

ХАНС-ЭККЕХАРД БОБ

БИОГРАФИЯ, ФРАГМЕНТЫ ВОСПОМИНАНИЙ, ИНТЕРВЬЮ



Биографический очерк

Ханс-Эккехард Боб (Hans-Ekkehard Bob) родился 24 января 1917 года в городе Фрайбург-им-Брайсгау/Freiburg im Breisgau. 1 декабря 1936 года он начал службу в Люфтваффе в звании фаненюнкер/Fahnenjunker. Он провел свой первый год службы в летной школе *Luftkriegsschule Werder*, приступив к обучению пилотированию после шести месяцев базовой военной подготовки 1 июня 1937 года. В начале 1938 года он начал обучение в офицерской академии, после чего был переведен в Истребительную Группу/Jagdfliegergruppe 133, базировавшуюся в Висбадене. Свой первый вылет в ходе занятия германской армией Судетской области он совершил на биплане *Arado Ar 68*, сопровождая бомбардировщики и транспортные самолеты. По окончании этой кратковременной кампании Боб был переведен в *Истребительную Эскадру/Jagdgeschwader- JG 334*, оснащенную двухмоторными истребителями *Bf 110 Zerstörer* и базировавшуюся в Габлингене/Gablingen. Здесь он 1 сентября 1938 получил звание лейтенанта. В июле 1939 года он был переведен в 3-ю Эскадрилью 21-й Эскадры - 3./JG 21, базировавшуюся в Йезау/Jesau. 6 июня эта эскадрилья была перенумерована в 9-ю Эскадрилью *JG 54*. Свои первые боевые вылеты в период ВМВ Боб совершил в Польше и во Франции в качестве командира звена из четырех боевых машин. 10 мая он заявил о первой победе – им близ бельгийского города Тонгерен/Tongeren был сбит истребитель Королевских ВВС *Gloster Gladiator*. К концу Французской кампании на его счету уже были 4 победы. 1 августа 1940 года Боб был повышен в звании и стал обер-лейтенантом. 10 октября 1940 года он получил назначение на должность командира 7-й Эскадрильи (Staffelkapitän) - 7./JG 54, сменив обер-лейтенанта Шольца (Günther Scholz, по итогам войны 34 победы), ставшего командиром 3-й Истребительной Группы - III./JG 54. Однако уже 28 ноября Боб был переведен на должность командира 9-й Эскадрильи - 9./JG 54, которую он возглавлял до 1 августа 1943 года.

В период [Битвы за Британию](#) эскадрилья Боба стала одной из первой истребительно-бомбардировочных. Она была преимущественно задействована в атаках на морские цели, при этом ее главным оружием были 250-килограммовые бомбы. К 11 ноября 1940 года Боб имел на своем счету 19 воздушных побед. 7 марта 1941 года он получил *Рыцарский Крест/Ritterkreuz* из рук рейхсмаршала авиации Геринга. 21 марта во время полета на тренировочной машине *Bü 131* Боб сделал вынужденную посадку в акватории Шербурской гавани из-за отказа двигателя, но избежал травм...

В дальнейшем Боб участвовал в [Балканской кампании](#), сбив два югославских истребителя: *Bf 109* 6 апреля 1941 года (20-я победа) и *IK-2* 9 апреля. После завершения этой кампании Эскадрилья *JG 54* была оснащена новыми боевыми машинами *Bf 109F* и переброшена на один из аэродромов в Восточной Пруссии. 23 июня 1941, на второй день после вторжения в СССР, Боб записал на свой счет первую победу в этой кампании, сбив бомбардировщик *СБ*. Однако его машина была повреждена огнем бортстрелков советского самолета, что вынудило его совершить вынужденную посадку на занятой войсками противника территории близ города Радвилискис/Radviliskis. Он сумел через два дня добраться до расположения германских наземных войск... Второй раз его машина была подбита уже 13 июля, и он снова был вынужден совершить посадку в 50 км от города Дно: был пробит радиатор мотора. Советские летчики тоже умели стрелять: 30 октября в ходе свободной охоты Боб вступил в бой с истребителем *И-16*, и снова был поврежден радиатор его машины. Он посадил самолет *на брюхо* за линией фронта, и ему снова посчастливилось добраться до своих. К концу 1941 года Боб имел на своем счету уже 39 побед, а 29 сентября 1942 года эта цифра достигла 50.

Х.Э. Боб рассказывает об одном из эпизодов воздушной войны на Восточном фронте:



*Четверо асов JG 54. Ханс-Эккехард Боб, Вальдемар Вюбке (Waldemar Wübke), [Франц Айзенах](#) (Franz Eisenach) и [Гюнтер Финк](#) (Günther Fink, погиб 15 мая 1943 года).
Советско-Германский фронт*

*Война с Россией началась за сутки до этого, и обе стороны задействовали всю свою авиацию. Советская стороны бросила свои в бой летные части, не считаясь ни с чем. Бомбардировщики шли на запад, чтобы встретить наступающие немецкие наземные войска. Так было 23 июня, на второй день войны. Русские бомбардировочные части, оснащенные машинами *СБ-2* и *СБ-3* – двухмоторными бомбардировщиками – летели одна за одной, группами по 12 самолетов. Это было то, что мы, истребители, ждали. Мы тоже летали эскадрильями, без разрывов во времени, чтобы атаковать эти массы бомбардировщиков. 23 июня моя эскадрилья совершала полеты группой из 8 машин (два звена (*Schwärme*) в каждой) в районе Кедяйня. В 11.45 мы разглядели группу бомбардировщиков *СБ-2*, которые летели строем из трех эшелонов с 9 машинами в каждом... Моя эскадрилья немедленно атаковала их.*

В очень короткий промежуток времени мы сбивли 8 машин (большая их часть загорелась в воздухе), и каждый из моих летчиков смог записать на свой счет победу. Но одна

машина уцелела, вероятно, самолет ведущего. Он попытался ретироваться в восточном направлении на низкой высоте. Я атаковал его с большей высоты вместе со своим звеном, с хвоста и немного со стороны. По-другому из-за его малой высоты не выходило. Я открыл огонь из пушки и пулеметов. Мои трое ведомых атаковали самолет таким же образом, но, как ни удивительно, они не добились никакого результата. Дело выглядело так, будто машина ведущего была защищена особым способом, вероятно, она была бронирована. Только этим я мог объяснить, что наша стрельба не имела никакого воздействия на него.

Бомбардировщик продолжал лететь на небольшой высоте, стараясь уйти от нас, и из-за того, что у меня становилось все меньше горючего, я [снова] пошел в атаку. Я поровнял свою скорость со скоростью бомбардировщика, сблизился с ним с хвоста на 50 метров, чтобы хорошо прицелиться. Через какое-то время это сработало, и после моих попадания он загорелся, - огонь охватил оба двигателя и фюзеляж, но поразительным было то, что он все еще летел. Я нажал на полный газ, чтобы нырнуть под него. Само собой, я прошел вплотную с его хвостом и встретился взглядом со стрелком, когда он прицелился в меня и нажал гашетку. Все это происходило над лесом всего в 20 метрах от земли. Я был на одном уровне с бомбардировщиком, когда он попал в мою машину. Ее встряхнуло, словно раненого зверя, однако я сумел быстро отвернуть на юг. Неожиданно наступила тишина: мой двигатель заглох. Я был один в 20 метрах над лесом с заглохшим мотором...

