

ХАНС-ЙОАХИМ ХЕРМАНН (HANS-JOACHIM HERMANN)



Ханс-Йоахим (Хайо) Херманн (1913-2010) начал свою карьеру в пехоте, в 1935 году перешел в Люфтваффе. В 1936-1937 годах [воевал в Испании](#). В начале ВМВ участвовал в [Польской](#) и [Норвежской](#) кампаниях. К 1940 году он стал командиром 7-й Эскадрильи 4-й Бомбардировочной Эскадры (KG 4) и принял участие в [Битве за Британию](#) и в [Греческой кампании](#), в 1941 году - в [воздушных атаках на Мальту](#), позднее – на [Арктические конвои](#), сыграв большую роль в разгроме [каравана PQ-17](#). На его счету много потопленных кораблей и судов общим водоизмещением 70 000 тонн.

В июле 1942 года Херманн получил назначение в генеральный штаб Люфтваффе и принял участие в организации борьбы с ночными налетами бомбардировочной авиации союзников. Совершая боевые вылеты в одноместном истребителе, он записал на свой счет 9 побед, один раз был сбит. В конце 1944 Херманн стал командиром 9-й Авиадивизии. Он сыграл ведущую роль в создании истребительной группы, предназначенной для таранных атак на бомбардировщики союзников - *Rammjäger Sonderkommando Elbe*. В нее входили добровольцы возрастом 18-20 лет. 7 апреля 1945 года из 120 истребителей этой группы, поднятых в воздух, вернулись только 15.

За боевые заслуги Херманн был награжден Рыцарским Крестом и Железным Крестом с Дубовыми Листьями и Мечами. После войны он провел в советском плену 10 лет. В 1953 году он возглавил попытку побега из лагеря для высокопоставленных нацистов, находившегося в Дегтярске (Свердловская область.) Заключенные планировали уйти в Северный Казахстан и воспользоваться там помощью немцев-спецпереселенцев, а затем пробраться через Каспийское море в Иран. До августа 1941 года один из участников планируемого побега служил в Иране и надеялся воспользоваться старыми связями. Впрочем, несмотря на тщательную подготовку, побег не состоялся — кто-то из заключенных донес на заговорщиков администрации.

Херманн вернулся в Германию в 1955-м. Бывший летчик получил диплом юриста и приобрел известность благодаря тому, что защищал в суде лидера неонацистской партии [Отто Эрнста Ремера](#) (Otto Ernst Remer, 1912-1997), а также отрицателей Холокоста [Дэвида Ирвинга](#) (David Irving) и [Фреда Лойтера](#) (Fred A. Leuchter). Херманн принадлежал к когорте убежденных нацистов, которые так и остались уверенными в том, что сражались за правое дело.

Вниманию читателя предлагаются интервью, взятое у Херманна в 2008 году Джеймсом Холландом (James Holland), и фрагменты из книги *Слуги Дьявола/Servants of Evil* (2001) историка Боба Кэрразерса (Bob Carruthers).

Джеймс Холланд: Я знаю из Ваших мемуаров, что вы родились в Киле и что Ваш отец служил в военно-морском флоте. Не могли бы Вы рассказать еще что-нибудь о своем детстве?

Мой отец побывал на войне. Он служил на торпедном катере - *die Schmalboot*.

Есть ли Вашей семье военно-морская традиция?

Моя мать родилась в Вильгельмсхафене/Wilhelmshafen, мой дядя бы *морским солдатом/see soldat*, это были специальные части. Морских солдат посылали служить в Восточную Азию в период восстаний в Китае, еще до ПМВ.

Из книги *Servants of Evil*. Херманн излагает официальную точку зрения руководства Третьего Рейха о причинах немецкого вторжения в Польшу, связанного с необходимостью возвращения Германии земель с немецкоязычным населением:

Это было необходимо исправить. Предложение Гитлера о проведении референдума было отвергнуто поляками, которых, к сожалению, в этом решении поддержали британцы и американцы. Это и привело к конфликту. Так или иначе, я принял участие в той войне, и я всегда говорил себе, что мы сделали то, что должны были сделать, что немцы должны были сделать. Если бы мы смирились с несправедливостью, мы были бы наиполнейшими идиотами за всю историю.

Я был немного старше большинства, мне было 25 или 26 лет, когда началась война в 1939-м. До того я учил историю, слушал моих учителей, рассказывавших о ПМВ, о [Версальском Договоре](#) и об этой позорной 231-й статье, в которой вина за войну возлагалась на Германию. Так что, после того, как Гитлер пришел к власти, мы могли сказать: «Слава богу, теперь у нас снова есть армия, теперь мы можем все расставить по местам и вернуть земли, которые у нас отняли...

Херманн об одном из эпизодов Польской кампании:

Когда я смотрел сверху на наступающую армию, все выглядело захватывающим. Где бы мы ни продвигались вперед, а весь сектор наступления был километров 200 в длину, можно было видеть, как стреляют пушки или как горят дома, как разворачиваются бои. Казалось, весь ландшафт поглотила война. Но я думал о том, что поляки предали нас после ПМВ, и говорил себе: «Что ж, теперь ты принимаешь в этом участие, теперь у тебя есть шанс устранить несправедливость, которую поляки совершили по отношению к нам.



Польский город Велюнь/Wielun. 1 сентября 1939 года

Мы освободили Польшу во время ПМВ. Тогда она была провинцией России. Мы дали им независимость и сказали: «Вы снова можете обзавестись своим королевством!» Но были ли они благодарны нам? Ничуть! После войны поляки ополчились на нас и отобрали у нас часть Пруссии и Верхнюю Силезию. Это было великой несправедливостью. Когда начинаешь думать о 1 сентября 1939 года, нужно помнить об этом. Когда я шел в бой против поляков, помня о том, как они нас предали, я чувствовал большой патриотический подъем, так и было. Если сегодня кто-нибудь скажет: «Как вы могли это сделать? Так началась война!», я скажу, что это нонсенс, ничего не началось 1 сентября. Война началась только тогда, когда британцы и французы объявили нам войну двумя днями позже.

Один из эпизодов Норвежской кампании:

Нас отправили в Норвегию, потому что британцы высадили свой корпус в Бергене, и мы получили задание атаковать участки их высадки и корабли поддержки. Когда мы прибыли на место, мы обнаружили, что аэродром просто забит немецкими самолетами. Затем я разглядел ВПП, которая была относительно свободной. Я приземлился – у меня был большой груз бомб, и самолет продолжал катиться вперед. То ли ВПП была слишком короткой, то ли я сделал что-то не так. Самолет уперся в узкую дорожку на дальнем конце полосы. Ребята из моего экипажа в страхе повыскакивали из самолета, но я остался в своем кресле. Они стали орать: «Ты сейчас взлетишь на воздух! Выбирайся оттуда!» Однако у меня был настрой как у капитана, который хочет уйти на дно вместе со своим кораблем. По счастью, ничего не взорвалось, но момент был неприятный...

