, шла война, и люди были заняты продуктовыми карточками и ... ежедневными заботами.

ЖН: Но Вы ведь находились близ Штутгарта?

Да, но в то время мы не могли покинуть расположение части. Было важным держать все крыло вместе и консолидировать его, потому что это была недавно сформированная часть с летчиками, набранными из разных мест.

ЖН: Когда шла Польская кампания, что Вы думали о возможности атаки французов с Запада?

Признаков этого не было. Мы летали вдоль Рейна, а французы были на другой стороне. Сам я этого не видел, но дело было так: немецким патрулям на восточном берегу не разрешалось пересекать реку, и, очевидно, у французов на том берегу был аналогичный приказ. Обе стороны боялись спровоцировать друг-друга на горячее боестолкновение. Помню, что Мёльдерс (Mölders) несколько раз пролетал над французской территорией. Он был опытным летчиком и хотел оценить боевые качества французов.

ЖН: А у него было на это разрешение?

Думаю, да. У нас его не было, но мы гонялись за некоторыми французскими самолетами-разведчиками, которые залетали на нашу сторону. Большой активности в воздухе в этих местах не было. В те дни у нас было много учебных полетов. Я не был хорошо обучен летать в четверках и осваивал это. Время для этого было, потому что особых боев в воздухе не случалось. Командовал нами тогда капитан Шуманн (Schumann), прекрасный человек и командир, который заботился о летчиках и которому мы доверяли. Он погиб на войне...

СН: Когда Вы впервые побывали в бою?

Мне был 21 год, и мое первое столкновение с противником случилось в мае 1940-го. Это было над Францией...

ЖН: Давайте поговорим о боях в мае 1940-го. Что Вы помните о них?

В январе 1940-го мы были в состоянии боевой готовности и полагали, что скоро вступим в бой. Планировалось большое наступление, я припоминаю, что мы собирались осуществить несколько вылетов над территорией Франции, но командир эскадрильи сказал нам, что все это откладывается, потому что один немецкий офицер с двумя штабными офицерами приземлился в Бельгии, имея при себе документы с планами [этого наступления], так что все пришлось остановить. Потом все было тихо, пока наши войска не вторглись в Нидерланды, Бельгию и Францию. Тогда и произошло мое первое столкновение с французскими летчиками, и я помню его очень хорошо – это случилось 12 мая 1940 года. В моем первом боевом вылете я должен был встретить возвращающийся из полета над французской территорией немецкий самолет-разведчик – *He-111* – и сопроводить его до аэродрома. 12 мая мы поднялись в воздух – 10 самолетов. Я был командиром второго звена из четырех машин: мы летели двумя четверками и одна пара шла выше нас. Мы заметили немецкий самолет, летевший на восток в сторону Германии,

и 12 точек, которые гнались за ним и приближались к нему. Мы подлетели ближе и увидели французские истребители *P-36 Curtiss Hawk*. Вслед за этим развернулось настоящее сражение. Я ворвался во второй эшелон французов и почувствовал дикое возбуждение: впервые я был так близок к противнику – я видел их глаза. Я сделал круговой разворот и сбил один *P-36*, но и в мой самолет всадили множество пуль в этом моем первом бою...

ЖН: Как Вы сбили его?

Мы развернулись, и он оказался прямо передо мной. Я открыл огонь, он загорелся и пошел вниз. Дело клонилось к вечеру, я не знал, где я нахожусь. Потерял ориентировку и почувствовал, что хочу домой, на аэродром! Где же моя база? В то время у нас была одна база в Хоппштедтене/*Hoppstädten*, но я долго не раздумывал и решил лететь в Маннхайм/*Mannheim*. Когда-то я там базировался, поэтому полетел на восток. Это был большой город, и я его нашел. Трое или четверо из нас приземлились в Маннхайме. Видимость была плохой: солнце было уже низко, было пыльно, но я одержал свою первую победу, и это было важно с психологической точки зрения. Я доказал, что знаю свое дело...

ЖН: Я читал автобиографию Адольфа Галланда, в которой он писал, что перед боем его охватывал страх, но, после взлета и подъема на высоту в несколько тысяч футов все тревоги исчезали. Это правда?

Ну, у каждого человека своя реакция, но, в целом, это правда. Когда ждешь вылета, это страшно бьет по нервам. В моем случае это было так, пока не уберешь шасси и не поднимешь закрылки... и вперед и вверх! Потом ты успокаиваешься и концентрируешься. Тревога уходит, это не должно продолжаться долго, определенно, не должно растягиваться до вступления в бой, и это отличает настоящего бойца от непригодного к бою. Каждый сам должен преодолевать свои страхи, но до определенного момента, после которого от тебя требуется полная концентрация.

ЖН: Были ли у Вас товарищи по оружию, которые по личным качествам не годились для боя? В Королевских ВВС о таком [человеческом] качестве говорили, как об *Отсутствии Морального Каркаса/Lack of Moral Fibre*, что было вежливым синонимом трусости. Было ли что-то подобное в *Люфтваффе*?

Хм, да... но эти личности сами себя отстраняли. Помню, мы базировались в Кокеле/*Cocquelles*, близ Кале. Взлетели со сжатого поля и услышали голос одного из пилотов: «У меня проблемы с кислородом.» Отправили его обратно – убрали из части. Ну просто смешно! На высоте 100 м у тебя не должно быть проблем с кислородом! Это один пример, такое случается нечасто, и большинство моих летчиков-истребителей были храбрыми и верными парнями. Не все были одинаково успешными, но это не означает, что он не сражается так, как положено. А тех парней убирали – толку от них не было.

ЖН: Что происходило с ними потом?

Не знаю. Того парня перевели в наземную службу. Это было не мое дело, и я потерял с ним контакт...

