

РАССКАЗЫВАЮТ ЛЕТЧИКИ БОМБАРДИРОВОЧНЫХ ЭСКАДРИЛИЙ ЛЮФТВАФФЕ

КАРЛ ШПРАЙТЦЕР (KARL SPREITZER)



Карл Шпрайтцер родился 26 января 1918 года в Австрии в городе Фрайберг-Рантен/ Freiberg-Ranten. Во время ВМВ служил во [2-й Эскадре Непосредственной Поддержки Войск/Sturzkampfgeschwader 2 \(StG 2\) Immelmann](#), участвовал в [Норвежской кампании](#), [Битве за Британию](#), в [Балканской кампании](#) и в боевых действиях на Советско-Германском фронте. Совершил 652 боевых вылета на бомбардировщике Ю-87 (Штука/Stuka). На его боевом счету 11 танков противника и транспортное судно водоизмещением 8 000 тонн. Награжден Рыцарским Крестом и Железными Крестами 1-го и 2-го Класса. Умер в 2009 году.

Поговорим о Вашем военном опыте. Как Вы были награждены нагрудным знаком *Panzerkampfabzeichen* (боевая награда немецких танкистов – ВК)? Вы ведь были пилотом Штуки?

Это был особый случай. Нашей задачей было отвлекать внимание противника от танцергруппы, пролетая над ним. Я уничтожил 12 польских танков, и после этого был представлен к этой награде.

Вы летали с Руделем ([Ханс-Ульрих Рудель](#), 1916-1982)?

Да, в конце войны преимущественно с Руделем, но в начале войны я был в Польше. С 9 апреля 1940 года я летал в Норвегии, сначала базируюсь в Осло. Поскольку самолеты у норвежцев были намного медленнее наших, взлетная-посадочная полоса была не самой длинной. Мы несли большие потери из-за малого размера аэродрома и из-за того, что рядом с ним были скалы. Потом мы отправились в Нарвик, затем – на Лофотенские острова. В сентябре 1940-го мы оказались в Ставангере, где услышали о [предстоящих] налетах на Англию.

Давайте поговорим о Вашей семье. Когда и где Вы родились?

Я появился на свет 26 января 1918 года в земле Штайермарк (Steiermark, Австрия). Мой отец был фермером, он рано умер – в 1930 году. Отец был инвалидом Первой Мировой войны. Мои родители были людьми очень экономными, но мы мало что могли позволить себе. Однако мы, по крайней мере, не голодали. Родители выращивали пшеницу и другие зерновые. В 1932 году я поступил в гимназию в городе Брук-ан-дер-Мур/Bruck an der Mur. Я покинул ее в 1936-м. В то время в Австрии не было будущего, и единственной возможностью было поступление на службу в австрийскую армию (Österreichischen Bundesheer) на 6 лет, если ты был для этого годен. После 6 лет службы ты мог подать заявление о приеме на службу в полиции, на почте или на железной дороге. В то время никто не думал о войне. Так начиналась моя карьера.

А военный опыт Вашего отца не настроил Вас против армейской службы?

Других возможностей не было. Так что в 1936-м, когда мне было 18, я записался в пехоту. В 1937-м я перешел в авиацию (Österreichischen Fliegertruppe), тогда находившуюся в примитивном состоянии

Вы всегда мечтали о том, чтобы стать летчиком?

Мальчишкой я определенно мечтал стать летчиком, а самолеты любил всегда. И так, в 1937-м из пехоты я попал в летную школу. Я все еще был слишком молод для этого, и для этого шага мне была нужна подпись матери. Моя мать считала, что это слишком опасно, и попыталась уговорить меня перейти в горные стрелки (Gebirgsjaeger), потому что я умел кататься на лыжах и знал горы. Однако я был настроен решительно и сказал, что покину ее и найду способ [пойти в летчики], так что она подписала бумаги со слезами на глазах. В 1938 году случился [аншлюс Австрии](#) (присоединение Австрии к Германии). Австрийцы это событие приветствовали с огромным энтузиазмом. Австрийские фермеры погрязли в долгах, а германское правительство аннулировало их, чтобы обеспечить снабжение [населения] продовольствием. Вероятно, они думали о войне, но, в итоге, жить стало лучше. В 1928-м я находился в Вене, тогда австрийские ВВС стали частью германского *Люфтваффе*. Мы получили очень хорошую технику.