У меня не было времени, чтобы оглядеться и поискать другие самолеты моей эскадрильи. У меня были лишь секунды, чтобы принять решение о том, как наиболее безопасно приземлиться. По счастью, у меня все еще была неплохая скорость, так что я смог немного приподнять машину. Вокруг меня повсюду был лес – до горизонта. В последнее мгновение я увидел в этом море деревьев небольшую проплешину, может, метров 200 в длину и 50 метров в ширину. «Давай, вот она, для тебя!» - сказал я сам себе. Все необходимые действия я делал автоматически. Была одна возможность сесть – на брюхо. У меня оставались секунды. Спойлеры (тормозные щитки на верхней поверхности крыла - АУ) подняты, отбрасываю крышку фонаря кабины. Я ударяюсь о кроны деревьев и касаюсь земли. В последний момент я поднял колени подальше от механизма педалей (управления рулем направления - АУ), чтобы ноги не переломало, когда будет корезить машину. Это было акробатическим трюком, и мне это удалось – мои ноги уперлись в приборную панель...

Машина коснулась земли, заскользила по грунту и остановилась через несколько метров, - при этом со мной ничего не случилось. Я глубоко и облегченно вздохнул. Тишина... Я огляделся, чтобы понять, видел ли кто-нибудь мою экстренную посадку примерно в 200 километрах за линией фронта. В каждом самолете была сумка с плечевым ремнем: в ней был сухой хлеб, первитин и две фляги с чаем.

Меня беспокоило, не выбросило ли мой комплект для выживания из кабины, но мне повезло: я выбрался из самолета и увидел, что сумка с ним лежит на земле рядом с крылом. Подхватив ее, я побежал в ближайший лес. В это время я слышал отдаленные голоса людей и лай собак. Они были на пути ко мне, и мне нужно было попытаться исчезнуть. Через какое-то время я уже шел на запад через лес, но лай собак не стихал, и я решил проломиться в густые заросли, превращенные в бурелом. Потом я руками вырыл яму размером с мое тело, залез в нее и укрылся, присыпав себя землей и листьями. Пока я неподвижно лежал, на меня накинута тысяча комаров. Им было куда меня кусать, потому что на мне был летний летный комбинезон. Они облепили меня всюду, где моя кожа была обнажена, и мне пришлось приложить все усилия к тому, чтобы вынести эту пытку, не издав ни единого звука...

В поздние послеполуденные часы я услышал звук мотора приближающегося Мессершмитта. Я сразу узнал его звук, а потом услышал странный звук другого мотора, который оказался гулом самолета-разведчика Хейнкель/Heinkel. Очевидно

было, что они нашли мой самолет на земле, и разведчик делал круги, пытаясь отыскать меня. Позднее я узнал, что летчики моей эскадрильи начали операцию по моему спасению. Мой школьный товарищ из Фрайбурга – лейтенант [Фридрих Рупп](#) (Friedrich Rupp) – в прошлом летал в эскадрилье самолетов-разведчиков. Когда-то, во время отпуска, я встретил его в моем родном Фрайбурге, и он пожаловался, что летает в роли разведчика, тогда я пообещал ему взять его к себе в эскадрилью. Мой бывший командир, [Ханнес Траутлофт](#) (Hannes Trautloft), помог мне, и незадолго до начала Русской кампании Рупп (тогда еще фельдфебель) оказался у меня в эскадрилье. Я немного потренировал его в качестве истребителя, и он остался с нами. Он оказался хорошим летчиком и вскоре был повышен в звании до лейтенанта. Позднее он добился таких успехов, что был награжден Рыцарским Крестом 24 января 1943 года.

Лейтенант Рупп возглавил ту спасательную миссию, раздобыв для этого самолет в разведывательной летной части, базировавшейся неподалеку. Затем он отправился в полет вместе с четырьмя Bf 109 в предполагаемый район моей вынужденной посадки и нашел его. Он попытался приземлиться на эту небольшую проплешину, чтобы вывезти меня оттуда. Перед мной возникла проблема: стоит ли мне показаться им на глаза и подвергнуть себя риску быть обнаруженным также и русскими? Поскольку был шанс спастись, соблазн был велик, но я принял душераздирающее решение остаться в своем укрытии. Решающей причиной для принятия такого решения было то, что у медленного самолета-разведчика должны были возникнуть трудности с посадкой. Я с грустью смотрел, как мои возможные спасители развернулись и ушли домой. Теперь я был окончательно сам по себе. Сначала я снова тронулся в путь, чтобы уйти как можно дальше от места моей посадки. Потом я снова зарылся в землю и стал дожидаться ночи, а когда она наступила, продолжил свой путь на запад, вывернув свой китель наизнанку, чтобы скрыть все свои знаки отличия и нашивки. Я шел, пока не наступил рассвет, и, в итоге, выбрался к небольшой лесной избушке. Здесь я надеялся немного отдохнуть. Я толкнул дверь и увидел в ней двух русских солдат. Обе стороны были в шоке... тут я сообразил, что эти два солдата являются дезертирами, поскольку они тряслись от страха, и это добавило мне что-то вроде ощущения безопасности. Небрежно бросив им «Хорошо/Karacho», я захлопнул дверь и исчез в лесу. Само собой, я не был полностью уверен в том, что эти солдаты не находятся на боевом посту или просто в строю и что они не станут мне помехой. Я продолжил свой марш на запад и через какое-то время понял, что за мной никто не гонится. Весь день я шел, иногда отдыхал и постоянно был начеку. На следующую ночь захотел передохнуть: снова вырыл яму, укрывшись листьями и ветками и немного поспал.

Рано утром я снова тронулся в путь. Через какое-то время я услышал доносившийся издали, с запада, гром артиллерии. Должно быть, это была линия фронта. Теперь мне нужно было быть более осторожным, поскольку местность стала более открытой. Лес остался у меня за спиной, передо мной были луга и поля. Я разглядел в 2-3 километрах от себя облака пыли – там где-то должна была находиться взлетная полоса. Но чья она – немецкая или русская? Подойдя поближе, я пополз вперед. Когда до взлетной полосы оставалось около 100 метров, я с огромным облегчением разглядел на людях немецкую униформу. Я сорвался и побежал туда, поднимая руки вверх и громко крича «Hier deutscher Offizier!!!» Они замерли и нацелили на меня свое оружие. Как они потом рассказывали, они было подумали, что я был партизаном: я выглядел очень странно со своей трехдневной щетиной, нечесаными волосами и кителем, вывернутым наизнанку, да еще весь в грязи.