ЖН: Вернемся к Битве за Францию. Вы описали свой первый бой 12 мая, а Вы помните, что происходило после 12 мая?

Мы перелетели во Францию, базировались в Сидоне/*Sidon*, Аппасе/*Arras*, Париже – на нескольких полянах, потому что не было аэродромов. Трава была скошена фермерами, вот нам и летное поле. Вокруг них были стога сена. Но после того боя я ни разу не видел французских самолетов. Французские ВВС не были готовы к такой войне, которая пришла. Французы потратили слишком много денег на *Линию Мажино*, строительство которой

оказалась стратегическим провалом, а на строительство своих ВВС сильно не раскошелились: они недооценили важность боевой авиации.

ЖН: На патрулирование Вы вылетали?

Конечно. Мы сопровождали бомбардировщики, в том числе *Ju-87*. Они решали в той или иной степени тактические задачи, стратегических целей у них не было.

ЖН: А с летчиками Королевских ВВС над Францией вы не сталкивались?

Нет. Они летали над проливом [Ла-Манш]. Я базировался тогда в глубине страны, самой северной точкой был Аррас. Мы не подлетали близко к проливу, и в то время я не видел ни французских, ни британских самолетов. Потом нас перевели во Фрайбург/Freiburg. Мы летали в сопровождении, но с противником не сталкивались. Таков мой личный опыт...

ЖН: Были ли Вы удивлены скоростью, с которой была одержана победа на Западе?

Я был удивлен: рывок Гудериана к Дюнкерку был стремительным.

ЖН: Тогда, в июне 1940-го, чьей заслугой была эта впечатляющая победа? Немецких генералов или Гитлера?

Трудно сказать. Таков был стратегический план, и в то время, будучи лейтенантом, я глубоко в эти вещи не всматривался. Я видел все с поверхности, как и все остальные, и теперь мы знаем, что существовал великий план Манштейна, новаторский и нетрадиционно построенный – прорваться через Арденны, не заботясь о безопасности флангов. Просто рывок вперед к Дюнкерку. Мы были сильно удивлены остановкой – приказом Гитлера застопориться, когда Британский Экспедиционный Корпус был на пляжах. Все спрашивали: «В чем дело? Почему мы стоим?» У Гитлера было отношение к Англии в стиле любовь-ненависть, может он не хотел этого... Может, он хотел использовать Англию позднее в ходе войны?

ЖН: Следующим сражением была Битва за Британию. Мы в Великобритании считаем, что ее начало приходится на июль 1940-го. Как эта битва началась лично для Вас?

После перемирия с французами мое крыло было возвращено в Германию, где нас снабдили надувными плотиками и обучали полетам над морем. Затем перебрались в Кокель. Там было новое летное поле: фермер скошил траву за день до нашего прилета. Оно было неровным, и моя эскадрилья парковалась на одной его стороне, еще две – на другой, но мы не видели друг друга, потому что между нами был бугор. Новое место, новый противник. Опыта у нас было совсем мало, потому что нашим единственным боем остался тот бой в мае против французов. Нам приходилось сопровождать *Ju-87*, которые были устаревшими машинами. У британцев были *Спитфайры/Spitfire* и *Харрикейны/Hurricane*, а у нас был приказ летать в близком сопровождении. Рандеву с бомбардировщиками происходили обычно над Булонью. Мы встречали их на высоте 4 000 или 5 000 метров и сопровождали эти тяжело нагруженные бомбами машины, которые направлялись через проливы к Маргейту/Margate и Рамсгейту/Ramsgate и другим британским портам, а также на перехват конвоев, которые шли по проливу от устья Темзы. Было очень трудно держаться рядом с ними на непривычной скорости, быть с ними на одной высоте и терять все преимущества, которые дают скорость, высота и маневренность. Мы понесли тяжелые потери в этих первых вылетах, потеряли нашего командира эскадрильи – он был сбит. *Спитфайры* поджидали нас на высоте и выскакивали из облаков на большой скорости, потом снова уходили вверх. После потери командиров эскадрильи и группы мне, как лейтенанту, пришлось принять под свою команду 8-ю Эскадрилью, после чего я служил в этой должности три с половиной года.

(Ралль был назначен командиром эскадрильи 25 июля 1940 года вместо обер-лейтенанта Лотара Эрлиха (Lothar Ehrlich), который погиб в бою против летчиков 610-й Эскадрильи RAF над ла-Маншем. Еще два летчика из эскадрильи Ралля погибли в тот день. - ВК)

Так что мы больших успехов не добились и выучили уроки под атаками *Спитфайров* и *Харрикейнов*, но не набрали достаточного опыта, поскольку не были в свободной охоте для боев с истребителями. Мы все время кого-то сопровождали, в большинстве случаев, *Ju-87*, которые уступали в скорости и маневренности всем находившимся там самолетам. После этого нас послали обратно в Германию для получения подкреплений и переоснащения, потому что мы понесли слишком большие потери. Должно быть, это было в конце июня.

СН: Насколько хорошо сражались британские летчики?

Выше всяких похвал. Они были хорошо обучены и настроены решительно. У них были хорошие машины и высокий боевой дух.

Над Ла-Маншем мы учились и понесли колоссальные потери в боях против Королевских ВВС. Я испытывал огромное уважение к ним.

СН: Полагаю, этот боевой опыт пригодился Вам, когда Вас позднее перевели в Россию?

Да, это точно.

ЖН: Значит, Вам тогда не удалось никого сбить?