На чем Вы хотели летать: истребителе, бомбардировщике или самолете-разведчике?

У нас не было права выбирать. Нас протестировали на предмет способности летать на разных видах самолетов и после этого сделали отбор.

Сколько часов Вы к тому времени налетали?

Довольно много: мы все хотели летать как можно больше; наверное, у меня было часов 200.

Когда Вы окончили летную школу, Вы уже были уверенным в себе пилотом?

Да.

Вы летали на немецких самолетах, на *Штуках*?

Из Вены меня перевели в Грац. Я проходил обучение на *Штуке* и практиковался в сбросе мешков с бетоном. Нас это сильно веселило, много было шуток о том, кому на голову надо их бросать. 29 августа 1939 года нам пришлось перебазироваться в Западную Пруссию с эскадрильей *Штук*. Там мы провели два дня, 1 сентября мы услышали сигнал тревоги. Помню, что было еще темно. Нам обозначили цели, и мы вошли в небо Польши. Мы были удивлены, потому что до этого не знали ничего об этой миссии. Поляки были готовы к этому, потому что их войска стояли на границе. Первая миссия была нетрудной, и наш командир эскадрильи даже получил какую-то награду. Нам не дали ничего.

Страх был?

У меня было больше любопытства, я и нервничал, и был настроен на приключения, на самом деле, там было все сразу.

Давайте вернемся к тому моменту, когда Вы стали пилотом *Штуки*. Вам это было по душе?

Да, я испытывал удовлетворение. В то время почти каждый мог стать летчиком-истребителем. Быть летчиком-истребителем было не так уж трудно. Да, нужно было умение, нужна была храбрость, но не каждый мог стать пилотом *Штуки*. Пикировать под углом 75 – 80° было очень непросто. Один из моих коллег пытался даже пикировать под углом 90° – вертикально, но пикирование само по себе было не самым трудным. Трудно было выйти из пике, и удавалось это не каждому.

То есть, Вы гордились тем, что стали пилотом *Штуки*? Как проходило обучение этому?

С высоты 1 000 метров ты пикируешь под углом 75 – 80° примерно до высоты 150 – 200 метров, потом выходишь из пике.

И что, так было даже в первом учебном полете?

Да, и желудок у меня вывернуло при этом. Мне было очень плохо...

Инструктор с Вами был?

Да, он сидел сзади меня и руководил мною.

О чем Вы думали во время своего первого пике?

Должен признать, я страшно нервничал.

Так вот нестись навстречу земле – должно быть, это жутковатое ощущение. Как Вы чувствовали себя, когда приземлились?

Я был чрезвычайно горд собой и тем, что я и правда сделал это. Мне это понравилось.

А потери при этом были?

Да! Нас отправили на обучение к побережью Балтики близ Штеттина. На водной поверхности там были размещены щиты, на которые мы должны были пикировать. Обучение проходило с использованием нового устройства – автоматических воздушных тормозов для вывода самолета из пикирования. Три самолета упали в море, и после этого вывод самолета из пике снова стали осуществлять с помощью ручного управления. Позднее я провел какое-то время в Брауншвейге, где обучался использованию парашюта. Я уже был [квалифицированным] летчиком, но это было частью подготовки к пилотированию *Штуки*. Помню, что нас было 12 летчиков в *Ju-52*, и нам приказали выпрыгивать как можно быстрее один за другим. Во время первого прыжка я был где-то в середине, и у меня как-то не было нужной решительности. Мой товарищ, который должен был прыгать следующим после меня, подтолкнул меня в спину. На земле он принес извинения, но после этого я стал просто энтузиастом в этом деле.

И все летчики проходили подготовку такого рода?

Да, в моей эскадрилье – все. Было важно уметь покинуть самолет в чрезвычайной ситуации.

Сколько прыжков было?