Я снова громко закричал: «Здесь находится немецкий офицер, не стреляйте!!!/Hier deutscher Offizier, nicht schießen!!!» Они не стали стрелять, но отвели меня, словно пленного, к автомашине, в которой находился [подполковник Венк/Wenk](#), тот, который позднее стал генералом, командующим так называемой Армией Венка, который получал приказы от Гитлера в последние дни войны. Венк мне поверил после того, как я вывернул мой китель лицевой стороной наверх и во мне стало возможным распознать обер-лейтенанта Люфтваффе. Потом я вынул из кармана мой Рыцарский Крест и сел

на заднее сидение машины Венка. Когда он обернулся и увидел мой Крест, он сказал: «О, мы спасли храброго кавалера Рыцарского Креста и знаменитого летчика!» После испытаний последних дней я был растроган его словами до слез. Я снова был у своих...

В тот момент Венк был начальником штаба танковой дивизии, которая принимала участие в крупной операции по окружению противника. Мы поехали в штаб его дивизии, которая упорно пробивалась вперед. Я, летчик Боб, не зная об этом ничего, оказался где-то между двух огней. Я не чувствовал себя полностью комфортно в той ситуации. Иногда мы проезжали где-то метрах в ста от линии огня, и метрах в 500 я разглядел огромный русский танк (КВ-1?), который вел огонь в нашем направлении. В то время это был крупнейший танк в мире... Его башня не поворачивалась, гусеницы были разбиты, и он стрелял только в одном направлении, - по нашему командному пункту. В этом нам повезло, хотя у меня успел пробежать холодок по спине... К вечеру танковый бой стих, и мы побежали к командному пункту, который находился в [штабном] автобусе. Чтобы отметить прошедший день, Венк дал мне кружку с шампанским, которую я опрокинул одним глотком, сразу же окосел и уснул. Тем временем они сообщили в мою часть, что меня обнаружили на линии фронта. Меня отвели к танку, который был разведывательной машиной, в котором я почувствовал себя как в железном гробу. Было необходимо использовать бронированную машину, потому что нам предстояло пересечь передовую. Там мы попали под огонь [вражеской] пехоты, по броне защелкали пули, но все это казалось уже чем-то посторонним. Когда мы добрались до тыла, меня уже ждал Fieseler Storch... Там подготовили застолье, чтобы поприветствовать «блудного сына», но уже на другой день нас ждали новые боевые вылеты.

Отрывки из книги [Кристера Бергстрёма \(Christer Bergström\)](#)

Черный Крест – Красная Звезда. Немецкие и Русские Асы-Истребители в Бою/Black Cross – Red Star: German and Russian Fighter aces in Combat:

В ноябре 1942 года советские Западный и Калининский фронты перешли в наступление секторе германской Группы Армий Центр. Наступление поддерживали авиационные части, существенно превосходящие по численности силы Люфтваффе в этом районе. Для усиления германской авиационной группировки сюда были переброшены многочисленные эскадрильи, в том числе, из состава 3-й Группы 54-й Истребительной Эскадры – JG 54. Поскольку штатный командир Группы майор [Райнхард Зайлер](#) (Reinhard Seiler) находился в отпуске, ее возглавил командир 9-й «Дьявольской»/«Teufelstaffel» Эскадрильи Ханс-Эккехард Боб. 3-я Группа немедленно вступила в трудные бои. Главной задачей немецких летчиков-истребителей в этом секторе фронта был перехват больших групп самолетов Ил-2, создававших все больше проблем наземным войскам. 16-17 декабря 1942 года советская 292-я Штурмовая Авиационная Дивизия (ШАД), поддерживая 3-ю Ударную Армию, совершила более 100 боевых вылетов, потеряв при этом 6 машин. К этому времени в штурмовых эскадрильях стало появляться все больше машин с задним стрелком. «Пулемет задней полусферы стал очень неприятным сюрпризом для нас, - вспоминал Боб. – Задние стрелки были очень опасными, и мы всегда старались занять позицию в зоне, мертвой для них. Лично я предпочитал атаковать сбоку и целиться в кабину. В те дни я всегда летал на самолете с размещенными в подкрыльевых гондолах пушками, которые были эффективны против бронепокрывтия Ил-2.»

Вскоре боевые действия сконцентрировались в районе города Великие Луки, на левом (северном) фланге Группы Армий Центр, где советские войска успешно окружили немецкий гарнизон... Авиагруппа полковника Вильке (Wilke), оснащенная преимущественно самолетами Хейнкель-111, снабжала окруженные в Великих Луках части по воздуху. 26 декабря 1942 года советские войска прорвались в Великие Луки и рассекли немецкий гарнизон на две половины, настолько небольшие по размеру, что теперь грузы для них могли быть сброшены с воздуха. Две немецкие дивизии 29 декабря нанесли контрудар, пытаясь прорвать кольцо окружения. Обер-фельдфебель

Ойген-Людвиг Цвайгарт (Eugen-Ludwig Zweigart) из 9-й Эскадрильи, осуществлявшей прикрытие наступающих, записал на свой счет победы от 50-й до 53-й, заявив об уничтожении двух Ла-5 и двух Як-1. Истребители Ла-5, с которыми столкнулся в воздухе Цвайгарт, вероятно, были из 169-го Истребительного Авиационного Полка - ИАП, летчики которого заявили о 21 победе, в том числе, о 12 самолетах противника, сбитых в одном бою 29 декабря. Лейтенант Павел Гражданинов доложил об уничтожении двух Ю-87, один из которых он таранил, но сумел отделаться лишь травмами. Заявки 169-го ИАП превысили в три раза реальные потери Люфтваффе в этом районе в тот день, возможно, советские летчики включили в эту цифру победы, одержанные 30 декабря.

30 декабря, когда небо было ясным, советские 3-я и 6-я воздушные армии (последняя действовала сразу к северу от первой, в основном, против Демянского котла) наносили комбинированный и массированный удар по немецким аэродромам и наземным войскам между озером Ильмень и Витебском (? – АУ). JG 54 приняла на себя основную тяжесть воздушных боев. В этот день фельдфебель Хайнрих Брун (Heinrich Bruhn) из 1-й Группы (9 побед) и его ведомый, унтер-офицер Пауль Гротхофф (Paul Grothoff), были атакованы пятью Аэрокобрами 28-го Гвардейского ИАП (ГИАП) к югу от острова Ильмень. Капитан Анатолий Кисляков, возглавлявший звено, один за другим сбил два Me-109. Оба немецких летчика были взяты в плен, и Брун попросил представить его пилоту, который одержал над ним победу. По словам Кислякова, появление простого русского парня не произвело впечатления на Бруна, но он успокоился, когда ему сказали, что у сбившего его летчика на счету 11 побед... Тем временем лейтенант Фридрих Рупп из 7-й Группы JG 54 (тот самый друг детства Боба – ВК) записал на свой счет победы от 48-й до 50-й.

9-я Эскадрилья в эти дни записала на свой счет 6 побед, в том числе, 2, одержанные Бобом и 2 – Айзенахом. Лейтенант Рудольф Клемм (Rudolf Klemm) одержал 300-ю победу эскадрильи. Еще большего успеха добились 1-я и 2-я группы JG 54, противодействовавшие 6-й Воздушной Армии и заявившие о 15 победах в тот день. Всего 30 декабря JG 54 записала на свой счет 45 побед, при этом все немецкие эскадрильи потеряли в тот день между озером Ильмень и Витебском, по меньшей мере, 10 машин ... Заявки JG 54, возможно, преувеличены, но советская авиация действительно понесла тяжелые потери. В боях против 1-й и 2-й групп 30 декабря погиб командир 21-го ГИАП подполковник Георгий Конев (14 личных побед и 18 в группе).