Нет, успехов я не добился, и нас оттуда убрали. 7-й, 8-й и 9-й эскадрильями того авиакрыла тогда стали командовать лейтенанты. Мы переместились на базу близ Берлина, получили подкрепления и нового командира группы, а также новые машины. Делали по два вылета в день и стали крепко сколоченной эскадрилей. В сентябре 1940-го пришел новый командир группы, и мы получили приказ перебазироваться на аэродром к югу от Вены. Там пришел новый приказ и карты на перелет в Румынию, в Бухарест. Все это было немного секретным. Мы и представить себе не могли, что нам придется делать южнее Вены, так как война шла на Западе. На Востоке ничего не происходило!

Мы получили приказ защищать нефтяные промыслы и обучать румын летать на 109-х. Для того времени это была особая миссия, потому что официально Румыния была нейтральной страной. Тогда в этой стране еще находились британское, американское, французское и русское посольства. Хорошо помню день рождения короля Карла, который уехал вместе с мадам Лупеску (Lupescu), помню, как королем стал Михай, его сын: настоящий джентльмен, весьма уважаемый, но все еще очень молодой человек. Прошел парад в честь его дня рождения: промаршировали румынские войска, и немецкие офицеры были на трибунах рядом с американским послом. Это было немного забавно...

Мы летали, знакомились с местностью. Летали вместе с румынами, и у нас с ними сложились отличные отношения. В то Рождество я ездил в Германию на поезде, вернулся январе 1941-го. В один из вечеров я получил приглашение вместе с другом побывать на ужине у румын, в полной военной форме. Место это было близ какого-то замка в Бухаресте. Шел снег, было холодно, мы жили в отеле, а на аэродром ездили на такси. С этого ужина мы пошли пешком в отель, дел было часов в 11 вечера. По дороге я услышал шесть pistolетных выстрелов, и мы поспешили на главную улицу. Мы увидели немецкого офицера, который лежал на земле, и какого-то убежавшего гражданского. Мы погнались за ним, стреляя, и, когда догнали его, он выбросил свой pistolет в снег. Потом к нам присоединились какие-то водители такси, которые окружили его и не дали убежать. Этот

парень приехал из Турции с секретным заданием убить генерала Ханзена (Hansen). Он возглавлял германскую миссию в Румынию. У генерала на брюках были красные лампасы, и это парень высмотрел его через окно кафе *Bucharest*, которое находилось в здании отеля, человека с красными лампасами на бриджах. Но это оказался немецкий штабной офицер, лампасы которого имели другой оттенок красного, - подполковник. Этот агент убил подполковника. Потом были похороны, большая церемония. Были представители *Железной Гвардии (Garda de Fier)* и премьер Антонеску (Antonescu). Потом случился переворот. Много было перестрелок между румынами, и мы, немцы, оказались между двух огней. Каждый день мы ездили на аэродром, который охраняло кольцо верных присяге сил, окруженное внешним кольцом повстанцев. Все были расположены к нам дружелюбно, потому что мы были им нужны, но они продолжали стрелять друг в друга. Страну охватил хаос, и, в итоге, Антонеску был поддержан Гитлером в качестве законного лидера. На этом через пару недель все закончилось. Я оставался там, пока мы не переместились в Грецию, в Афины. Моя группа приняла участие в захвате Крита в мае 1941-го.

ЖН: Где вы базировались в Греции?

На юге Пелопонесского полуострова рядом с небольшой, очень старой деревней. Каждое утро, в 4 часа, мы вылетали к Криту.

ЖН: Насколько велика была часть, базировавшаяся у этой деревни?

Две группы и еще одно крыло – думаю, это было 77-е. Мы, моя группа, находились в подчинении у этого крыла. Мы летали над Средиземным морем от Акротирис/Акротирис к Криту. В это время там шли хаотичные бои с огромными потерями, но, в итоге, немцы взяли вверх.

ЖН: Почему для Вас это сражение было хаотичным?

Во-первых, план этой операции был известен британцам, и они знали, что мы придем туда. Во-вторых, парашютистов сбрасывали со слишком больших высот, из-за чего они висели в воздухе слишком долго, и их просто отстреливали. Их почти целиком уничтожили. На Крит бросили десант на планерах, но Крит – это гористый край, и они разбивались в оливковых рощах и еще большее количество людей погибло. Далее, немцы сбрасывали контейнеры с пулеметами, ожидалось, что наша передовая будет размечена флагами со свастикой, но их сбросили в расположение новозеландцев. Они подняли [наши] флаги, и мы уже не знали, кто есть кто и где находится. Это происходило в первые недели: было множество ошибок, но, в конце концов, мы добились своего, и британцы с новозеландцами бежали в Северную Африку. Нам эта операция совсем не понравилась. В воздухе боев не было, и нам приходилось атаковать наземные цели, толком ничего не зная. Не знаю, сколько это продолжалось, наверное, недели 2-3, после этого Крит прочно удерживался нашими, а нас вернули сначала в Афины, а потом в Румынию...

ЖН: Если приостановиться на Крите, где были Ваши цели: на аэродроме в Малеме/Maleme?

Малеме тогда уже был в наших руках, но под сильным обстрелом. На холме, на расстоянии стрельбы в упор, была [вражеская] артиллерия, которая вела огонь под садящимся самолетам. Еще одной проблемой с Малеме было то, что при взлете самолеты поднимали такое количество красной пыли, что мало что можно было разглядеть. Там было много столкновений из-за плохой организации: кто-то взлетал с одной стороны, кто-то с другой – в середине поля они сталкивались. Мне говорили, что в Малеме мы потеряли около сотни *Ju-52*, что было колоссальной потерей для транспортной авиации. Я подчеркиваю это, потому что позднее, в России, когда мы увязли из-за льда, снега и грязи на дорогах, мы отправляли грузовики обратно в Польшу и перевозили все на *Ju-252*, которых было мало. Те потери в районе Малеме так и не удалось восполнить...