Джеймс Холланд: *Я, по большей части, интересуюсь периодом Вашей службы в бомбардировочной авиации по время Битвы за Британию. Очевидно, Вы были превосходным тактиком, Вами были еще до войны написаны статьи, посвященные тактике бомбардировочной авиации. В этой связи, меня также интересует этот аспект Вашей карьеры. Вы хорошо знали Геринга и встречались со всеми старшими офицерами Люфтваффе – мне интересно, что Вы чувствовали в связи с этим и что думали о них...*

Об этом есть книги с фиолетовыми полосами. В 7-м томе (вероятно, речь идет об изданной в Германии немецкой версии истории ВМВ – ВК), посвященной войне против Британии – воздушной войне, Вы можете прочесть, где я был до и после этого. Она переведена на английский.

В своей книге Вы писали о том, что летали на планере. Когда Вы этому научились?

В 1934-м, до того, как я в 1935-м поступил на службу в Люфтваффе. Я был солдатом и проходил курс базовой подготовки.

Это было частью подготовки пехотинца?

Нет, это было делом добровольным, и для этого я должен был принять участие в сборке летательного аппарата. Это было моим хобби, и я должен был платить за это. Я всегда интересовался воздухоплаванием

А Вы когда-нибудь думали о том, чтобы поступить в ВМФ, как Ваш отец?

Да! Я пытался. Они спросили меня: «Как у вас с английским?» Я учил французский 9 лет, латынь 6 лет и английский – 4, и по этой причине меня не взяли на флот.

Интересно. А Вы в то время знали, что ВВС являются элитной составляющей германских вооруженных сил?

Нет, у них не было статуса элиты. Мы были обычными солдатами, но многие молодые люди думали, что лучше летать, чем маршировать. *Люфтваффе* отдавали предпочтение... Позднее, когда авиаторы стали летать по всей стране и их могла увидеть публика, они стали все больше превращаться в особое звено *Рейхсвера*.

Вы были мастером высшего пилотажа...

Да, я был в большей степени летчиком этого типа. Но однажды один из моих учителей спросил меня, что я думаю о том, чтобы слетать из Китцинга/Kitzing в Киль на выходные, чтобы повидать родителей, когда идет непогода и единственный путь вернуться на аэродром – лететь вслепую? Тогда-то я и решил перейти в бомбардировочную авиацию, из практических соображений.

После ПМВ Ваша семья осталась в Киле. Чем занимался Ваш отец? Остался ли он во флоте?

В Киле были крупные [промышленные] предприятия, они работали на военно-морской флот, например, строили подводные лодки. Думаю, он был техником на производстве.

Мне не совсем понятно, почему Вы получили назначение в боевую часть до того, как окончили курс подготовки летчика бомбардировочной авиации...

На первой стадии моей подготовки я решил пойти на бомбардировщики. Для более крупных самолетов полагалась продвинутое обучение. Это было уже не для летчиков-истребителей.

Я был поражен тем, сколько раз Вы получали дисциплинарные взыскания. Это просто кажется чем-то запредельным. Было ли это естественным, и в какой степени, как Вы полагаете, Вы были проблемой как своевольный человек?

Интересный вопрос. Определенно, я был исключением. Я старался обучаться по-особенному и пробовать что-то новое. Это было делом опасным, само собой, и иногда я получал за это выволочки, а потом был отправлен в Испанию.

Кажется, порядки тогда были очень строгими. Должен сказать на основе того, что я знаю об обучении в RAF в 1930-х, у Вас все было строже, чем в Британии...

Прочитав мою книгу, Ваши английские товарищи были поражены, поскольку у них все это было бы невозможным. Они говорили мне, что у них все было намного свободнее. Я читал книги о Ваших героях. В том, у нас было больше дисциплины в процессе обучения, не было особой трагедии.

Ваша отправка в Испанию была наказанием, как я полагаю. На самом деле, Вы многому там научились и стали более классным летчиком.

Да, научился гораздо большему, чем мои товарищи, оставшиеся в Германии.

Из книги *Servants of Evil*. Херманн о войне в Испании:

Самолет Поликарпова И-16 «Рата» (по-испански – крыса – ВК) был лучшим из всех, появившихся в Испании. Был случай, когда Рата меня обстреляла..., после чего в фонаре кабины появилось довольно много пробоин. В самолетах некоторых из моих товарищей

по [Легиону Condor](#) после схваток с Ратами насчитывали до 250 пробоин. Это был и в самом деле трудный соперник. Его было невозможно разглядеть на горизонте. Они сближались с нами, прилетая с аэродромов в Алькала-де-Энарес/Alcala-de-Henares и в Хетафе/Getafe, из окрестностей Мадрида, быстро набирали высоту, и их там было просто невозможно разглядеть. Потом они неожиданно оказывались рядом!

Рату также невозможно было услышать. Это была ее особенность. В воздухе все происходит абсолютно бесшумно, скрытно, а потом из безмолвия приходит смерть. Так вот это было. Ты думал, что наблюдаешь за Ратой на расстоянии, потом крохотная точка становится огромной с ее здоровенным мотором у тебя перед носом, а потом она открывает по тебе огонь.

Раты часто приближались к нашим самолетам в лобовых атаках. Это было делом опасным. Мы могли хорошо защитить себя с хвоста. У нас был стрелок в хвосте и внизу, в «чаше», - мы ее называли «горшком», еще у нас был наблюдатель, который мог вести огонь в заднюю полусферу. Еще у нас были пулеметы, которые торчали в обе стороны в боковых окнах, но с фронта мы были уязвимы. По этой причине офицер генштаба Крафт фон Дельмензинген (Kraft von Dellmensingen) приказал установить пулеметы в наших крыльях.

Херманн об эпизоде во время налета на Бильбао:

Еще один летчик из Легиона летел передо мной и левее. Неожиданно между нами пролетела Рата, и с тем парнем все было кончено. Его самолет загорелся и немедленно превратился в огненный шар. Самолет просто рассыпался и упал на землю, разваливаясь на части. Это было сильным шоком, но лишь на десятую долю секунды, не более, и я тогда выучил урок на будущее. Когда ты в боевом вылете, держи курс на цель. Это – твой долг, ты должен его выполнить. Само собой, ты знаешь, что тебя может постичь та же участь – на войне как на войне. Но нет ничего хорошего в зацикливании на этом, если даже ты только что видел, как твой товарищ взорвался в воздухе. Мне всегда казалось тщетным тратить много эмоций, когда кто-то погибает. Позднее я отправился на войну, решив для себя раз и навсегда: иди в бой, делай свое дело хорошо, действуй решительно. Ты должен добиваться целей, ты должен побеждать.

Я попал в Испанию, как я думаю, потому, что мой командир в Тюрингене/Tübingen хотел избавиться от меня. Я сделал кое-что, не вписывающегося в понятия о дисциплине, и, когда моему командиру сказали отправить одного человека в Испанию, он выбрал меня. Сначала я рассматривал это как наказание и был разочарован, потому что у меня были другие цели. Меня вот-вот должны были отправить на курсы обучения «слепым полетам», чтобы я сам смог учить этому других, но командир сказал: «Слушай, ты можешь сделать это потом, сначала побывай в Испании...»