Новый Год начался для немцев с больших проблем. Ухудшившаяся погода мешала использованию авиации, но они потеряли 7 Хейнкелей-117 1 января во время полетов в район Великих Лук. Из 45 сброшенных с воздуха контейнеров с грузами только 7 попали в расположение окруженного гарнизона города...

После нескольких дней туманов и низкой облачности немецкие метеорологи дали прогноз на хорошую погоду 4 января, и этот день был выбран для дальнейшей операций по улучшению снабжения осажденных в Великих Луках. Из-за сильных снегопадов, задержавших транспортные колонны с грузами для авиационных частей, Боб был вынужден переместить часть 3-й группы из Смоленска в Изочу (20 миль к юго-востоку от Великих Лук).

В то время как Хейнкели-11 и Ю-87 приступили к атакам на позиции советских войск, 3-я Воздушная Армия бросила всю 292-ю ШАД и 1-й Штурмовой Авиационный Корпус (ШАК) против немецкой наземной боевой группы генерала Вёллера (Gruppe Wöhler). 3-я Группа JG 54 была поднята в воздух и перехватила строй 292-й ШАД, атаковавшей немецкие позиции к юго-западу от Великих Лук. 6 Ил-2 были сбиты, в том числе, 2 усилиями фельдфебеля Альфреда Деттке (Alfred Dettke) – это были его 31-я и 32-я победы. В разгар этого боя Ил-2 летчика Лопатина был сильно поврежден снарядами 20-мм пушек, его задний стрелок был убит. Лопатин уже готовился к худшему, когда неожиданно прямо напротив него появился Me-109. Летчик немедленно нажал гашетку, в результате чего немецкий истребитель загорелся. Лопатин видел, как немецкий

летчик выпрыгнул из кабины, получил удар хвостом собственной машины и так и застрял там, уйдя вниз вместе с ней... Так погиб унтер-офицер Альфред Бек (Alfred Beck), успевший одержать 5 побед. Еще один Me-109 3-й группы разбился по возвращении в Изочу.

5 января воздушные сражения стали более ожесточенными, когда 3-я Воздушная Армия бросила в бой еще большее число штурмовиков. 3-я Группа JG 54 записала на свой счет 9 сбитых Ил-2, 4-я Группа JG 51 – 4. При этом был сбит и погиб Альфред Деттке, успевший одержать свою 33-ю и последнюю победу.

«Когда погода позволяла летать, наши вылеты в район Великих Лук были полным кошмаром, - вспоминал Боб. – День за днем превосходство противника в численности росло. Русские бросили в бой большое количество Ил-2. Они летали длинными шеренгами и приближались к цели на малой высоте, а когда мы атаковали их, они снижались еще больше.» В ходе яростных схваток 6 января немецкие летчики заявили о 34 победах в районе Великих Лук.

Полковник Вильке вспоминал, что немецкие летчики-истребители доминировали в небе в ходе сражения над Великими Луками, но Боб видел это по-другому: «Нашей задачей было сохранять постоянное присутствие немецких истребителей в воздухе. Мы поднимались в воздух парами и звеньями... и участвовали в множестве схваток, заметив, что русская истребительная авиация стала сильнее. Именно здесь во время сражения под Великими Луками, мы впервые поняли, что наша оснащенная Me-109 разведывательная эскадрилья нуждается в истребительном сопровождении. Мы увидели в этом сражении признаки большей опасности со стороны русских истребителей.»

После первой недели января 1943 года стало ясно, что воздушное сражение над Великими Луками в той или иной степени затихло... В Журнале Боевых Действий 9-й Эскадрильи можно увидеть следующую запись за 15 января: «Одна пара осуществила вылет на [свободную] охоту и вступала в бой против 5 P-40, не добившись успеха. Еще три пары вылетали на охоту. Лейтенант Клемм сбил Пе-2, обер-лейтенант Айзенах – ЛаГГ-3... Лейтенант Кромер (Kromer) вернулся на базу с поврежденным левым крылом.» В тот день была сбита пара из состава JG 54 - фельдфебель Курт Штёбер (Kurt Stöber) и лейтенант Альфред Дёге (Alfred Doege), оба летчика погибли. Штёбер был одним из лучших пилотов 7-й Группы, имевший на своем счету 36 побед.

На Западном фронте

12 февраля 1943 года 3-я Истребительная Группа и 4-я Эскадрилья JG 54, а также ряд частей JG 26 получили приказ передислоцироваться в Западную Европу. Переброска на одном из этапов была остановлена, но 3-я Группа JG 54 осталась на Западном фронте и была отделена от своей эскадры до конца войны. 17 апреля 1943 года Боб записал на свой счет 57-ю победу – на этот раз он таранил американский бомбардировщик B-17 близ Бремена. Ему пришлось покинуть свой разбитый самолет, но на этот раз не обошлось без травм. В этот день 117 самолетов 306-й и 91-й бомбардировочных групп ВВС США направлялись к Бремену, чтобы атаковать завод по производству истребителей Фокке-Вульф/Focke-Wulf. 105 машин прорвались к цели, 16 не вернулись на аэродромы. Это были крупнейшие потери за один день к этому моменту, и бомбардировочные миссии были приостановлены до 1 мая 1943 года...

Рапорт Ханса-Эккехарда Боба о воздушном бое 17 апреля 1943 года

17 апреля 1949 года в 12.29 я взлетел вслед за штабным звеном 2-й Группы (самолеты командира группы и офицеров его штаба (Gruppenstab) составляли отдельное штабное звено - Stabsschwarm) во главе 9-й Эскадрильи JG 54 для перехвата американских B-17.

Около 12.40 мы увидели от 120 до 150 четырехмоторных бомбардировщиков типа Боинг/Boeing на высоте 7-8 000 метров, к западу от Вильгельмхафена/Wilhelmshaven. Строй противника шел в юго-юго-восточном направлении. Мы обошли вражеские бомбардировщики слева, чтобы атаковать их с фронта. Поскольку нам едва хватало опережения для атаки, противник отвернул влево, так что теперь мы были справа от бомбардировщиков. Теперь я немного скорректировал направление своего движения и занял позицию для фронтальной атаки. Одновременно с этим противник продолжал разворачиваться влево, так что моя позиция стала крайне неудобной для атаки, - я [уже] не ждал, что она будет эффективной. Тем временем В-17 отбомбились по Бремену и повернули на юг, затем – на запад. Я приступил к осуществлению новой атаки и взял курс прямо по фронту в направлении переднему боевого блока (бокса). Я открыл огонь по находившему справа В-17 с 500 метров, приближаясь на расстояние возможного тарана, и разглядел точные попадания в кабину и двигатели Боинга. Я хотел в последний момент нырнуть под Боинг, но мне это не удалось, и я таранил бомбардировщик.