ЖН: Насколько интенсивным был зенитный огонь в районе Малеме?

Когда мы подлетели туда первый раз, я не разглядел зенитного огня. Мы там просто приземлялись, заправлялись и взлетали, чтобы выполнить боевую задачу. На ночь мы ни разу не оставались. Мы видели, что [вражеская] артиллерия стреляет прямо наводкой. Ее подавили, но она отняла много жизней...

ЖН: А горючего Вам хватало?

Никаких проблем по сравнению с тем, что было позднее, особенно в Германии, когда его было совершенно недостаточно.

ЖН: В сражении за Крит Вы атаковали корабли Королевского флота?

Я – нет, но был у меня друг, который атаковал крейсер *York*, который сгорел в заливе Суда/Suda. Много лет спустя, в 1974-м, я был с визитом в Южной Африке в гостях у адмирала Южно-Африканского ВМФ в Саймонстауне/Simonstown. Мы говорили о войне. В итоге, я сообразил, что он был лейтенантом на крейсере *York* тогда, когда я на своем самолете делал над ним круги. К тому времени крейсер уже сгорел...

ЖН: И потом Вы вернулись в Румынию?

Да, где мы получили новые самолеты. Это были *Me-109F* с круглыми законцовками крыльев и новым двигателем. Это была прекрасная машина, мы полюбили ее и почувствовали себя с ней гораздо сильнее. Вскоре после этого началось наращивание группировки наших сил в Румынии, и мы не представляли себе, для чего это, пока один армейский офицер не появился у нас и не сказал, что мы собираемся воевать с Россией. Никто не поверил в это! Это противоречило всей военной доктрине! Война на Западе еще не завершилась, она была разгаре! Зачем идти на Россию?! Теперь мы знаем, зачем. Его целью была Россия, а все другие операции были отступлениями в сторону...

Война в России только начиналась. С того момента и до 1944 года я находился в южной части России, летал над Кавказом, Сталинградом, Днепропетровском, везде, где были большие дела. Это была очень мобильная война в отличие от северной части Русского фронта, который был в большей степени позиционным. Весной я вернулся в Германию, чтобы защищать небо Рейха, сражался против 8-й Воздушной Армии/Eighth Air Force, против *Мустангов/P-51 Mustang*, *Лайтнинггов/P-38 Lightning* и *Тандерболтов/P-47 Thunderbolt*.

СН: Расскажите, как Вы были ранены в первый раз.

Дело было в ноябре 1941 года. Я был в полете где-то между Таганрогом и Ростовом. Было очень холодно, температуры падали до -40. Время было после полудня, вылет относился к свободной охоте (fighter sweep), и мы с моим ведомым наскочили на русских. Только-только начало смеркаться, когда я сцепился с русским и сбил его. Он вспыхнул, пламя было столь ярким, что меня слегка ослепило. Мое внимание рассеялось, и мне в хвост вошел русский. Он попал в мой мотор, после чего тот заглох. Дело было над русской территорией, так что я, само собой, развернулся, чтобы вернуться к нашей передовой линии: это не была четко выраженная линия, но я разглядел немецкие танки. Лечу на запад, пытаюсь сесть на брюхо, но тут вижу, что там, где я собираюсь коснуться земли, находится балка. Это было что-то типа небольшого оврага, лежавшего как раз поперек направления моего полета. Самолет шлепнулся на землю и снова подпрыгнул – я перемахнул через этот овраг и толкнул вперед ручку управления самолетом, после чего сел на брюхо уже на другой стороне. Это было последним, что я запомнил: удар, и я потерял сознание. О последовавших за этим событиях я узнал уже от своего ведомого, который стал делать надо мной круги и смотреть, что происходит. Когда я плюхнулся на землю, крылья самолета

отвалились, отвалился мотор и, слава Богу, что они отвалились, потому что машина не загорелась. Я застрял в обломках. Рядом оказался немецкий танк – его экипаж выбрался из машины и вытащил меня из кабины. Я был без сознания и не помню, как это произошло. Позднее, в тот же вечер, я оказался в какой-то сгоревшей школе в Таганроге. Там было что-то вроде перевязочного пункта, так что медицинской помощи мне там оказать не могли.

СН: Повезло Вам...

Да, удача была со мной. Я сломал позвоночник в трех местах: восьмой и девятый грудные позвонки и пятый поясничный позвонок. Мою правую сторону и ногу надолго парализовало...

СН: Сколько раз Вы были ранены во время войны?

Три раза, но сбивали меня восемь раз. Я садился на брюхо на ничьей земле, я выпрыгивал [с парашютом], меня подбирали немецкие танкисты и так далее. Мне всегда везло за исключением того, что я был трижды ранен. Первый раз это была моя спина, потом меня подстрелили и ранили прямо в лицо и в руку, третий раз я выпрыгнул с парашютом. И пилот *Тандерболта* отстрелил мне большой палец левой руки.

(На Восточном фронте Ралль был также вынужден совершить аварийные посадки после того, как его самолет был поврежден в боях против советских истребителей

- 9 июля 1943 года к северу от Белгорода

- 13 июля 1943 года на аэродроме Угрим в Белгородской области)

СН: Вы встретили свою жену, Герту (Hertha), находясь в госпитале?

Да. Она была врачом, и мы встретились после того, как я совершил аварийную посадку в России. Мы отступали, под рукой не было рентгеновского аппарата, хаос был полный. Но меня эвакуировали вовремя, и я оказался в Румынии. Там мне сделали рентген, и доктор сказал: «Летать? Можете забыть об этом!» Мой позвоночник был сломан в трех местах, все мое тело было в гипсе... Через неделю я был в поезде, дорога на нем до Вены заняла восемь дней. Пришли врачи, и у меня на груди (*вероятно, на бинтах – ВК*) записали все то, что со мной случилось. Меня отвезли в госпиталь, и на следующее утро Герта оказалась врачом, который пришел осмотреть меня. Потом она стала моей женой.