Через какое-то время, проведенное в Испании, я стал воспринимать это не как наказание, а как приключение... Я был занят перевозкой войск, перебросил более 2 000 человек через море, потом мой самолет был переоборудован для бомбардировок. В мой Ju-52 загружали шесть 250-килограммовых бомб, и я делал сложные боевые вылеты, в основном, атакуя суда, преимущественно мексиканские и советские транспорты, которые шли в порт Картахена. Нас сопровождали итальянские Савойя Маркетти 81/Savoia Marchetti 81. Во время налетов на пригороды Мадрида, который республиканцы стойко обороняли, имели место серьезные воздушные бои. Мы были заняты бомбометанием, а наши Хейнкелы/Heinkel-51 несли ощутимые потери.

Джеймс Холланд: Хорошо смеется тот, кто смеется последним. Я был изумлен тем, однако, сколько раз Вас наказывали. Ну, например, когда Вы сбросили бомбы на Ньюкасл уже позднее, в ходе войны... И Вы точно знали, что произошло... Если

бы это сделал летчик RAF, никто бы не... Для летчика RAF все это было без разницы.

Это просто другое отношение. Я не могу сказать, что я был обычным парнем. Меня приняли на службу, и я делал свое дело все лучше и лучше. Учить то, с чем я был уже знаком, было не по мне. Я старался все усовершенствовать и начал писать вместе со своими друзьями, которые тоже хотели писать об этом. Мы соревновались в работе по определенным темам. Одна тема была такой: «Как бомбардировщику лучше всего добираться до Англии?» Я прорабатывал тактические вопросы и занял, в результате, призовое 3-е место.

У Вас сохранились эти записи?

Да, черновики. Или вот: «Как вести бой с противоборствующей стороной?» Или: «Кем должен быть командир авианосца: офицером *Люфтваффе* или офицером *Кригсмарине*?» Ну что-то сходное. Призы распределялись следующим образом: сначала, не зная имени и звания автора, моей работе присудили первое место. Потом жюри присмотрелось и спросило: «А кто этот человек, и сколько ему лет?». Меня сразу понизили до второго места. «А какое у него звание? Лейтенант!?» Понижают до третьего места. Это было довольно забавно...

Вы кажетесь человеком, очень жестким по отношению к себе, и такое же мнение сложилось у меня после прочтения Вашей книги. Вы в своей книге сами себя критикуете. Вы злитесь на себя за промах при бомбометании, когда Вы атаковали корабль, что было делом непростым, даже если бы он был большего размера. Согласны ли Вы с тем, что являетесь перфекционистом?

Вы ставите перед собой цели и хотите достичь их, хотите стать совершеннее. Мне нанесли визит представители компании *Junkers*, которая производила бомбардировщики. Они привезли мне для ознакомления новый инструмент – прицел для точного сброса бомб при пикировании. Я провел испытания, в ходе которых мы пытались попасть в цель, но я не думал, что все шло как положено. Мы пытались угодить в цель, делая все по-простому: мы были новичками в этом вопросе. У нас был *Хейнкель-111/Heinkel-111*, до этого *Юнкерс-52*. Когда мы получили *Ю-88*, у нас было мало времени на получение дополнительного опыта. Стать первоклассным пилотом пикирующего бомбардировщика было непросто....

Ваше мнение о Ю-88, Вам он нравился?

Да, это была превосходная машина. Позднее, когда мы наносили удары по Вашим городам, бомбежка с горизонтального полета, как делали Ваши бомбардировщики, была уже лишена смысла.

Вы, очевидно, выучили много уроков в Испании, но считаете ли Вы, что Люфтваффе также выучило важные уроки?

Когда я вернулся в Германию, я получил приказ написать отчет о моем опыте. Потом я был приглашен к начальнику штаба [Удету](#) (Ernst Udet; 1896-1941) в Берлин для доклада. На все это мне дали 3-4 недели. Все это можно найти в моей книге. До 1942 года я был фронтовым летчиком, осуществив примерно 220 вылетов. Затем, безо всякого дополнительного обучения, я получил назначение в генштаб *Люфтваффе*. Я всегда писал отчеты о моем боевом опыте и передавала их своим командирам, и мне всегда сопутствовал успех. Однако мои повышения по службе не были молниеносными.

Вы свои отчеты писали по собственной инициативе?

Да, всегда. Этим я завоевал признание, и в генштабе подумали: «Нам нужен такой человек, как он.» Да, так вот это и случилось. Я никогда не думал, что ни с того ни с сего попаду в генштаб. Мои коллеги по летной службе не проявляли интереса к написанию отчетов.

Вы пришли с фронта в генштаб, а в нем служили немолодые люди эпохи ПМВ, генералы, полковники, которые не разбирались должным образом в новой технике и в новой тактике современной воздушной войны...

Одним вечером Геринг стал говорить со мной о ночных полетах над Францией и Бельгией, о том, как находить цель в ночное время, и, когда он услышал о том, какие инструменты мы используем, он был абсолютно ошарашен. Понятное дело, эти люди не могли разрабатывать правила ведения боевых действий. Им нужен был человек с практическим опытом, при этом способный изложить его на бумаге и на этой основе выработать методологию. Мне пришлось самому расписывать правила ночной охоты...

Из всех Ваших описаниях боевых вылетов складывается такое впечатление, что Вы всегда сохраняли хладнокровие. Считаете ли Вы, что летная работа треплет нервы, или Вы всегда сохраняли спокойствие?

Должен сказать, что перед вылетом, когда ты готовишься к нему, прорабатываешь маршрут и т.д., ты ощущаешь беспокойство. Не знаешь, как все это пойдет и что будет в итоге... Но, когда я садился в самолет, я уже был в полном порядке.

Вы были настолько сконцентрированы на полете, что на страх уже не оставалось времени?

Все утрясалось. Я чувствовал себя в полной безопасности.

Уверенным в своих возможностях, уверенным в своем летном опыте?

Да, как только оказывался в кабине. Потом мы поднимались в воздух один за другим и шли над проливом [Ла-Манш]. Из разговоров с летчиками бомбардировочной авиации союзников и из чтения их мемуаров я вынес то, что многим из них становилось все труднее и труднее осуществлять каждый новый вылет. Лететь над Германией, быть под огнем зениток, быть под атаками ночных истребителей.

Да, это страшно, это ужасно. Но Вы сделали гораздо больше вылетов, чем любой союзный летчик, и мне интересно, как вы справлялись с этим, как держали форму? Ваша храбрость поразительна. Или Вы видите все это по-другому?

Я много беседовал с Питером Хинклиффом (*Peter Hinchliffe, летчик бомбардировочной авиации RAF в 1944-45 годах, автор книг и переводчик*), который перевел мою книгу. Его сбили в небе Германии. Я знаю, когда шли боевые действия, союзному командованию было труднее восполнять потери. Когда ежедневные потери стали расти, это имело тяжелые психологические и последствия. Были случаи, когда отдельные пилоты или другие члены экипажа больше не могли летать и попадали в руки врачей. Я могу это понять, потому что они были молодыми ребятами, ставшими пилотами, штурманами и наблюдателями. Они знали свое дело, но человек, сидящий в хвосте самолета, чувствовал себя очень одиноким, брошенным всеми... Бортстрелки, которые вели огонь в обе стороны, тоже чувствовали себя одиноко и брошенными на произвол судьбы. Я разговаривал с одним или двумя парнями, самолеты которых я сбил, и они сказали мне, что видели, как взрываются боевые машины и как они падают, объятые пламенем. И это было шоком для них. Само собой, мы чувствовали то же самое, нам приходилось уносить это в своей памяти, но, я думаю, мы были лучше подготовлены для таких зрелищ...