У нас было по восемь. Я делал это с увлечением. Я всегда был спортивным парнем и рассматривал летное дело и парашютные прыжки как спорт. Однако после этого мы снова оказались на войне. В Норвегии все было не так уж плохо, но позднее, когда потери стали расти, нам становилось тяжелее и тяжелее. Наши машины были слишком медленными. Однако уход с поля боя мною не рассматривался как вариант, это было бы постыдным поступком. Я поступил в боевую авиацию добровольно. Моему брату *пришлось* пойти в горные стрелки. Знаете, в 1933-м в моих краях не было СС, сам я никогда не был нацистом, у меня никогда не было каких-то политических пристрастий. Молодые физически крепкие парни, большого роста и с отменным здоровьем шли в СС, но редко у кого-то это было связано с политическими убеждениями. В Австрии была такая высокая безработица, что многие люди нелегально перебирались в Баварию, чтобы участвовать в строительстве

автобанов. У них появлялись деньги, им полагались отпуска. Вторжение [Германии] в Австрию было воспринято благосклонно не потому, что пришел Гитлер, - это было связано с тем, что после *аншлюса* и прихода нацистов жизнь улучшилась. Неожиданно у фермеров появились, например, удобрения и техника, наступило процветание. Позднее, уже во время войны, я служил в Африке. Мы жили в палатках в *вади* (*долина сухого ручья – ВК*) и слушали программу английского радио на немецком. Так вот, он лгали. Но, само собой, это относилось к обеим сторонам – это была пропаганда военного времени...

Развилась ли у Вас собственная техника бомбардировки с пикирования?

У нас были рефлекторный (коллиматорный) прицел и оптический прицел с сеткой. Поскольку бомба не падала вертикально, мне приходилось сбрасывать ее с упреждением в 1-2 секунды, чтобы добиться попадания. Так что для каждого прицеливания мне было нужно произвести подобный расчет. Я всегда был хорошим стрелком и знал, что делать со своим ружьем. Еще совсем молодым парнишкой я научился стрелять: мой дядя учил меня охотиться на оленей, потому что мы жили за счет этого. Это было одной из причин, почему я в самом начале попал в танковый полк. До войны мы учились стрелять по целям – я дважды попал в 12 и один раз где-то рядом. В моей эскадрилье я был хорошо известен как снайпер. В действительности, я один раз подстрелил оленя в Норвегии.

Вам нравились *Штуки*?

Они были слишком медленными.

А еще какие недостатки были у них?

Других не было, только скорость.

А взлет и посадка были хороши?

Да, потому что у *Штуки* были тормоза для пикирования. Если ты пикировал слишком быстро, самолет начинал грохотать и автоматически использовал аэродинамические тормоза. Я еще летал на самолетах *Фокке-Вульф-190/Focke Wulf 190*. Это был бомбардировщик, которым было намного легче управлять и который был намного быстрее...

Они прибыли в Вашу эскадрилью?

Нет, только в учебных полетах.

Почему на нем было легче летать?

Он был быстрее. *Штука* была тяжеловесной, и быстрое пикирование было необходимым для того, чтобы зенитчики не могли как следует прицелиться. Я осуществил 652 боевых вылета. Вылет считался боевым, если по тебе вели зенитный огонь или тебя атаковали истребители.

У Вас сохранилась летная книжка?

Нет, американцы отобрали все в конце войны. Я гордился своей летной книжкой. Я должен был заносить в нее данные о каждом вылете, о каждой миссии.

Ну а документы у Вас какие-нибудь остались?

Нет, все пропало. Все мои награды отобрали американцы – джентльменами они не были. Я оказался в лагере для военнопленных в Шернебеке/Schernebeck. Там было 42 000 человек и основном под открытым небом. Поскольку я был офицером, для меня нашлось место в здании какой-то фабрики.

А от русских Вам не пришлось бежать, чтобы перебраться через Эльбу?