СН: На каких самолетах Вы летали?

Мессершмитт Bf-109 во всех его версиях: *E, F, G* и *K*, ну и, само собой, на *Фокке-Вульф-190/Focke-Wulf Fw-190*, но мне 109-й нравился больше, потому что я хорошо его знал. Что касается 190-го, я летал только на длинноносой версии *D*, но ближе к концу войны и то всего несколько вылетов.

СН: Не могли бы Вы сравнить свои самолеты с истребителями союзников?

После ранения (*в ноябре 1944 года – ВК*) меня примерно на четыре месяца назначили руководителем *Школы Ведущих Истребителей/Kommandeur der Verbandsführerschule des Generals der Jagdflieger*. К тому времени мы сформировали эскадрилью, оснащенную трофейными самолетами, и летали на них: *P-38, P-47, P-51*, там же было несколько *Спитфайров*. Моя левая рука была все еще бинтах, но я летал на всех этих самолетах и был полон желания изучить и оценить их. У меня очень хорошее впечатление оставил *Мустанг*, и его сильно отличал в лучшую сторону его мотор. Получив эти машины, мы налетали на них примерно 300 часов. До этого мы понятия не имели об их летных качествах и характеристиках. У *P-51* из мотора не вытекало масло, это была просто фантастика. Это

было одним из его качеств, которое произвело на меня впечатление, но я также интересовался электрическими стартерами, которых у нас не было. Из-за этого запуск авиадвигателя посреди русской зимы становился очень трудной задачей. У нас были инерционные стартеры. Кабины всех этих самолетов были куда более комфортными. В *Bf-109* было невозможно летать по семь часов, настолько тесными и узкими были кабины. Мне кабина *P-51* показалась очень просторной, ну просто фантастически. Двухмоторный *P-38* был великолепной машиной, но, по моему мнению, *P-51* был самым лучшим. Определенно, *Спитфайр* был отличной машиной, но он не мог находиться в воздухе так же долго, как *P-51*. Я думаю, это было решающим фактором. В нем летчик мог провести семь часов подряд, а мы летали не дольше чем 1 час 20 минут.

СН: Это – большая разница для воздушной войны.

Да, нам приходилось снижаться из-за того, что горючее было на исходе, потом искать ближайшую авиабазу, чтобы дозаправиться, а у них горючего было еще на три часа.

СН: Исходя из Вашего опыта, кто из командиров, с которыми Вы служили, был сильнейшим лидером в истребительной авиации?

Могу сказать, что все, кого можно назвать, являются моими хорошими друзьями и были ими. Это [Йоханнес Штайнхофф \(Johannes Steinhoff\)](#), Адольф Галланд (Adolf Galland), Ханнес Траутлофт (Hannes Trautloft), Вернер Мельдерс (Werner Mölders) и Дитер Храбак (Dieter Hrabak). Поскольку Храбак был моим командиром крыла одно время, а теперь он мой ближайший друг, я уважаю его как летчика-командира и как человека. Вообще. Во время войны я служил в авиакрыле *JG-52* исключительно на Восточном фронте.

СН: Как Вы относились к шефу Люфтваффе Герману Герингу? Правда ли то, что большинству летчиков он не нравился?

А как он мог нравиться? Вероятно, до войны он проявил способности. Он был выдающимся организатором, который помог воссоздать военную авиацию после ПМВ. Кроме того, он был выдающимся летчиком-истребителем во время ПМВ. Как вы знаете, он был ранен в 1923 году, серьезно ранен. Ему пришлось пользоваться морфием, чтобы избавиться от болей, и он пристрастился к этому. Должно, быть это изменило его характер. К моменту нашего знакомства я относился к нему прохладно. Это был большой, толстый человек, очень чванливый, и не только я, но и мои товарищи ощущали, что он потерял связь с действительностью. Определенно, его не уважали как главу ВВС. В реальности он не руководил военной авиацией – это были другие люди, но не Геринг. Герман Геринг мог позволить себе говорить глупости Гитлеру. Он мог при Гитлере во время *Битвы за Британию* начать распространяться о том, как он одолеет Королевские ВВС, в чем не было правды. Мы там такие потери понесли среди истребителей, от которых за всю войну не смогли оправиться. Он мог сказать: «Мы снабдим Сталинград (окруженные войска – ВК), авиация с этим справится», чего на самом деле он сделать бы не смог, и это оказалось необоснованным и обошедшимся дорого обещанием...

СН: Некоторые говорят, что Ханс-Ульрих Рудель, выдающийся пилот *Штуки*, был немного маньяком. Вы с ним были знакомы?

Абсолютно точно, он в чем-то был маньяком. Я летал в его истребительном сопровождении несколько раз. Они осуществляли обычные для пикировщиков вылеты, мы сопровождали. Дело было в России, конечно. Он был великим летчиком, летавшим на *Штуках*, несомненно, в конце концов, он уничтожил 519 танков, не считая всего остального, что о чем-то говорит. После войны я сидел с ним в американском лагере для военнопленных во Франции. Потом нас «одолжили» Королевским ВВС. Меня послали в британскую *Школу Командиров Истребительной Авиации/British Fighter Leaders School* в Тангмире/Tangmere. Это сделали для проведения допросов, которые длились три недели. Там я тоже был с

Руделем, мы даже спали в одной комнате. Когда живешь бок о бок с кем-то, знакомишься близко и начинаешь понимать ход мыслей человека. Но я его и раньше знал. Так или иначе, меня и в самом деле озадачил его эгоцентризм. Он сам считал себя великим, и это вызвало у меня некоторое отвращение...