Мой Me-109 полностью потерял свой хвост, и самолет немедленно перешел в очень быстрый штопор... Я принял решение покинуть машину. Для этого я откинул крышку кабины и разомкнул пряжку на пристяжном ремне. Машина все время переворачивалась и снизилась от 6 000 до 5 000 метров, после чего я раскрыл свой парашют и повис с сильным торможением. Я приземлился через 15-20 минут в условиях сильного бокового ветра, пролетев над лесами, озерами и линиями электропередач. Так или иначе, штормовой ветер и сильное маятниковое раскачивание привели к такому сильному удару о землю, что я потерял сознание. После этого меня протащило по полю несколько сотен метров.

Когда я пришел в себя и захотел отстегнуть парашютные ремни, я не смог этого сделать, потому что мне мешал резиновый [надувной] плот. Первым делом я отстегнул сам парашют и сумел погасить его купол, стягивая к себе стропы. В этой местности действовали ополченцы (добровольные помощники полиции и служб безопасности, помогающие им отлавливать летчиков союзной авиации со сбитых самолетов – ВК), которые были бывшими солдатами времен ПМВ. Они наблюдали за воздушным боем и видели, как упал американский бомбардировщик, экипаж которого выбросился из него с парашютами. В задачи ополченцев входило задержание американцев. Их усилия были успешными, и они заодно поймали меня. Немецкие летные комбинезоны выглядели почти так же, как американские, хотя на наших были странноватые нашивки. Будучи капитаном по званию, я имел на себе нашивку в виде полосы с двумя крылышками. Я все еще находился в затуманенном состоянии после удара о землю, так что не стал сопротивляться, когда меня задерживали. Немного позднее, когда в голове у меня прояснилось, я услышал, как один ополченец сказал другому: «Гляди-ка, парень, у этого Ами (Ami – распространенное у немцев прозвище американцев – ВК) Рыцарский Крест!»

С этого момента все встало на свои места. Потом они отметили мою победу - в соседней деревне Гросскёрен/Großkören бургомистр организовал большое застолье, где я присутствовал в качестве почетного гражданина. Это было пьяное торжество в предвкушении Полной Победы/Endsieg. Мой прыжок с парашютом имел свои последствия: все мое тело покрылось синими и зелеными пятнами – я не мог двигаться еще три дня. Моя [воздушная] победа была подтверждена Министерством Авиации/Reichsluftfahrtministerium - RLM.

1 августа 1943 Боб получил звание майора и назначение на должность командира (Gruppenkommandeur) 4-й Группы JG 51, сражавшейся на Восточном фронте. Здесь он записал на свой счет еще две победы, после чего, 9 мая 1944 года, был переведен на должность командира 2-й Группы JG 3, базировавшейся в Нормандии. Он также командовал этой частью, защищая небо Рейха. В августе 1944 года он был переведен в летно-испытательную группу Erprobungskommando 262, задачей которой являлось

тестирование реактивного истребителя *Me-262*. В начале 1945 года Боб вошел в небольшую группу опытных пилотов, включенных в штаб генерал-майора Каммхубера (Josef Kammhuber). Он занимался распределением новых машин *Me-262* по боевым частям, пока не получил приказ Каммхубера отправляться в Силезию. В дальнейшем он входил в состав учебных групп (*Ergänzungs-Jagdgeschwader - EJG*), в которых бывшие летчики бомбардировочной авиации обучались пилотированию одномоторных истребителей, после чего был переведен в группу *Jagdverband - JV 44*, оснащенную истребителями *Me-262*. Ее возглавил бывший командующий истребительной авиацией *Люфтваффе* (General der Jagdflieger) [Адольф Галланд](#).

После окончания войны Боб какое-то время трудился рабочим на ферме, после чего открыл свой бизнес в транспортной сфере. В 1956 году он основал фирму *Bohrmaschinen und Geräte GmbH (BOMAG)*, производящую буровое оборудование, которая теперь работает в 87 странах мира. Он продолжал летать, организовав в городе Целле/Celle летный клуб. Скончался 12 августа 2013 года.

В годы ВМВ Боб совершил около 700 боевых вылетов и одержал 60 побед, из них 37 на Восточном фронте. Ниже приведен список его побед:

Победы	Дата	Время суток	Тип сбитого самолета	Летная часть	Местоположение / Комментарии
1	10.05.1940	10:33	Gladiator	3./JG 21	Tongeren
2	24.05.1940	15:20	Dewoitine	3./JG 21	Hénin-Lietard
3	25.05.1940	19:45	Morane 406	3./JG 21	N Cambrai
4	26.05.1940	9:10	Curtiss	3./JG 21	Cambrai
5	26.06.1940	18:10	Blenheim	9./JG 54	60km W Rotterdam
6	12.08.1940	18:33	Spitfire	9./JG 54	Canterbury
7	15.08.1940	19:27	Spitfire	9./JG 54	Dover
8	16.08.1940	13:13	Spitfire	9./JG 54	Calais
9	18.08.1940	14:40	Hurricane	9./JG 54	Ramsgate
10	31.08.1940	11:40	Hurricane	9./JG 54	Eastchurch
11	31.08.1940	11:42	Hurricane	9./JG 54	Eastchurch
12	04.09.1940	10:10	Hurricane	9./JG 54	Folkestone
13	09.09.1940	18:40	Spitfire	9./JG 54	Tunbridge
14	30.09.1940	14:35	Spitfire	9./JG 54	Tunbridge
15	09.10.1940	16:38	Spitfire	9./JG 54	Chatham
16	09.10.1940	14:00	Spitfire	9./JG 54	Ashford
17	20.10.1940	15:40	Spitfire	9./JG 54	London
18	27.10.1940	10:30	Hurricane	9./JG 54	Tunbridge
19	11.11.1940	13:17	Spitfire	9./JG 54	Margate
20	06.04.1941	17:30	Bf 109	9./JG 54	Belgrade / Possibly Bf 109 E of 32 Grupa, JKRV
21	07.04.1941	14:20	IK-2	9./JG 54	Martinac / Possibly IK-2 of 107 Esk, 34 Grupa, JKRV
22	23.06.1941	11:50	СБ-2	9./JG 54	Кедайнняй
23	30.06.1941	7:05	СБ-3	9./JG 54	Даугавпилс
24	30.06.1941	7:09	СБ-3	9./JG 54	Даугавпилс
25	30.06.1941	12:35	СБ-3	9./JG 54	Даугавпилс