Я попал в руки к американцам в Цербсте/Zerbst. Как я там очутился? Сейчас расскажу. В конце апреля 1945 года мы находились на аэродроме в городе Фюрстенвальде/Fürstenwalde между Франкфуртом-на-Одере и Берлином. После налета американской авиации все наши самолеты были уничтожены. Двое товарищей и я получили приказ отправляться на аэродром в Гатове/Gatow, расположенный недалеко от Берлина, чтобы получить три *Фокке-Вульфа-190*. Там оказалось, по меньшей, мере пятнадцать машин, которые охранял всего один человек из *Фольксштурма*. Самолеты были замаскированы. Мы перелетели на трех машинах в Фюрстенвальде, но ночью случился еще один авианалет, и снова все самолеты были выведены из строя. После этого мы отправились в Берлин. Русские были совсем рядом, но еще не в самом центре города. Нас подготовили к обороне города, однако, начиная с 1 мая, не поступало никаких приказов, так что я сказал своим парням делать то, что им заблагорассудится. Я планировал вернуться на аэродром и попытаться заполучить самолет, чтобы улететь домой и выпрыгнуть в своих местах с парашютом. Нашел аэродром с одним самолетом, который все еще охраняли, забрался в кабину - ключ был в зажигании, бак был полным. Однако на взлетной полосе была здоровенная воронка, да и русские зенитки стреляли. Я кое-как поднялся в воздух, пролетел над Ванзее/Wansee и над Потсдамом, а когда посмотрел на свое правое крыло, увидел, что оно все в пробоинах. Повернул на запад и пробыл в воздухе еще четверть часа, когда увидел группу американских самолетов. Покачал крыльями в знак того, что сдаюсь. Три машины сопроводили меня к американскому аэродрому в Цербсте. Обращались там со мной, как со своим товарищем...

Как сколачивали экипажи в эскадрильях *Штук*? Был ли у Вас все время один и тот же бортстрелок?

Нет, я потерял пятерых бортстрелков. Над Севастополем, в России, в мой самолет попали в первый раз. Я потерял сознание и сел на скалы. Меня зажало в кабине, но я был спасен венгерскими артиллеристами, находившимися неподалеку. Бортстрелок сломал шею, когда выпрыгивал с парашютом. Второй раз это случилось в Африке – мой бортстрелок погиб в горящей машине, я спасся, выбросившись с парашютом. Мои товарищи не увидели этого, и меня снесло ветром *сирокко*. Я провел в пустыне три дня и три ночи, после чего увидел машину. Подумал, что это могут быть англичане, но меня это уже не волновало, потому что просто появился шанс оказаться в компании человеческих существ. Я дал парашюту подняться в воздух, и это заметили итальянцы, которые меня и спасли. Они попытались вступить в контакт с моей эскадрилей, но, поскольку наши были вовлечены в тяжелые бои, меня забрали только через неделю.

После этого я получил короткий отпуск и отправился домой. Моя мать не сразу узнала меня, настолько я исхудал. Мой брат к тому времени погиб, к тому же мать получила извещение о том, что я пропал без вести...

В Норвегии Вы служили во 2-й Эскадре Непосредственной Поддержки Войск?

Нет, там я был в 1-й вместе с Паулем-Вернером Хоццелем (Paul-Werner Hozzel, 1910-1997), который стал кавалером *Рыцарского Креста*. Позднее оно было переименовано во 2-ю Эскадру *Иммельман* (Immelmann).

А когда Вы летали с Руделем?

Это было во время Балканской кампании, в Греции. В начале своей летной карьеры он не был очень уж хорошим летчиком. Он сам так говорил и думал, что лучше уже не будет никогда. Но потом, в ходе Балканской кампании, что-то включилось, и он стал знаменитостью. Он стал единственным человеком, награжденным *Золотыми Дубовыми Листьями* к *Рыцарскому Кресту*. Рудель был одним из лучших товарищей, с которыми меня сводила судьба. Хотя он был старше меня по званию, он никогда этого не показывал. У него было одно преимущество: когда бы его самолет ни был поврежден, он мог попросить одного из своих летчиков уступить ему свой. Он уничтожил 500 танков...

Вы были в Норвегии с первого дня этой кампании, с 9 апреля 1940 года?