СН: Что Вы помните из своих встреч с Гитлером, таких, как тот момент, когда он награждал Вас *Дубовыми Листьями* и *Мечами* к *Рыцарскому Кресту*?

Первой была встреча в ноябре 1942 года, когда мне вручили *Дубовые Листья*. Как Вы знаете, награды, следовавшие за *Рыцарским Крестом*, начиная с *Дубовых Листьев*, вручал лично Гитлер. Я был там с Штайнхоффом, в то время он был *гауптманом* Штайнхоффом, а я *обер-лейтенантом* Раллем. Там еще были люди, всего нас было пятеро. Определенно, на нас произвела впечатление штаб-квартира в Восточной Пруссии - *Вольфшанце/Wolfschanze* в Лотцене/Lotzen. Мы вошли, он стоя вручил нам награды. Мы расселись вокруг камина, и он спросил нас, из каких мы были частей, каков был наш боевой опыт и так далее. Все вопросы такого рода, вполне обычные. Ну, уже вскоре он начал свой монолог, зная о том, что мы вернемся в свои части и повторим там то, что он сказал, и сделаем свои комментарии в том смысле, какой он великий человек... Он начал говорить об усилении противовоздушной обороны, развитии новых транспортных путей в России и железнодорожной сети и тому подобное. Он говорил о ширине железнодорожной колеи, о том, что ее нужно подогнать под немецкий стандарт, распространить ее вглубь страны. Это будет экспансией Третьего Рейха на Ближний Восток – строительство деревень и городов и всего для этого необходимого. Это было программой, которую он вынашивал в своем мозгу, вне всякого сомнения. Тогда я спросил его, вероятно, слишком расхрабрившись, перебил и спросил: «Несмотря на все это, как вы думаете, сколько еще продлится война?» Гитлер ответил: «Ну, я не могу вам сказать. Возможно, это будет открытой [на восток] территорией (*вероятно, речь шла о территории завоеванной в СССР и Азии – ВК*). У нас там будут поселения, и, когда враг выдвинется из глубин азиатских степей, мы защитим эти земли. Ну, просто так же, как и во времена Чингисхана.»



Ралль (слева) в сентябре 1943 года беседует с Гитлером после получения Мечей к Рыцарскому Кресту

<https://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/military-obituaries/air-force-obituaries/6299837/Generalleutnant-Gnther-Rall.html>

СН: Не был ли Штайнхофф тогда под таким впечатлением, что Гитлер несколько помешался после встречи с ним недалеко от Сталинграда?

Да. Это случилось до катастрофы в Сталинграде и до Эль-Аламейна. Это был поворотный момент в войне. После этого мы стали отступать. Он был чрезмерно оптимистичен. Через девять месяцев мне пришлось снова ехать на встречу с ним, чтобы получить *Мечи*. К тому

времени мы потеряли 6-ю Армию в Сталинграде, потерпели поражение под Эль-Аламейном и проиграли в Северной Африке. Знаете, и в подводной войне наступили тяжелые времена, и теперь это был совсем другой Гитлер. Он больше не говорил о реальных вещах. Он говорил такое: «Я вижу глубокую долину. Вижу полосу на горизонте,» и это все было нонсенсом. Он говорил о сказочных цифрах касательно наших людских ресурсов и [промышленного] производства – все это было из мира фантазий. Мы видели, что это человек потерял уверенность и лишен твердости. Третий раз я видел Гитлера, когда меня вызвали для получения свидетельства о награждении *Дубовыми Листьями и Мечами*. Оно было выгравировано, покрыто позолотой и сделано очень красиво, с прекрасной рамкой.

СН: Вы его до сих пор храните?

Нет, все было украдено в Вене, скорее всего, русскими. Некоторые свидетельства еще можно увидеть, но не мои. Я отдал их своей жене и сказал ей спрятать их в безопасном месте. Когда мы вернулись через пару лет, мы их не нашли. В то время было только 16 человек с такими наградами: Адольф Галланд, Хельмут Лент (Helmut Lent), Вальтер Новотны (Walter Nowotny). Лент и Новотны погибли на войне. Вальтер Эзау (Walter Oesau), Дитрих Пельц (Dietrich Pelz), Хайнц Бэр (Heinz Bär) получили тогда награды из рук Гитлера. Потом у нас был ланч, и, как обычно, он начал говорить. Основной темой его речи было надвигающееся вторжение союзников. Шел январь 1944 года. Все ожидали их высадку на побережье Ла-Манша, пытаюсь угадать, когда оно произойдет, на чем они придут и так далее. У Гитлера были свои идеи на этот счет, и было заметно, что он мечется и определенного представления у него нет. Кроме того, знаете, для него было весьма типичным такое представление: у британцев всегда есть проблемы с оппозиционными партиями – с лейбористами, с профсоюзами и так далее. Мне было очевидно, что этот человек слегка тронулся умом. У него не было четкой, серьезной концепции происходящего. Какими бы ни были проблемы у британцев, они всегда объединялись в военную пору, - они были единой нацией.

СН: Какое впечатление произвел на Вас реактивный истребитель *Me-262*?