26	30.06.1941	15:10	СБ-3	9./JG 54	Даугавпилс
27	06.07.1941	18:40	СБ-3	9./JG 54	Остров
28	06.07.1941	18:41	СБ-3	9./JG 54	Остров
29	06.07.1941	18:45	СБ-3	9./JG 54	Остров
30	15.07.1941	19:15	СБ-3	9./JG 54	Орлы
31	24.07.1941	19:55	СБ-2	9./JG 54	Дно
32	10.09.1941	14:50	И-16	9./JG 54	Демянск
33	11.09.1941	9:45	И-17	9./JG 54	Демянск
34	15.09.1941	15:15	ДВ-3	9./JG 54	Красное Село
35	15.09.1941	15:25	ДВ-3	9./JG 54	Красное Село
36	21.09.1941	7:05	И-153	9./JG 54	Красногвардеец
37	07.10.1941	9:40	Ил-2	9./JG 54	Красный Бор
38	06.11.1941	10:37	?	9./JG 54	Колпино
39	01.12.1941	9:42	И-16	9./JG 54	Мостовая
40	25.04.1942	11:30	МиГ-3	9./JG 54	Ленинград
41	28.08.1942	11:30	Ил-2	9./JG 54	Kilosi (?)
42	01.09.1942	9:26	ЛаГГ-3	9./JG 54	Kilosi (?)
43	01.09.1942	12:10	Ил-2	9./JG 54	Рабочий
44	02.09.1942	13:50	Ил-2	9./JG 54	Эстонский (?)
45	02.09.1942	14:00	Ил-2	9./JG 54	Гайтолово
46	10.09.1942	17:04	Ил-2	9./JG 54	Тортолово
47	15.09.1942	6:02	ЛаГГ-3	9./JG 54	?
48	15.09.1942	15:20	ЛаГГ-3	9./JG 54	Шлиссельбург
49	22.09.1942	5:35	МиГ-3	9./JG 54	Березовка
50	29.09.1942	16:08	ЛаГГ-3	9./JG 54	Нева-Боген (?)
51	17.12.1942	10:51	Ил-2	9./JG 54	Сычевка
52	17.12.1942	11:23	Ил-2	9./JG 54	Сычевка
53	29.12.1943	9:52	Ил-2	9./JG 54	Колпина
54	30.12.1943	9:55	Ил-2	9./JG 54	Великие Луки
55	30.12.1942	10:12	ЛаГГ-3	9./JG 54	Великие Луки
56	14.01.1943	11:37	ЛаГГ-3	9./JG 54	Великие Луки
57	17.04.1943	12:45	В-17	9./JG 54	Oldenburg (таран)
58	27.07.1943	20:20	Spitfire	9./JG 54	Naarlem
59	?	-	МиГ-3	IV./JG 51	Апостолово
60	?	-	МиГ-3	IV./JG 51	Апостолово

Интервью, взятое у Ханса-Эккехарда Боба Джеймсом Холландом (James Holland)

Расскажите о своей семье – сколько у Вас было сестер?

Четверо, все они были старше меня. Моей матери было 43 года, когда я родился, отцу – 46 лет. Самая младшая из них была на 7 лет старше меня, самая старшая – на 14. Все они меня сильно избаловали.

Чем занимался Ваш отец?

У него была своя фирма по изготовлению изделий из кожи. Он основал ее в 1908 году. Тогда он говорил, что синтетика его погубит. Его фирма закрылась еще до войны, до войны отец и умер, мать – в 1952-м. Жили мы в славном маленьком городке Штауффен/Stauffen.

Как у Вас появился интерес к авиации?

Я был в Гитлерюгенде – вроде как скаут. Наступил день, когда я узнал, что существует его отделение, где учат летному делу.

И что Вы в нем делали?

Я был одарен в техническом плане, и мы строили наши собственные самолеты. Я был этим сильно увлечен, и, если ты делал свое дело хорошо, тебе давали полетать.

Когда Вы поступили на службу в Люфтваффе?

Я вошел в состав эскадрильи в 1938-м. После окончания средней школы каждый, так или иначе, должен был идти на службу в вооруженные силы на два года. Поскольку я очень любил летать, я захотел записаться в *Люфтваффе* и стать летчиком. Обучение летному делу было делом дорогостоящим, и ты был обязан подписать контракт. У меня с этим проблем не было.

Как Вас отобрали в число тех, кто должен был стать летчиком-истребителем? Это всегда было целью Ваших амбиций?

Да, я хотел пойти в истребительную авиацию. У меня был дар летать. Нам разрешали летать самостоятельно только по достижении 17-летнего возраста. В среднем требовалось сделать 50 вылетов [с инструктором], после чего ты мог летать сам. Обычно самые лучшие [из нас] становились летчиками-истребителями.

А как Вы сами считали – летчики-истребители были элитой?

О, да, определенно. Они получали наибольшее количество медалей, наград. Их успех был виден всем.

Было ли какое-то соперничество между летчиками истребительной и бомбардировочной авиации?

Да, всегда. Летчики бомбардировщиков никогда толком не знали, попали ли они по своим целям, или нет. А мы шутили в том смысле, что они всегда бьют мимо цели. Наши инструкторы видели, из кого может получиться хороший летчик-истребитель, а из кого – пилот бомбардировщика или самолета-разведчика. Те, кто ни на что не годился, должны были уйти.

Согласны ли Вы с тем, что было хорошо стать летчиком еще до войны?

О, да, это было большим преимуществом.

Нужно ли было Вам думать о том, как летать, или Вы могли полностью сконцентрироваться на выполнении задания?

Ты приучаешься летать на автомате, но, само собой, ты должен набрать для этого всесторонний опыт...

Где Вы были, когда началась [Битва за Британию](#)?

Летом 1940-го я бы близ Кале, в городке Гине/Guines. На аэродромном поле только что убрали урожай, рядом был небольшой лесок. В нем стояли наши палатки и [домики Ниссена/Nissen](#), там же была и кухня. Было у нас две ВПП, которые мы строили сами.

Вы там все время были?

Только на боевом дежурстве. Остальное время мы находились в городе, где у нас было жилье.

Сколько самолетов было на дежурстве?

Всегда было два. И у тебя было 3 минуты, чтобы быть готовым к взлету.

Продовольствия хватало?

Там была кухня, и еды всегда было вдоволь. У нас были шоколад, кофе, и нам каждый день давали пол-литра молока. Мы жили словно *Бог во Франции* (немецкое выражение «*Gott in Frankreich*», примерно означающее то же, что «*Как у Христа за Пазухой*» - ВК). Французское население покинуло окрестности места, где мы находились, и они оставили там весь свой домашний скот.

Каким был обычный день? Все шло по заведенному распорядку?

Нет, это зависело, в значительной степени, от тактической ситуации.

Сколько летчиков было в эскадрилье?

Я был комэском, еще было 11 пилотов. 12 аэропланов в эскадрилье – 3 эскадрильи составляли группу.

И все аэропланы участвовали в боевом вылете?

Обычно в нем участвовало 12 самолетов. Другие проходили ремонт или техобслуживание.

Как Вы получали боевой приказ на день?

У нас была телефонная связь со старшими офицерами, и приказы отдавали по телефону. Очень часто вечером, перед предстоящим боевым вылетом, принималось решение о том, что будет делать каждый летчик на следующий день. Было три варианта: (1) ты занят перехватом самолетов противника на очень большом пространстве; (2) ты осуществляешь прикрытие бомбардировщиков; (3) ты будешь должен сопровождать бомбардировщики на последнем отрезке их маршрута. У истребителей был запас горючего только на один час и пятнадцать минут, так что им нужно было возвращаться строго вовремя.