Я хотел бы отметить, что нагрузка на пилотов бомбардировщиков Люфтваффе и членов экипажей была значительно большей, чем на авиаторов союзных ВВС. У Вас было больше боевых вылетов, меньше отпусков, ротация у Вас была другой по сравнению с таковой у союзников, но при этом в Люфтваффе было меньше проявлений боевой усталости. Я не могу сказать, в чем тут причина... Лично Вы сделали столько боевых вылетов, что, вероятно, ни один плот союзной авиации не сделал и половины от этого числа. И Вы продолжали делать свое дело. Просто не укладывается в голове...

Ну, были разные ситуации. В Голландии, уже на службе в генштабе, я встретился с одним летчиком. Спросил его: «Что здесь происходит? Вы рассержены, у вас упал боевой дух, и вы несете большие потери.» Он ответил: «В каждом вылете мы теряем 10% машин. После 10 вылетов от нас не останется ничего.» Было и такое...

После войны я встречался с [Джонни Джонсоном](#) (*Jonny Johnson, 1915-2001*), и мы беседовали о том, каких результатов добилась каждая из сторон. У него было 40, нет – 38 побед. Он был наиболее успешным асом ВВС союзников. Он признался мне, что мы были лучше в этом плане. Он сказал: «У нас были такие же возможности, как у вас, но мы не добивались таких успехов, какие сопутствовали вам.» У меня нет этому объяснения. Когда я вел свою машину в своем 100-м боевом вылете, а большая их часть проходила в небе Англии, Франции и Польши, у меня не было такого чувства, что я вышел за пределы своих физических возможностей.

И Вы были рады тому, что можете летать и дальше?

Да, но в том, во время этой сотни вылетов у вас на глазах случалось разное. Само собой, не так уж приятно видеть, как гибнут твои товарищи. Например, над Польшей, во время второго или третьего вылета самолет, летевший рядом со мной взорвался и разлетелся на тысячу кусков. Такой опыт нелегко вычеркнуть из памяти...

Должно быть на Вас это подействовало?

Знаете, вашим парням из бомбардировочных эскадрилий приходилось очень и очень трудно. Эти долгие рейды на Лейпциг, Нюрнберг или Берлин были тяжелым испытанием. Но они с этим справлялись...

Я хочу вернуться немного назад, если можно... Не припомню, когда это было, - в начале или в конце войны, - Вы ведь придумали новый метод бомбардировки целей, закрытых облачностью. Как Вам это удалось? Было ли это Вашим изобретением?

Вы должны были понимать, что собираетесь бомбить. Если была облачность, иногда не сплошная облачность, нам было необходимо найти какую-то точку отсчета где-то по соседству, математически рассчитать [расстояние и время подлета] от этой точки и сбросить свои бомбы, скажем, точно через 4 минуты и 15 секунд. Это было нашим боевым заданием, и я был уверен, что мы попали в цель. Я заблаговременно узнавал, какой будет скорость ветра [в районе цели]. Для крупных целей, для городов в этом не было необходимости. Но были и такие цели, где нужно было применять специально выработанную методику. Но, поймите, какой была обстановка... Ты находишься в небе Британии и летишь по направлению к Манчестеру, Лидсу или Ливерпулю, а вокруг вас рой ночных истребителей. Ночные истребители создавали особую атмосферу, и ты вручаешь свою судьбу богу. Они выскакивали из темноты и иногда действовали по определенной схеме. Допустим, во Франции мы могли услышать, что навстречу бомбардировщикам подняли ночные истребители. Тогда мы поворачивали назад, делали круг над Францией и так избавлялись от них. Однако это не было обычным делом. Мы несли большие, очень

большие потери, такие потери, о которых говорил тот летчик в Голландии. После 10 вылетов от них не осталось ничего. Вот такая трудная работа...

Скажите, были ли у Вас мысли о том, что лучше было бы летать на 4-моторном, а не 2-моторном бомбардировщике? Предпочли бы Вы более крупную машину? Ведь у союзников были 4-моторные бомбардировщики...

Это была наша общая концепция военных действий. Мы должны были сражаться вместе с наземными войсками или с флотом. Нас [бомбардировочную авиацию] не создавали для стратегических бомбардировок, какие проводил [Харрис](#). (*Arthur Travers Harris, 1892-1984, командующий британской бомбардировочной авиацией*) Нас готовили и планировали к использованию для поддержки сухопутных войск, вторгающихся в Польшу, Францию, Россию. Для этих целей нужен разноплановый самолет, такой как *Ju-88*, не такой как *Ланкастер/Lancaster*.

Поначалу у нас не было 4-моторных машин, позднее появился *Хейнкель E 177*. Я летал на нем, я тестировал его. Знатный самолет, но два мотора удвоенной мощности, по моему опыту, были не тем, что требуется для войны.

Вы оставили превосходное описание полетов над Дюнкерком в конце мая 1940 года, рассказ о том, как Вы повредили один корабль и потопили второй. Вас зацепили зенитки, и Вам пришлось совершать экстренную посадку, но, по счастью, на своей территории...

Нет, это было не нашей стороне, я сел между передовыми линиями немцев и британцев. Мне пришлось выползть оттуда.

Должно быть, Вы были в отчаянной ситуации. Наверняка Вы волновались, не зная, удастся ли выжить, а если и удастся, не ждет ли Вас плен. Ваш самолет был подбит в первый раз, но, кажется, Вы сохранили хладнокровие. Вы всегда действовали должным образом в критические минуты и всегда знали, что делать?

Да.

Это не каждому дано.

Люди из моего экипажа всегда говорили, что я чрезвычайно спокоен в самолете, даже когда вокруг истребители и ведут огонь зенитки, - *спокоен, как слон (в оригинале - тверд, как верхняя губа британца/stiff as British upper lip – ВК)*. Наблюдатель смотрел, как веду себя я, я смотрел на него. Ты должен все делать именно так. Чтобы взять на себя эту роль, нужно немного энергии. Это не так легко.

Вы сделали несколько вылетов над [Дюнкерком](#)?

Да, два или три.

Вы видели дым над горящим портом? Другие рассказывают, что дым над Дюнкерком был виден за 100 миль.

Да, над Дюнкерком был дым. Там была сильная облачность, и я старался нырнуть в облака, чтобы оторваться от истребителей.

То есть, там было много истребителей RAF?

Они там были постоянно.

Не уверен, что Вы знаете об этом, но в свое время Томми (обычное у немецких солдат прозвище британцев – ВК), которые были на этом пятачке, обвиняли Королевские ВВС в том, что их там не было. А те говорили в ответ: «Мы были над облаками.»

Не знал об этом. Хотел бы вернуться к Вашему более раннему вопросу о том, как мы умудрялись осуществлять столько боевых вылетов. Это был вопрос выживания. Кроме того, например, чтобы добраться до Британии, у нас было около 30 минут полетного времени, а британцам приходилось летать до Берлина, что занимало в три раза больше времени.

Какими были Ваши жилищные условия в Схипхолье/Schiphol (пригород Амстердама, где находился аэродром – ВК)?

Там были домики, один на пятерых.

Условия были хорошими? Удобная постель, хорошая еда? Комфортно жили?