Да, наша эскадрилья была там. Мы прилетели в Норвегию из Данцига. Нас перебрасывали с места на место, я и в Ставангере побывал, и под Нарвиком, но большей частью базировался в Осло и в боях не участвовал. Только истребители участвовали в боях, но на севере Норвегии.

Вы были там, когда Норвегия капитулировала?

Мы летали вдоль западного побережья до Нордкапа: красивые места там – фьорды, все побережье... Это были самые красивые места из тех, которые я видел во время войны.

Когда Вы начали осуществлять налеты на Оркнейские острова?

В сентябре 1940-го – это тоже был сюрприз для нас. Базировались мы в Ставангере. За день до боевого вылета к самолетам стали подвешивать бомбы, а на следующее утро прозвучал сигнал тревоги, и мы получили приказ вылетать.

Что было целью?

Корабли в Скапа-Флоу.

Ваши бомбы попали в корабли противника?

На подлете к цели я видел все довольно хорошо, но потом мы попали под огонь зениток. Перед тем, как отвернуть, я сбросил свои бомбы, после чего ушел довольно быстро, так что не видел, было попадание или нет, но мой бортстрелок сказал, что видел одно.

Что это был за корабль?

Крейсер.

А другие корабли там были?

Да, там были еще корабли.

Сколько *Штук* участвовало в атаке?

22-24 самолета, две эскадрильи. Мы потеряли 5 машин – все были сбиты зенитным огнем и упали в море.

Вероятно, память изменила летчику. 2-я Эскадра не осуществляла налетов на Скапа-Флоу из Ставангера и в октябре 1940 налетов на Скапа-Флоу не совершала. Она участвовало в налетах на пляжи Дюнкерка, на французские и британские корабли и суда и на британские аэродромы с аэродромов в Бельгии и Франции. В феврале 1941 года авиакрыло переместилось в Румынию для атак на британские корабли и суда на

Средиземноморском ТВД. На счету немецких летчиков этой эскадры много потопленных и поврежденных судов и кораблей союзников, но трудно сказать, в какой из них добился попадания Шпрайтцер.

Каким был строй, в котором Вы летали?

Это была цепочка из троек. С земли казалось, что все самолеты летят на одном уровне, но они были на разных высотах.

На какой высоте Вы летали над Северным морем?

Две тысячи метров.

И с этой высоты Вы пикировали?

Да.

Каким было Ваше место в строю?

В первой тройке – это была хорошая позиция. После бомбометания ты мог поворачивать назад.

Сколько бомб у Вас было?

Одна большая – основная – и по две поменьше с обеих сторон.

Вы сбрасывали их в один прием?

Да.

Вы видели, как по Вам стреляют зенитки?

Да, перед атакой. Ты летишь среди разрывов. Наш девиз был таким: закрой глаза, отключи мозг, делай свое дело и лети домой!

Страшно было?

Нет, мы привыкали и приобретали иммунитет к этому.

Воспринимали ли Вы все по принципу «будь что будет»? О чем Вы думали тогда?

Думал о том, что сейчас меня зацепит. Когда летаешь на *Штуке*, то там больше речь идет о том, какой у тебя шанс и будет ли с тобой удача, чем о мастерстве. Мысли у меня были такие: надеюсь, что я попаду в цель, а они не попадут в меня. В Польше на меня ничего не действовало, но позднее я стал нервничать сильнее...

Со Ставангера был только один вылет?

Нет, мы еще три раза мы летали к Шетландским островам. Четвертый вылет отменили.

Были ли у Вас определенные цели для бомбовых атак?

Да, у каждого летчика была своя цель. Тогда это были корабли или зенитные батареи.

Проходили ли Вы инструктаж перед вылетами? Были ли у Вас аэрофотоснимки?

Да, сначала к целям вылетали самолеты-разведчики для аэрофотосъемки. Цели распределяли во время инструктажа.

То попадание в крейсер было во время первого вылета?

Да.

А что происходило во время второй и третьей миссий?

Не помню. Во время третьей миссии моей целью были зенитки.

Каким было летное поле в Ставангере?

Очень плохое, просто в ужасном состоянии. У норвежцев не было быстрых самолетов, так что в хороших полосах они не нуждались. Да все аэродромы там были неважные.