Это определенно было другое измерение. Когда я сел в его кабину первый раз, меня больше всего поразила тишина. Если вы находитесь в кабине обычного самолета с поршневым двигателем, в ваших наушниках стоит страшный шум, вокруг шумно и тому подобное. Этого не было в *Me-262*. Полет контролировался с земли через радиопередатчик. Мне отдавали приказы, такие как «теперь ускорьте работу двигателей, добавьте оборотов.» Слышимость была отличная. Еще одним новым моментом было то, что ручку газа нужно было переводить очень медленно. Если ты ускорялся слишком энергично, двигатели мог перегреться вплоть до возгорания. Кроме того, тебе надо было раскрутить двигатель до 8 000 оборотов в минуту или вроде того и только после этого - отпустить тормоза и начинать выруливать. В отличие от *Bf-109*, который не имел носового шасси, но имел хвостовое колесо, у 262-го было трехстоечное шасси. На той стадии самолет был несколько тяжелым в управлении и медленным при посадке и взлете, но великолепен, когда набирал скорость. Он был на порядок лучше всех старых самолетов.

СН: Как Вам нравилось вооружение *Me-262*?

Мне не пришлось пострелять на нем, потому что, налетав около на нем 15-20 часов, я стал командиром авиакрыла *JG-300*, оснащенного 109-ми. Я осуществил только учебные полеты, но не пилотировал его в бою.

СН: Как Вы чувствовали себя в качестве командира *JG-300*?

Я пришел к ним в конце февраля или в начале марта 1945-го. Эта часть уже не была крылом – она была осколком ранее существовавшего крыла, потому что одна из его групп

находилась на севере. Как вы знаете, в авиакрыло входят три эскадрильи. В это время американцы вышли к Эльбе, отрезали эту эскадрилью, но некоторые сумели бежать на юг. В моем распоряжении были только две недоукомплектованные эскадрильи. Скажу вам, что это было типичной картиной: когда я прибыл в часть, чтобы принять на себя командование, я приехал туда на джипе, потому что самолета для меня не нашлось. Я командовал *Школой Ведущих Истребителей*, мне просто прислали джип и передали: «Вы отправляетесь в Платтинг/Platting, в Баварию, чтобы принять под свою команду *JG-300*.» Приближаясь к месту назначения, я увидел, что несколько самолетов припаркованы на стоянке. Мой водитель сказал: «Опа, нас атакуют!» Мы остановились и укрылись на обочине. Аэродром атаковали *Лайтнинги*, и, когда я наконец прибыл на место, 15 наших машин горели...

СН: Это были 109-е?

Да, и это ознаменовало мое прибытие на новое место службы. На следующий день нас перебросили на юг, и с того момента мы не проводили боевых операций. У нас не было радара, мы не знали, что происходит в воздухе. Был слабенький контакт с дивизионным командованием. Далее мы переместились в район к югу от Мюнхена. На пути к Зальцбургу я распустил авиакрыло, поскольку для нас война окончилась. Я сказал командирам групп: «Все кончено, лучше расходитесь по домам.» Мы раздали все, что у нас было, включая продукты, летчикам и наземному персоналу. Потом мы отсалютовали друг другу на прощание, после чего каждый уже был сам по себе. Сами понимаете, настоящие боевые операции к тому времени прекратились. Даже офицеры, старше меня по званию, приходили в мой штаб и спрашивали, можно ли остаться в нашем расположении, потому что просто хотели пережить все это.

Плохое было время. Покинуть расположение можно было только на своих двоих. О планировании полетов и каком-то контроле не было речи. Я был занят тем, что пытался раздобыть горючее для самолетов. Сами понимаете, без него не полетишь. Если вам раньше приходилось слышать о том, что пришли американцы и распустили такое-то и такое-то авиакрыло, это происходило именно в такой ситуации: мы были сами по себе и сами за себя.

СН: В чем заключалась миссия авиакрыла *JG-300*? Ожидалось ли, что Вы продолжите операции по перехвату противника и будете атаковать бомбардировщики?

В начале – да, но это время [к тому моменту] давно прошло. В феврале 1945-го обычные истребительные операции были уже невозможны. Мы делали вот что – мы сами искали себе возможные цели. Мы не имели понятия о том, где находится противник в какой-то момент времени. Мы были в полном неведении.

СН: Что Вы знали об операции *Bodenplatte* - массированной атаке на аэродромы союзников в январе 1945 года?

Я был в госпитале, потому что ранее мне отстрелили большой палец на левой руке, рана все еще не затянулась, и в нее попала инфекция. Я слышал об этой операции от старших офицеров. Вы знаете, что в ее ходе мы потеряли многих из наших наиболее опытных командиров эскадрилий, и это были невосполнимые потери. Насколько я знаю, в той операции мы потеряли 58 командиров летных частей.

СН: Какой истребитель союзников было труднее всего сбить?

В начале войны мы осуществляли вылеты на небольшие расстояния и вступали в бой со *Спитфайрами*, которые превосходили наши самолеты. И не забывайте про *Харрикейны*. Однако *Спитфайр* был самым опасным для нас на ранней стадии. Я сам летал на нем, и это был весьма и весьма классный самолет. Он был маневренным, имел хорошую

скороподъемность. Потом, в России, мы первоначально столкнулись с устаревшими машинами. Русские потеряли около 7 000 самолетов в первые три-четыре месяца войны, но они неплохо выучили свои уроки и начали производить машины получше: *МиГи*, *Яки* и *Ла-5*. *Ла-5*, разработанный Семеном Лавочкиным на основе раннего и неудачного самолета *ЛаГГ-3*, у которого был рядный двигатель водяного охлаждения, пошел в серию в 1943-м с большим радиальным двигателем. Это был мощный, превосходный самолет, послуживший основой для выпуска более совершенных версий: *Ла-5ФН* и *Ла-7*.



Ралль (в центре) на Восточном фронте в 1942 году. Слева – Карл Грацц (Karl Gratz), справа – Фридрих Ваховяк (Friedrich Wachowiak). Все - кавалеры Рыцарского Креста из авиакрыла JG-52

<http://www.luftwaffe.cz/rall.html>

СН: Советский генерал Иван Кожедуб, ведущий ас союзников ВМВ с 62 победами, неоднократно вспоминал бои против летчиков авиакрыла JG-52. Он также считал, что Ла-7 был лучшим советским истребителем.