Дома сначала были пустыми, они стояли рядом с аэродромом и были реквизированы. У Люфтваффе была собственная мебель. Был дом со столовой, штабное помещение и т.д.

В каждом домике жил один офицер и члены его экипажа?

По 5-6 офицеров в одном домике. Остальные члены экипажей жили рядом.

Что Вы делали между полетами? В карты играли, книги читали, письма писали?

Мы ходили в небольшую деревню по соседству. Население относилось к нам хорошо.

Была ли у Вас возможность купить у них выпивку?

Нас интересовали девушки. Я жил в доме, где раньше жила семья одной из них, и она спрашивала: «А вы выиграете войну?» Мы отвечали: «Само собой, мы победим в этой войне!» Они узнавали из газет и радиопередач о том, что немцы уже везде: в Африке, на Балканах и т.д. Настроение у всех было хорошее...

Каким образом Вы узнавали о том, куда полетите? У Вас был вечерний инструктаж, или он проводился рано утром? Собирались для этого все эскадрильи, или их инструктировали по очереди?

Когда вылет был назначен в полночь, мы обедали и потом шли спать. Потом мы шли на аэродром.

Ну а инструктаж перед этим был?

Да, перед ужином.

А перед дневными налетами на Британию летом 1940-го был утренний инструктаж?

Да, утренний. Это был бы нормальный день.

И все на нем присутствовали?

Да, вся группа. Но иногда, если мы летели всей эскадрильей, было так, что я проводил инструктаж для всех ведущих пилотов, а они уже передавали информацию своим людям.

Инструктаж для ведущих пилотов. Где он проводился, на аэродроме или в штабе?

Для этого существовало специальное помещение с картами и т.д.

Был ли увязан инструктаж с погодными условиями?

Да, там присутствовал метеоролог.

Кто проводил инструктаж?

Командующий. Когда я командовал тремя [летными] частями, мне задавали цель, и я уже мог решать, как атаковать ее. Я решал, лететь ночью или днем, и пробовал и то и другое. Все происходило в пределах 24 часов. Но когда шла *Битва за Британию*, все было по-другому. Тогда больше летали крупными группами.

После падения Франции в июне 1940 года, что Вы думали о том, капитулирует Британия или нет, запросит ли она мира?

Мы, определенно, надеялись, но не думали, что Британия сдастся. Позднее, в 1941-м, когда я был во Франции, ходили разные разговоры. Говорили о том, что мы будем делать, что будут делать англичане. Это было до вторжения в Россию. Я был свидетелем интересной беседы с генералом Кёлером (*вероятно, речь идет о генерале по имени Carl-Erik Koehler (1895–1958) и его штабных офицерах - ВК*). Мои командиры сказали: «Давайте пойдем на Англию, если есть возможность. Если мы будем долго ждать, у британских войск будет время на перевооружение.» Что тогда стал бы делать британский флот? Люди говорили, что британский флот не осмелится покинуть базы на Оркнейских островах и вступить в бой в проливе [Ла-Манш], прямо у наших ворот. Я мечтал о том, чтобы отбомбиться по линкорам *Rodney* и *Nelson* – кораблям, достигающим в ширину 30 метров, и думал, что такая возможность мне представится. Почему Гитлер этого не сделал (*не вторгся в Великобританию – ВК*), я не знаю.

Комментарий автора перевода: *Это - любимая тема твердокаменных нацистов-ветеранов. Если бы не Гитлер, если бы не Геринг, мы бы высадились в Англии, взяли бы Москву, перерезали бы пути Атлантическим и Полярным конвоям, взяли бы Каир и т.д.*

Недавно в Британии была опубликована книга, в которой говорится о том, что Королевский флот в любом случае предотвратил бы германское вторжение. Я лично считаю, что совместными усилиями подводных лодок и *Люфтваффе* мы бы потопили Британский флот без больших усилий... Крупные корабли не смогли бы появиться в проливе. Это было невозможно: для нас это был учебный полигон – мы могли делать над ним по 3-4 вылета в день. Да в нем даже небольших кораблей, эсминцев, выходивших в море из баз, расположенных от Портленда до Саутгэмптона, всегда было 15 или 20, что-то около того. Они были для нас опаснее больших кораблей, но и они были вооружены зенитками не так чтобы очень хорошо...

Вы осуществили большое количество минных постановок?

Да.

Как это происходило? Вы пролетали над проливом на определенной высоте, потом снижались и сбрасывали мины, после чего они просто падали в море? На какой высоте Вы летели при этом?

Минные постановки, сброс их в нужном месте были очень опасным занятием. Например, возьмем Плимут, расположенный в заливе с очень узким проходом непосредственно в порт. Нам приходилось пролетать над этим проходом, где у британцев были очень и очень плотно размещенные зенитные батареи и автоматические пушки и пулеметы. А нам-то приходилось снижаться до 200-300 метров и медленно пролетать над проходом на скорости всего 300 км/час или около того! Этот пролет был каким-то кошмаром.

А какие мины Вы сбрасывали?

1 000 кг каждая. Если на них подрывался корабль водоизмещением под 5 000 тон или больше, ему была крышка.

Получали ли Вы повреждения от зенитного огня в этих вылетах?

Я не видел того, что в меня что-то попадало. Потом что-то можно было услышать по радиосвязи.

Помнится, Вы говорили о том, что зацепили заградительный аэростат над Саутгемптоном...

Да, было дело. Неприятный случай. Эти аэростаты были словно баррикады, и иногда, когда был сильный ветер, они поднимались до высоты 2 000 метров. Мне приходилось для сброса мин лететь на скорости 300 км/час. Эти мины были парашютными... Я снизился до 250 метров и, маневрируя для того, чтобы сбросить мину, влетел в аэростат. Мой самолет сильно накренился, мина была все еще со мной. Там многое требовало расчета, потому что, если ветер был слишком сильным, парашют с миной могло просто снести на сушу. Время падения мины нужно было свести к минимуму, чтобы ветер не повлиял на точность сброса.

Можете ли Вы вспомнить, какие потери понесла Ваша эскадрилья летом 1940 года? Они были большими?

Если и потеряли, то пару самолетов, это было не страшно. Так было вначале. Британцы не были готовы к тому, чтобы бороться с нашими технически сложными минами. Они не знали, что делать, когда мина лежит на морском дне. Мины были магнитными, и, если корабль проходил над ней, ничего могло и не случиться, но иногда она взрывалась после второго или третьего прохода над ней, при этом дополнительный эффект создавал шум винта корабля.

Вы думаете, эти мины применялись успешно, если сравнивать результаты их применения и собственные потери?

У британцев был флот из 900 кораблей, курсирующих вокруг острова и занятых тралением, обнаружением и уничтожением мин. Это стоило им больших усилий...

Замечали ли Вы то, что прибывавшие в качестве пополнения пилоты и члены экипажей были хуже обучены, [чем Ваше поколение]?

Будучи командиром эскадрильи, я должен был думать о том, как выполнить боевую задачу и на кого, скажем, возложить миссию по сбросу мин в районе *Land's End* (крайняя западная точка Великобритании – ВК). Был у нас худенький молодой паренек, который очень хотел совершить свой первый боевой вылет. Он жаловался на простой, и я сдался, но он так и не вернулся на аэродром... Эти новые пилоты умели летать, но боевого опыта у них просто не было.