Где вы жили?

В норвежских казармах. Норвежских солдат мы рассматривали как гражданских. Там все были очень честными людьми. Никто домов не запирает на замок. Под Лиллехаммером, рядом с аэродромом, была небольшая ферма, где мы покупали яйца и масло. Мы оставляли деньги на столе, жена фермера - яйца, и никто ничего не воровал. Приятный опыт...

Какой была погода во время Вашего первого вылета?

Ни единого облака на небе. Мы предпочитали, чтобы были облака: мы могли лететь над ними, потом проскакать вниз и осуществлять бомбометание.

Вы участвовали в налетах на Мальту?

Девять раз, все с Сицилии.

По-видимому, огонь с земли там был ужасающим. А в скольких налетах на Крит вы участвовали?

Мы базировались к северу от Афин и были удивлены в крайней степени, когда получили приказ атаковать Крит. Над ним уже побывали самолеты-разведчики, план атаки был разработан, и с нами провели короткий инструктаж. Самолеты-разведчики не попали под огонь зениток. Мы слетали туда, сбросили бомбы и вернулись без потерь, хотя зенитки постреливали. На пути домой мы увидели большую группу *Ju-52*, вероятно, с сотню самолетов с парашютистами на борту. Мы вернулись, заправились и вылетели для еще одной атаки. На пути к Криту я увидел тысячи парашютов, болтающихся в море, другие висели на оливковых деревьях. Германия потеряла многих людей в той операции...

Вернемся к [Битве за Британию](#). Находясь в Норвегии, Вы знали о том, что это сражение произойдет?

Мы все время надеялись, да и Гитлер тоже, что этого не случится. В жилах королевской семьи текла немецкая кровь, у наших народов было много общего в истории.

Были ли у Вас мысли о том, что война против Англии будет трудной, что этот орех будет трудно расколоть?

Я думал о том, что эта война – не слишком хорошая идея. Англия не была врагом Германии. Мы были близки по уровню [развития], у нас была схожая ментальность. Ненависть появилась потом, когда [Харрис](#) (*Arthur Travers Harris, 1892-1984, командующий британской бомбардировочной авиацией*) стал сбрасывать бомбы на гражданское население. А потом [случился Дрезден](#)...

Во время налетов на Шетландские острова сталкивались ли Вы со *Спитфайрами/Spifire* и *Харрикейнами/Hurricane*?

Они атаковали нас неожиданно, и я не знал, откуда они появились. Думаю, они поджидали нас. Я не видел каких-либо аэродромов на Шетландских островах.

Вам говорили о *Спитфайрах* и *Харрикейнах* до вылетов на задание? Знали ли Вы о том, насколько они хороши [в бою]?

Да, у нас были учебные занятия, на которых мы изучали вражеские самолеты.

Что Вы делали после войны?

Я работал в Зальцбурге директором страховой компании. Моя жизнь сложилась очень хорошо, я получаю хорошую пенсию. Я женат, у меня двое сыновей. Старший стал директором банка, младший – преподавателем в гимназии. У меня четверо внуков. Знаете, после войны всех [нас] записали в нацисты и военные преступники. Вот это было обидно...

2008 - Джеймс Холланд (James Holland)

ХАНСГЕОРГ БЭТХЕР (HANSGEORG BÄTCHER)



Хансгеорг Бэтхер (1914–2003) прошел начальный курс обучения летному делу в ноябре 1935-го – январе 1936-го годов. В звании лейтенанта он был зачислен в 157-ю Бомбардировочную Эскадру/Kampfgeschwader 157 в декабре 1938 года. Он участвовал в [Польской](#) (1939) и [Французской](#) (1940) кампаниях. 5 июня 1940 года он был сбит, попал в плен, из которого был освобожден после капитуляции Франции.