Когда обычно самолеты поднимались в воздух?

В 9 утра, когда в небе появлялись бомбардировщики.

У Вас был собственный механик?

Да, у нас в эскадрилье были собственные механики. Их было по три на каждую машину, еще был радиоконтролер для всей группы. Моим механиком был обер-фельдфебель Хельцнер (Hölzner). Он начал службу вместе со мной еще до войны, будучи унтер-офицером.

Вы ему доверяли?

Всегда и во всем. Думаю, что, если бы у меня не было хорошего механика, я бы не выжил. Мои механики смотрели за моим самолетом наилучшим образом. Я продвинул его до максимально высокого чина – обер-фельдфебель. После войны он стал инженером на моей фабрике.

Как Вы думаете, было ли наличие на вооружении не только пулеметов, но и пушек, большим преимуществом для вашего самолета?

Огромным преимуществом.

У Вас было много боевых вылетов?

Всего в жизни я сделал, вероятно, 2 000 вылетов, официальное число совершенных боевых вылетов – 700, но, я думаю, их было больше, ближе к 970. Да, все это было на *Vf 109*. У меня был большой опыт, я чувствовал уверенность в себе. Например, на нашей ВПП было что-то вроде гравки, что для меня не было слишком большой проблемой, но другие пилоты находили взлет и посадку очень непростой задачей...

Были ли у Вас выходные?

Они были предусмотрены, но не всегда это получалось.

Что Вы делали в свободное время?

Мы ездили в Лилль. В городе были прекрасные таверны и рестораны и очень, очень красивые девушки...

Как Вы туда добирались?

У нас было несколько автомашин на эскадрилью, в том числе, – 12-цилиндровый *Ситроен* с автоматической коробкой передач. Не машина, а фантастика.

А подруга у Вас была?

Да не одна... Когда стояла плохая погода и мы не могли летать, мы играли в карты, в основном, в *скат*. В игре участвовало 3-4 человека.

В море купались?

Да, все время.

То есть, 1940-й год для Вас был полон позитивных впечатлений?

Да, определенно. У нас было много достижений, и мы были счастливы.

Были ли у Вас особенно близкие друзья?

Ну, я был человеком известным.

Присутствовало ли в Вашем кругу сильное чувство товарищества?

Вначале, когда нам все время сопутствовал успех, это чувство было и правда сильным. Позднее оно ушло, все из-за всех этих новичков.

Ожидали ли Вы, что Британия капитулирует?

Да, после трагедии [Дюнкерка](#). Я видел тысячи малых транспортных судов, которые готовили к десантированию немецких войск на побережье Англии. Однако Геринг думал, что мы сможем победить в войне исключительно силами нашей авиации. Интересно то, что мы, молодые и полные энтузиазма немцы, не могли предвидеть то, что произойдет, и наши лидеры тоже. [Кессельринг](#) ничего не мог сделать. Генералы были в отчаянии, но вторжение было отложено...

Где Вы были в мае-августе 1944 года?

Я был там, когда началось [вторжение в Нормандию](#). Трудный был момент...

Всегда говорили, что пехота была на своем месте, но там не было германской авиации...

Наши самолеты были замаскированы под деревьями, и иногда, еще до того, как мы поднимались в воздух, американцы были в небе над нами в больших количествах. В другие моменты нам удавалось подняться до высоты от 5 000 до 8 000 футов, но американские самолеты оказывались выше нас. В одном из вылетов мы потеряли 60% наших машин. Как-то раз вокруг меня оказались 10 *Мустангов/Mustang*, и все они хотели сбить меня... Однако они мешали друг другу и ничего не добились. Мне приходилось летать очень низко. Чтобы уцелеть, я шел на взлет прямо из леса и из помещений. Мне приходилось выжимать все из моего *109-го*, и я остался в живых потому, что располагал огромным опытом и умел летать.

Расскажите побольше об аэродроме Гине, на котором вы базировались в период Битвы за Британию, о том, что такое палатка техников. Могу предположить, что это была техническая мастерская авиагруппы?

Аэродром Гине был пшеничным полем, на котором перед самым нашим прибытием закончилась жатва. Нам это было кстати, потому что грунт был превосходным и твердым. *Палатка техников* и в самом деле была большой – достаточно большой, чтобы в ней мог разместиться самолет. В ней проводилась большая часть работ по техобслуживанию машин.

В Журнале Боевых Действий 9-й Эскадрильи есть записи, в которых упоминается кто-то по имени *Tschika* и *Teddy*?

Не *Tschika*, а *Chica*! *Chica* – это моя собака, была еще собака *Teddy*, которая выглядела в чем-то как медведь, поэтому мы прозвали ее *Teddy*. *Chica*, моя собака, была фокстерьером. Это слово означает *девушка* в Испании. Поскольку я провел там какое-то время, я и назвал так собаку. У обеих собак были щенки. *Chica* всегда летела со мной, когда мы перебирались с одного аэродрома на другой. Она сидела у меня за сидением, и всегда хотела летать. Просто обожала летать! Она всегда плакала, когда ей не разрешали лететь со мной. Все ее баловали – такая нахальная была собака. Каждый говорил, что «это собака босса, так что...» Но это была хорошая собака. В конце войны мы часто меняли аэродромы. Однажды мы вернулись с боевого вылета, и ее не оказалось на месте. Не

знаю, что с ней случилось - то ли ее взял кто-то, то ли она погибла. Но ее не стало. Всю войну мы прошли вместе. Это был очень грустный момент...

В ЖБД есть записи о том, что бомбардировщики Королевских ВВС – Бленхеймы/Blenheim – регулярно атаковали аэродром. Как это влияло на Ваш сон?

Мы всегда старались найти место для сна подальше от аэродрома, чтобы иметь возможность поспать. Километров на 20 отъезжали. Труднее было наземной службе, потому что им приходилось находиться при аэродроме постоянно. Что касается нас, летчиков, то, если где-то была хорошенькая девушка, ты старались ночевать у нее. Ты мог оставаться там, где хотел. Если мы, например, уезжали в Лилль, мы возвращались на следующее утро. Находиться на расстоянии от аэродрома не было проблемой, потому что были машины и автобус, которые возили нас туда-сюда. Британские бомбардировщики действовали совершенно неэффективно, когда дело касалось ущерба от бомбежек. Они донимали нас, но не добивались особых результатов. Я, и в самом деле, не могу припомнить, чтобы меня хоть раз сильно побеспокоил грохот зениток. Обычно я спал довольно крепко...

В ЖБД есть упоминание о том, что у одного из пилотов болело горло или что он притворялся, что оно болит. Dödel? Это его так звали? Мне любопытно: уж не пытался ли он таким путем избежать вылета?

(Боб смеется). Нет, Вы совсем неверно это поняли! Когда о ком-то говорили, что у него *больное горло*, это означало, что это – очень тщеславный человек. Ну а слово *dödel* – грубое обозначение члена, типа как *dick* по-английски. Этим словом также называли *Рыцарский Крест*, и только *Рыцарский Крест*. А поскольку его вешали на шею, мы говорили, что у человека *больное горло*...