Когда Вы летели к английскому побережью, видели ли Вы [десантные] баржи, которые строили во французских портах для намечаемого вторжения?

Нет, но меня всегда интересовал этот вопрос, и я у многих офицеров об этом спрашивал.

Вы сами и Ваши товарищи в то время ожидали, что вторжение состоится? Думали ли Вы о том, что есть такой план?

Да, конечно.

Я хотел бы задать Вам вопросы о Вашем командовании. Вы ведь встречались со всеми их них. Что за человек был [Кессельринг](#)? Был ли он хорошим командующим?

Да, он был обо мне высокого мнения, и я так же относился к нему. Он был хорошим человеком. Я встретился с ним впервые до войны, когда мы проводили штабные стратегические игры.

Из книги *Servants of Evil*. В феврале 1941 года бомбардировочная группа Херманна была переброшена в Сицилию и приступила к налетам на Мальту и Грецию. Херманн о налетах на Мальту:

Когда мы делали рейды на Валетту, где базировались военные корабли, нам приходилось строго, с математической точностью выдерживать курс, высоту и скорость, чтобы наводчик мог произвести точное прицеливание. Это было критически важно, и это было очень опасно. Там, внизу, зенитчики могли столь же точно целиться, и, когда они открывали огонь, это было что-то, мы это слышали. Ты можешь видеть, как перед тобой взрывается снаряд, кажется, что это очень близко, что на самом деле так и есть... Это были очень и очень непростые моменты, когда ты должен чисто и точно выйти на определенную цель, в то время как с земли по тебе ведут прицельный огонь.

6 апреля 1941 сброшенная Херманном бомба поразила британское судно *Clan Fraser*, с которого в этот момент в порту Пирея разгружали боеприпасы и взрывчатые вещества. В результате последовавшего за этим колоссального взрыва погибли еще 11 судов, находившихся в порту. Вспоминает Херманн:

Мы базировались на Сицилии, и перед вылетом я, кроме мин, загрузил на борт две бомбы. На самом деле, разрешения на это у меня не было. Мне сказали выгрузить их, но я лишь сделал вид, что так и поступил, и поднялся в воздух с двумя бомбами на борту.

Мы пролетели на небольшой высоте над Патрасским заливом и Коринфом. Сначала я сбросил свои мины над входом в гавань (вероятно, это был вход в гавань порта Пирей – ВК), остальная часть эскадрильи также высипала свои мины. Затем я взмыл вверх и сделал заход на большое судно, стоявшее у причала. Мы не стали пикировать и летели горизонтально где-то на 1 000 метров, не так уж и высоко. Лучи прожекторов шарили всюду и везде рядом с нами, огонь с земли был довольно сильным, но штурман не обращал на это внимания. Он смотрел в свой прицел, и я корректировал курс в соответствии с его инструкциями, пока он не сбросил те самые «запрещенные» бомбы.

Я спустился пониже, чтобы удостовериться в том, что мы попали в цель, и тут ударила взрывная волна такой силы, что я просто повис в воздухе, потеряв возможность управлять самолетом. Я было подумал, что самолету конец – я не мог даже представить себе, что мог произойти взрыв такой силы. Позднее я узнал: адмирал Каннингхэм доложил, что порт полностью разрушен...

Британцы больше не могли войти в гавань и выйти из нее, этот взрыв потопил суда с общим водоизмещением в 41 тысячу тонн. Как это случилось? Просто взорвалось судно с грузом боеприпасов. Было похоже, что все люди в порту были просто ошеломлены. Зенитный огонь прекратился, прожектора перестали крутиться, и я просто спокойно проплыл над всем этим, наблюдая за происходящим. Вдоль причалов взрывы были видны повсеместно, потому что уже разгруженные боеприпасы продолжали детонировать и летать над гаванью.



Clan Fraser горит в гавани порта Пирей

Но там был один британский солдат, и я очень хотел бы узнать его имя, - он был единственным, кто нацелил на меня свою 40-миллиметровую, выстрелил и попал в один из моих моторов. Я понял, что не дотяну на своей машине до Сицилии, поэтому решил лететь к острову Родос на одном двигателе. Мы капитально заправились перед вылетом, чтобы вернуться на аэродром, так что самолет был тяжелым и спускался все ниже и ниже, пока мы не оказались на высоте всего 50 метров над морем. Неожиданно я увидел скалы, торчащие прямо из воды. Я сумел проскочить мимо них, и мы решили сбросить часть нашего горючего, чтобы подняться выше. К сожалению, в топливной системе оказалась неполадка, и мы не смогли остановить утечку горючего. К тому моменту, когда мы добрались до южной оконечности Родоса, в наших баках оставались последние капли. Висел туман, и я не мог выбрать место для приземления. К этому моменту мы летели на высоте около 800 метров. Я хотел было вступить в радиоконтакт с аэродромом, но итальянцы, которые раньше управляли им, забросили его из-за того, что англичане их разбомбили. Мы смогли разглядеть один из разбитых итальянских самолетов, Савойю/Savoia, который все еще дымился.

Итальянцы отключили подачу электричества, но, по счастью, там оказался немецкий радист, у которого был движок для экстренных случаев. Он вышел на связь и передал мне азимут и расстояние, благодаря чему я снизился и прошел через облачность, просто планируя, и сумел приземлиться. Стрелка уровня топлива в баках была на нуле...

Джеймс Холланд: *Очевидно, Вы очень хорошо знали Геринга. Как человек он Вам нравился? Легко ли было с ним общаться? Мог ли он нравиться людям?*

Да. Много общался с Герингом, мы часто встречались. Он посещал меня, когда я был в боевых частях. Да, у меня есть определенное представление о нем. Я с ним часто беседовал, в том числе, в частном порядке, а также с его женой.

Ну что он был за человеческое существо (human being)?

Где Вы встречали человеческое существо среди политиков?

Из книги *Servants of Evil*. Херманн о Геринге:

Геринг, на самом деле, сыграл решающую роль в том, что я выбрал карьеру летчика. Я был пехотинцем и мотался с каской на голове и пулеметом по армейскому учебному полигону рядом с Берлином. Он подъехал – он был в форме пехотного генерала – и обратился ко мне: «Ну что, как тут идут дела? Не слишком ли тяжело? Не хотели бы Вы перейти ко мне?», и показал рукой на небо. На тот момент я не знал, кто этот человек. У нас не было телевидения, мы не знали в лицо верхушку вооруженных сил. Но он показал на небо и сказал: «Давайте туда, становитесь авиатором.» И я ответил: «Есть, будет исполнено, господин генерал!» Вскоре после этого я получил приказ отправляться в Берлин на медкомиссию ВВС, после чего все и началось...

Я не могу, даже с самыми наилучшими намерениями, высказать ни одного уничижительного суждения об этом человеке, потому что он сделал для меня слишком много хорошего. Он доверял мне и повышал меня в звании. Я не могу восхищаться им во всем, но, как сказал Шекспир, «он был человеком в полном смысле этого слова» (цитата из «Гамлета» - ВК)

Джеймс Холланд: С Вашей точки зрения, можно ли было найти к нему подход? Очевидно, он прислушивался к Вам, когда вы говорили с ним. Кажется, у него была такая способность – слушать людей моложе себя, таких летчиков как Вы. Могли ли Вы быть с ним откровенным?