Да, это была отличная машина. Я помню, что как-то раз я гнался за *Лавочкиным* на большом расстоянии от него, давал полный газ, но не мог настичь его. Он был чертовски быстрым. И потом, за счет иностранной помощи, в особенности на юге, близ Кавказа, где я сражался, у них появились *Спитфайры* и *P-39 Аэрокобра/Airacobra*. *Аэрокобры* мне нравились, русские их тоже любили, но они уступали *Vf-109*. *P-39* была чертовски хорошей машиной, мотор у нее был за кабиной пилота.

Если говорить об обороне Германии, то главным противником был *Мустанг*. Это был исключительно классный самолет, у него была грандиозная продолжительность полета, что для нас было новым измерением. *P-47 Тандерболт*, который, как вы знаете, сбил меня, мы узнавали сразу. У него была колоссальная скорость пикирования, которая могла достигать до 1 400 км/час, тогда как у *Vf-109* она была не выше 1 000 км/час. Я быстро понял это, когда они гонялись за мной. У него была значительно более прочная конструкция, однако я считаю *Мустанг* лучшим боевым конем, который был у вас в качестве истребителя сопровождения.

СН: Как для Вас закончилась война?

Я находился в Айнринге/Ainring близ Зальцбурга, когда война закончилась. Я с моим личным составом отправился в путь, мы шли всю ночь и вышли к американцам, которые нами особо не заинтересовались, так что, когда рассвело, мы решили вернуться. Близ озера Хиемзее/Chiemsee нас задержали. Американцы отвезли меня в Зальцбург и поместили в тюремную камеру. Из Зальцбурга я попал в Ной Ульм/Neu Ulm, потом в Хелибронн/Helibronn, и там уже встретился с контрразведчиками. Они знали мое имя и

сказали, что все офицеры ВВС должны быть допрошены. Меня среди семерых других отправили в Англию для допросов.

СН: Возможно ли было такое, что американцы и англичане хотели рекрутировать офицеров *Люфтваффе*, поскольку начиналась Холодная Война?

Да, и был момент, который я никогда не забуду. Был там такой мистер Рид/Reed. Во всяком случае, он так представился. Когда он появился, чтобы забрать меня, он спросил: «Майор, я так понимаю, что вы летали на 262-м?» Я ответил: «Да, летал.» Он знал обо мне и о том, чем я занимался, больше чем я сам. Потом он спросил: «Есть ли у вас желание помочь нам в строительстве реактивной авиации?» Ну, война была позади, и ответил: «Да, конечно.» Он также хотел знать, было ли у меня желание отправиться в Англию, а потом в Америку. Его последний вопрос был таким: «Будете ли вы сражаться вместе с нами против японцев?» Ну, тут я сказал: «Нет,» и он спросил, почему так. Я сказал ему, что они были нашими союзниками, и на это я пойти не могу.

СН: Было ли это для Вас вопросом чести?

Конечно.

СН: Как случилось, что Вы начали службу в новом *Люфтваффе*?

Генерал Штайнхофф и Дитер Храбак обеспечили это. Я работал в промышленности и школе Салем/Salem (*известная школа-интернат в Германии – ВК*), где моя жена была врачом. Мне прислали приглашение, и 1 января 1956 года я отправился в Бонн, где снова поступил на службу в военную авиацию в чине майора. После этого я прошел переподготовку, сначала в Германии, а затем в Соединенных Штатах, где летал на самолете *F-84 Thunderjet*. Это было на базе ВВС Люк/Luke в штате Аризона. С тех пор я провел довольно много времени в вашей стране.

СН: Должно быть, район авиабазы Люк сильно отличался от того, что Вы привыкли видеть в лесистой Германии?

О, да, это было замечательное время. Там было очень красиво... Я вернулся, получил назначение на штабную должность и стал офицером проекта по [внедрению] *F-104* – самолета *Starfighter*, что потом снова привело меня в Штаты.

СН: Это было то время, когда *F-104* ставили на вооружение в Германии?

Да. Я проводил много времени в Палмдейле/Palmdale, штат Калифорния, и на авиабазе Эдвардс/Edwards. Позднее я стал генералом и командиром дивизии, потом начальником штаба 4-й Тактической Авиационной Группы Союзников, был начальником штаба ВВС Германии.

СН: Когда Вы ушли в отставку из *Bundesluftwaffe*?

В конце 1975-го.

СН: Чем Вы занимались после ухода с военной службы?

Я работал в промышленности, был в советах директоров на позициях советника. Я до сих пор связан с некоторыми отраслями промышленности. Много путешествовал по Штатам... Это стало прекрасной возможностью познакомиться поближе с моими бывшими оппонентами. Я дружу с полковником Хабом Земке (Hub Zemke), это кто-то из его (5-го) Истребительного Крыла отстрелил мне палец, и мы точно знаем, кто это был. Это был

Джозеф Пауэрс (*Joseph Powers* – американский летчик, который сбил Ралля 12 мая 1944 года)... В Штатах у меня много друзей.



Ралль в последние годы жизни

Интервью, взятое Колином Хитомом - <https://www.historynet.com/aviation-history-interview-with-world-war-ii-luftwaffe-ace-gunther-rall.htm>

Интервью, взятое Джеймсом Холландом - <https://www.griffonmerlin.com/wwii-interview/gunther-rall/>

Прочие источники - https://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCnther_Rall

Перевод и компиляция - Владимир Крупник

Автор перевода благодарит Андрея Усикова (Перт, Австралия) за редактирование текста.

Возврат к главной странице www.warsstory.org