А что такое было Kanal Krank – Канальная Лихорадка?

Kanal Krank. Тут было два варианта. Первый, - это когда у вас произошел нервный срыв, и вы больше не можете летать, второй, - это когда у вас просто отчаянное желание получить *Рыцарский Крест*. В первом случае это – синдром психического заболевания, во втором – амбиция, острое желание летать и сбивать самолеты...

Кажется, большую часть времени в Вашей эскадрилье было не больше девяти самолетов. Я думал, что в штаффеле/staffel полагалось иметь двенадцать машин...

Полагалось иметь 12, но у нас никогда такого не было. Обычно у нас их было 9 по самым разным причинам, позднее из-за нехватки трудовых ресурсов на заводах, из-за разрушений на промышленных предприятиях и так далее, но, в основном, из-за потерь. Проблемой было то, что 109-й было трудно поднять в воздух и трудно посадить, и мы потеряли много людей во время обучения. Был летчик по фамилии Мюллер (Müller). Он был хорошим пилотом в воздухе, но у него плохо было со взлетами и посадками. Мы звали его *Аварийный Мюллер/Crash Müller*. На каждый сбитый им вражеский самолет приходился один, им же разбитый. Позднее, когда мы были уже в России и летали с аэродрома, окруженного русскими, я сказал ему: «Если ты угробишь свою машину, ты отсюда никогда не выберешься. Русские до тебя доберутся.» И он больше ни разу не разбивал свой самолет! Он был вполне способен добиться этого, но не был достаточно сфокусирован [в нужный момент].

Было ли у Вас понимание того, что в период [Битвы за Британию](#) [Люфтваффе] не хватало самолетов?

Я, определенно, сознавал, что машин не хватает. И по мере того, как сражение продолжалось, их определенно становилось меньше. Гине был аэродром с хитростями. В двух третях пути от начала ВПП через него по стерне проходила грунтовка. Она была как раз там, где самолеты отрывались от земли и где они приземлялись, и эта дорога создавала что-то вроде наклона. Если ты не делал правильную поправку на это, можно было с легкостью встряхнуть машину. Потом оконечная часть крыла ударялась о землю, потом пропеллер, и, прежде чем до тебя доходило, что к чему, машина зарывалась носом в грунт. Это называлось *ringelpiez*. Мы много самолетов потеряли из-за этого. Эскадрильи, у которых потери машин в авариях были ниже, чем у других, получали новые машины быстрее. По меньшей мере, я предполагаю, что так было. Так в то время казалось...

Когда Вы были на пути назад, над Ла-Маншем, получив повреждения, как Вы с этим справились?

У меня был поврежден двигатель, так что я знал, что он может быстро заглохнуть. Я выключил его полностью. Однако ветер вертел пропеллер, потому что я планировал вниз. Из-за этого и еще потому, что двигатель был выключен, он остыл. После этого я смог снова включить его ненадолго и снова набрать высоту, а потом повторить всю эту процедуру. На самом деле, это было довольно просто – весь секрет был в том, чтобы это было расписано по времени. Вы не можете включать мотор надолго ..., и трюк был в том, чтобы выключить его до того, как он сам заглохнет. Это касается любого самолета с рядным двигателем. Многие пилоты разбились или выбросились с парашютом над Англией вместо того, чтобы спланировать на воду в Ла-Манше, но я был полон решимости избежать этого...

Меня потрясла история о том, как Вы поступили по отношению к французскому летчику 26 мая...

То, что я сделал 26 мая, было запрещено – посадка рядом с вражеским летчиком для оказания ему помощи. Меня могли под трибунал за это отдать. *Me-109* был очень непрочной машиной, и, если ты садился на неподготовленную полосу, были хорошие шансы разбить его. Но я-то был экспертом! У меня был большой опыт управления *109-м* – я полетал на всех его разновидностях. Когда я вернулся, мне пришлось сознаться в том, что я сделал, потому что меня не было почти три часа, а у меня еще оставалось горючее в баках. Что-то нужно было сказать. Однако мне все сошло с рук. Я был в эйфории - я сбил этот самолет, приземлился рядом с ним и спас летчика (*Боб оказал раненому французскому летчику первую помощь, чем спас ему жизнь - ВК*)... Я сделал это инстинктивно.

Тот бой был большой схваткой – двадцать на двадцать, но потом все превратилось в драку один на один. Тот факт, что я был единственным, кому удалось сбить вражеский самолет, идет мне в плюс. Однако я к тому времени уже набрался опыта, уже полетал на [*Me-109*] типа *B*, на *Цезаре (C - Cesar)*, *Доре (D – Dora)* и теперь это был *Эмиль (E – Emil)*.

Страх? Нет, мы были сфокусированы на том, чтобы выполнить задание, и у нас не было время на то, чтобы чего-то бояться.

О британских летчиках...

Британцы были джентльменами. Мы все очень сожалели о том, что были в состоянии войны с ними. Ненависть была бы дурным компаньоном для нас в то время. Большая часть летчиков Королевских ВВС были молодыми и неопытными на тот момент по сравнению с нами: мы были закаленными в боях ветеранами. Мы дрались по-честному, и в бою побеждал лучший.

Мы пересекались с британскими летчиками-истребителями на земле после того, как их сбивали. Мы относились друг к другу с огромным взаимным уважением и, по большей

части, сожалели, что наши страны воюют друг с другом. После войны прошли годы, и ветераны Королевских ВВС стали приглашать бывших летчиков *Люфтваффе* в Великобританию на [дружеские] встречи. Все было очень цивилизованно, к нам относились как к друзьям. Британские авиаторы были джентльменами все до единого, и я быстро подружился с ними, крепко подружился, с одним или двумя дружу и по сей день...

О войне...

Я ни о чем не сожалею. Я просто был солдатом, выполняющим свой долг, и радовался тому, что одерживаю победы. Это было так: или ты берешь вверх, или они. Я не атаковал мирных граждан или цели вроде аэродромов и морских портов.

Сожалею ли я о том, что наши страны воевали друг с другом? Конечно. Они не должны были вступать в войну [друг с другом] и, я надеюсь, больше никогда этого не сделают. Не думаю, что, воюя, люди чего-то достигают. Гитлер и Геринг, как нам казалось, освобождают нас от пут несправедливого [Версальского Договора](#). Мы осознали, какие черные дела они творили, только после войны. Позор заключается в том, что политики, принимающие решения, никогда не извлекают уроков из прошлого...



Боб во время встречи с британским летчиком-ветераном Тони Пикерингом (Tony Pickering)

Источники

<https://www.griffonmerlin.com/wwii-interview/hans-ekkehard-bob/>

<https://www.griffonmerlin.com/wwii-interview/hans-ekkehard-bob-part-2/>

<https://www.mirror.co.uk/news/uk-news/the-british-were-gentlemen-we-were-all-very-247725>

<https://www.ig54greenheart.com/pilots-speak/>

<https://www.luftwaffe.cz/bobh.html>

<https://www.americanairmuseum.com/mission/1669>

Перевод и компиляция – Владимир Крупник

Редакция – Андрей Усиков

Возврат к главной странице www.warsstory.org