Он был в максимальной степени человеком-практиком со времен ПМВ. С ним можно было говорить о личных проблемах...

И Вы чувствовали, что он слушает?

Да, конечно! Он занимался экономическими вопросами. Его сферой ответственности были Германия и Берлин, но другие административные органы находились в Восточной Пруссии, в Растенбурге. Оттуда приходили новые идеи на ежедневной основе: дайте нам то, нам нужно это и тому подобное. Существовало определенное соперничество между ним и ими. Но это было невозможной, очень сложной ситуацией: конкуренты Геринга находились рядом с Гитлером в Растенбурге, и, когда что-то шло не так, например, когда бомбардировщики вашего Харриса стали добиваться слишком больших успехов, виноват в этом оказывался Геринг! Часто было именно так. Однако первоначально производство и поставки самолетов-истребителей *Люфтваффе* не были первостепенной обязанностью Геринга. Это до войны контролировал генеральный штаб, а уже в ходе войны это было в руках Гитлера. Геринг не мог этому воспрепятствовать – это очень трудная глава в истории. За такое короткое время это не обсудишь, тут нужно прочесть очень много книг. Я прочел одну книгу о Харрисе, его бомбардировочной авиации и всей деятельности командования британских ВВС, но автор не спросил у Харриса разрешения на ее публикацию и не дал ему знать о том, что написано про него...

Все это остается очень большим вопросом в Британии. Это сильно разделяет людей. Есть те, кто думает, что это было делом хорошим, многие думают, что это не так. Я полагаю, что большинство британцев, скорее, испытывают стыд в связи с этим, если говорить честно...

Это вы о Бомбере Харрисе?

Несколько лет назад в Лондоне был установлен памятник Харрису. Через 24 часа его вымазали красной краской... Эта тема остается открытой раной в памяти людей. Многие чувствуют вину за происшедшее...

Но его открывала сама [Королева-Мать](#)...

Да, и это до сих пор трудная, спорная тема в Британии.

Как такое возможно? Вы ведь победили в войне.



Памятник Артуру Харрису, облитый красной краской. Надпись: Позор/Shame

Да, но время идет, и люди начинают задавать вопросы о том, что на ней происходило.

Особенно о роли Бомбера Харриса?

Всегда, всегда о Бомбере Харрисе. Прямо с того момента, когда война закончилась. Знаете, это потому, что слишком много гражданских погибло в результате бомбежек.

Но ведь Королева встречалась с личным составом эскадрилий Харриса во время бомбардировок, да и Черчилль там бывал. И они хвалили его.

Да, но не после того, как закончилась война. Черчилль дистанцировался от Харриса довольно быстро, потому что все сразу же осознали, что убийство сотен тысяч людей, – это пятно на репутации военного лидера.

Я читал в немецкой газете о военном музее в Канаде (в Оттаве – ВК), [где в аннотации к экспозиции, посвященной участию канадцев в бомбардировках Германии в годы ВМВ – ВК, говорится] о том, сколько несчастий Харрис принес Германии. Знаю, что люди протестовали против нее.

[Херманн имеет в виду события 2007 года, когда в первоначальной аннотации к экспозиции о канадских летчиках в составе бомбардировочной авиации RAF было написано следующее: «Массированные бомбардировки территории Германии привели к колоссальным разрушениям и большим потерям среди мирного населения. Значимость и моральная обоснованность стратегических бомбардировок... остается предметом ожесточенных споров. Командование бомбардировочной авиации стремилось сокрушить моральный дух гражданского населения и принудить Германию к капитуляции, разрушая ее города и промышленные предприятия. Хотя командование RAF и американцы уничтожили 600 000 немцев и оставили более пяти миллионов человек без крова, бомбардировки привели лишь к небольшому снижению производства военной продукции и только в конце войны.»

Эти слова сильно разгневали ветеранов, которые потребовали у сенатского подкомитета внести в него изменения. После консультаций с историками подкомитет счел аннотацию соответствующей фактам, но заявил, что музей должен внести в нее изменения. Измененный текст оказался длиннее оригинального и по-прежнему включал в себя сомнения в эффективности и моральной обоснованности бомбардировок. Однако он включил в себя гораздо больше подробностей, в том числе, свидетельства тому, что общественное мнение в союзных странах высказывалось в поддержку этой кампании, и факты о тяжелейших потерях, которые понесли экипажи бомбардировщиков союзников.

Новый текст был поддержан ветеранами, которые высказались в том плане, что первоначальный текст выставлял летчиков бомбардировочной авиации «военными преступниками.»]



Лондон, 1940 год

Из книги *Servants of Evil*. Херманн о бомбардировках британских городов:

Я бомбил Лондон, потому что англичане уже занимались тем, что бомбили Берлин, и еще как бомбили. Мы делали это только в отместку. Мы наносили ответные удары, и Адольф Гитлер, этот дьявол, всегда говорил, что если британцы остановятся, то остановимся и мы. Но британцы не остановились. Я летал на Лондон 23 раза и сбрасывал на него бомбы. Там не было точного прицеливания, в том, что я делал, не было никакого стратегического смысла. У меня были тяжелые чувства в связи с этим.

Я бомбил Сити, не знаю уже, какие еще части города, но все это было достойно сожаления.

Джеймс Холланд: Давайте вернемся к Вашим операциям в небе Британии. Припоминаете ли Вы атаки британских истребителей в 1940-м. Был ли Ваш самолет под их огнем и случалось ли, что Спитфайр/Spitfire повисал у Вас на хвосте, скажем, между июлем и октябрём 1940-го?

Да, конечно. Так было в начале. Были попадания в мой самолет, и я осуществил экстренную посадку на воду. Дело было близ побережья. Нам пришлось постоять на хвостовой части самолета.

Из книги *Servants of Evil*. Херманн рассказывает об этом эпизоде:

Мы оказались сами по себе над гаванью Дюнкерка. Под нами все было забито британскими солдатами, и я попытался сбросить свои бомбы на пару кораблей. Я промахнулся, и нас атаковали Харрикейны/Hurricanes. Мой самолет был поврежден, и один из двигателей задымил. Второй двигатель заглох. Самолет [потерял высоту] и заскользил по воде метрах в ста от пляжа. Всю кабину разнесло вдребезги. Неожиданно мы оказались под водой, но, слава богу, все выбрались наверх. У меня была травмирована рука, но я был вынужден на время забыть об этом. Большее значение имело то, что нам нужно было как-то убраться оттуда, поскольку англичане были неподалеку. Нас спасли, но больше мы над Дюнкерком не летали...

Можете ли Вы припомнить какие-либо атаки на британские аэродромы?

Да. Я не помню названий тех мест, но мы делали это, особенно не целясь, и еще сбрасывали осколочные бомбы.

От прочтения Вашей книги складывается впечатление, что летчикам Люфтваффе было присуще уважение к противнику...

К летчикам-истребителям? Да, само собой. Всегда так было, и они к нам так же относились.

Это очень интересно, потому что согласно британскому мифу о Битве за Британию именно Британия была Давидом, а Люфтваффе – Голиафом. Но, когда беседуешь с бывшими летчиками, создается впечатление, что было по-другому. Немецкие пилоты говорят: «Мы летали над Британией, и там нас всегда поджидали Спитфайры. Британские пилоты говорят: «Мы летали над Германией, и нас там всегда поджидали Мессершмитты.» Очевидно, Вы были уверены в победе, но одолеть RAF было трудно.

Что могли мы, что могли другие и что другие сделали лучше – все это было очень давно...

Удавалось ли Вам [иногда] выпить, было ли у Вас свободное время, или Вы только и делали, что летали, летали, летали? Были ли моменты, когда становилось полегче? Британские летчики ходили в пабы, выпускали пар и имели время расслабиться.

Я был командиром эскадрильи и старался повышать уровень нашей летной работы. У меня было мало [свободного] времени. Встречи с девушками были исключением. Я использовал свободное время для написания отчетов и времени зря не терял.

Был ли у Вас талисман, амулет?

Нет, но у других людей были.

Из книги *Servants of Evil*. Херманн об атаках на Полярные конвои:

Если ты атакуешь пароход, стремясь потопить его, то ты можешь сбросить бомбу так, что она летит горизонтально, или так, что она падает почти вертикально и падает на палубу или, прямо в трубу, если есть такая возможность. Или же ты пикируешь или планируешь в направлении судна и потом сбрасываешь бомбу. Но был еще один прием, разработанный теми, кто не верил в то, что судно можно потопить, сбросив бомбу сверху, потому что на палубе всегда было столько всякого хлама. Иногда это были танки, а когда бомба разрывается на нем, судно тонуть не станет. Используя тактику Schtekrübe/Турнепс, ты летишь очень низко, по диагонали к курсу судна, и выпускаешь бомбу с очень небольшого расстояния. Бомба ударяет в борт и пробивает в нем здоровенную дыру. Вода хлещет в нее, и судно идет ко дну. Само собой, применение этой тактики подразумевает огромный риск, поскольку люди на палубе видят, как атакующий самолет медленно, по прямой приближается к ним, могут вести точный огонь и без труда поразить цель...



Еще одно судно с грузами для СССР уходит на дно

Из книги *Servants of Evil*. Об атаке на авианосец:

Дело было в полярных водах, погода была такая: снежные заряды, чередующиеся с прояснениями. У британцев был авианосец, круживший поблизости и прикрывавший конвой. Я летел ниже облаков в направлении авианосца... Я немного набрал высоту, прижимаясь очень близко к верхней кромке облачности: мне все время приходилось считаться с тем, что истребители, взлетающие с палубы авианосца, могли атаковать и сбить меня.

Я тогда подумал, что, если авианосец войдет в полосу ясной погоды и яркого солнца, я окажусь в смертельно опасной ситуации. Поэтому я решил, что, когда авианосец выйдет из-за пелены следующего снежного заряда, подходящим моментом для пикирования и атаки будет мгновения, когда покажется его нос. Тогда я смогу сбросить бомбы по его центру. Таков, во всяком случае, был мой план. В тот момент, когда я начал пикировать, видимость была хорошей, и я попал под сильный зенитный огонь с носовой части авианосца. Я пикировал, он все больше и больше выдвигался в поле зрения, и тут англичане открыли такой сильный огонь, что попали в мой правый двигатель. Несмотря на повреждение, двигатель продолжал работать, но снарядом перебило тяги его управления. Заходя в атакующее пикирование, я установил малый газ обоим

двигателям, чтобы не превысить допустимую скорость. Теперь, подбитый и неуправляемый, правый двигатель ушел на взлетный режим. Мой самолет развернуло, я не смог удержать цель, и моя бронебойная бомба весом в 1400 кг упала в пяти метрах от авианосца. Это было чертовски трудно - подобраться к этим авианосцам.

Средиземноморье, 1943. Последние месяцы существования [Африканского Корпуса](#):

Мы сражались против кораблей Королевского флота. Там же были и самолеты Королевских ВВС, и мы все мы были в страшном напряжении. Тот парень, Мосбах (Mosbach), был очень способным, хорошим пилотом, но как-то раз он подошел ко мне и сказал: «Я вынужден доложить о том, что чувствую себя нехорошо. Думаю, меня собьют в этом вылете.» Я ответил: «Вы с ума сошли? Что с Вами случилось? Вы – не какая-нибудь пожилая дама.» - «Нет, - ответил он. – Я знаю, что становлюсь посмешищем, но у меня такое сильное чувство, что я сегодня просто не смогу лететь.» Я уставился на него и сказал: «Хорошо, Мосбах, я знаю Вас уже давно, и я ни разу не сталкивался тем, чтобы такой человек как Вы обращался ко мне с чем-то подобным.» Я был немного рассержен, но сказал ему: «Тогда оставайтесь дома!» Но он был сбит в следующем вылете и оказался в море на надувном плоту, потом британцы его подобрали. Но ужас был в том, что он получил сильные ожоги и потерял зрение...

1944 год. Херманн вспоминает об одном из налетов на Гавр в период вторжения союзников в Нормандию:

Я одолжил этого парня у кого-то, потому что мой штурман заболел. Когда мы приготовились к тому, что начать заход на цель, он повторял снова и снова: «А там есть заградительные аэростаты? А какие-нибудь зенитки там есть? Тут так много прожекторов» и тому подобное. Он хотел знать, собираюсь ли я заходить на цель в горизонтальном полете. Нет, сказал я ему, толку от этого будет мало, мы ни во что не попадем. Я собираюсь пикировать на цель. Он говорит: «Ну, тогда я, пожалуй, выпрыгну сейчас с парашютом.!» «Пожалуйста, прыгай,» - говорю ему. Он остался на борту, понятное дело, но скорчил такую мрачную рожу, словно собирался убить меня.

После всего, когда набираешь высоту и видишь эти пузатые аэростаты над собой, это слегка пугает, но ты должен сказать себе, что они не везде и что ты сможешь проскочить мимо них. Ну а этот парень стонал и охал всю дорогу до аэродрома. Мы не зацепились за эти тросы, но, честно говоря, нам просто повезло...

Джеймс Холланд: После войны Вы стали юристом. Знали ли Вы о каких-либо организациях, которые помогали немцам, находившимся в розыске за совершенные военные преступления? С Вашей точки зрения, существовала ли [ODESSA](#) как организация, или это миф?

Я вел множество судебных дел, я сам был под следствием, потому что защищал кого-то из тех, кто отрицал существование Холокоста. Я не могу говорить о том, что думаю по этому поводу. Для меня это слишком опасно.

Поразительно!

Даже сейчас это так. Должен сказать, что, с моей точки зрения, это лишено всякого смысла.

Источники

<https://www.griffonmerlin.com/wwii-interview/hajo-herrmann/>

<https://www.cbc.ca/news/entertainment/canadian-war-museum-changes-controversial-wording-on-wwii-bombing-1.635963>

[https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Clan_Fraser_\(1938\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Clan_Fraser_(1938))

<https://www.bandcstaffregister.com/page4391.html>

<https://66.ru/news/society/257195/>

Bob Carruthers. *Servants of Evil*. 2001



Слева – Джеймс Холланд; справа – Боб Кэрразерс

Перевод и компиляция – Владимир Крупник, Андрей Усиков

Возврат к главной странице www.warsstory.org