С мая 1941-го на активной службе в 100-й Бомбардировочной Группе/Kampfgruppe 100 Wiking, оснащенной самолетами He-111 и позднее преобразованной в эскадру. С июля 1941-го – командир эскадрильи на Восточном фронте. Участвовал в налетах на Москву в конце лета и осенью 1941-го. В начале 1942-го

100-я Эскадра/Kampfgeschwader осуществляла атаки на морские цели в Черном море. В марте получает звание капитана. Летом 1942 года участвовал в бомбардировках Севастополя, 2 июля осуществил свой 300-й боевой вылет. Позднее участвовал в Сталинградском сражении и в снабжении окруженной немецкой группировки по воздуху. В 1943-м принимал участия в сражении на Курской Дуге, в ноябре получил звание майора и стал командиром 4-й Авиагруппы/Gruppenkommandeur 4.

21 ноября 1943 года он совершил свой 600-й боевой вылет, 9 февраля 1944 года – 650-й. После 658-го вылета, в мае 1944 года, Бэтчер получил назначение в генеральный штаб Люфтваффе. В декабре этого года он получает назначение на должность командира 76-й Бомбардировочной Группы/Kampfgeschwader 76, оснащенной первыми реактивными бомбардировщиками Арадо 234/Arado Ar 234. В феврале 1945 года он участвовал в своей последней боевой операции против союзных войск, после чего был назначен на должность командира 54-й Истребительной Эскадры/KG(J) 54, оснащенной реактивными машинами Me-262. В мае 1942 сдался в плен американцам.

Бэтчер принимал участие в большинстве успешных операций Люфтваффе на Черном море в 1942 году. На его счет предположительно записаны успешная атака на танкер Эмба в порту Камыш-Бурун 29 декабря 1941 года и потопление парохода Коммунист на пути из Новороссийска в Севастополь 20 февраля 1942 года.

За свои боевые достижения Бэтчер был награжден Рыцарским Крестом Железного Креста с Дубовыми Листьями. Он до конца дней оставался убежденным нацистом...

Я хотел бы задать Вам нетрадиционные вопросы о войне и о том, что Вам пришлось на ней испытать. Согласны?

Да. Спрашивайте, с моей стороны на этот счет нет никаких ограничений.

Расскажите коротко, что Вас привлекло в Люфтваффе?

Ну, это легкий вопрос. Я всегда интересовался авиацией и самолетами, начиная с книг о наших героях-летчиках ПМВ, которые я читал, до наших новых аэропланов, которые я видел, когда рос. Я знал, что должен стать пилотом. Германия в 1930-х была не той страной, какой она была в начале века. Адольф Гитлер не только построил сильную экономику и не только вывел страну из [Великой] Депрессии, но и вселил в молодежь сильное чувство готовности пожертвовать собой для блага нации.

В молодежных организациях, в которых я состоял, я получил возможность полетать на планерах и все доступные мне квалификации, добиваясь того, что делаю это все лучше и лучше. В этой среде была очень сильная конкуренция, с которой я сталкивался и потом, на разных этапах войны. Как только я достиг призывного возраста, я добровольно записался в Люфтваффе. Я хотел стать пилотом, предпочтительно, нового скоростного истребителя, но этому не суждено было случиться.

Я прошел множество вступительных тестов ..., нацеленных на то, чтобы определить, для чего я гоюсь в наибольшей степени. Бывший летчик истребительной авиации сказал мне, что новой бомбардировочной ветви ВВС нужны хорошие пилоты и что он чувствует, что я для этого подхожу наилучшим образом, так что я согласился, будучи разочарованным. Однако долг есть долг, и я захотел стать лучшим из лучших летчиков-бомбардировщиков.

Что Вы помните о начале войны?

Я был лейтенантом в 1-й Группе 27-й Бомбардировочной Эскадры и хорошо помню начало войны. Фюрер сказал в своей книге [Mein Kampf](#) о том, что германские земли, потерянные в результате [Версальского Договора](#), должны быть возвращены, и что он будет работать, чтобы этого добиться. Рейнская область, Судеты, Мемель и Данциг жаждали возвращения в успешно развивающийся Рейх. Страны, получившие контроль над ними, конечно, хотели сохранить их в своем составе, поскольку это были территории с развитым сельским хозяйством, промышленностью и районами добычи полезных ископаемых. Польша была единственной страной, которая отказала Германии в ее просьбах выработать решение проблемы, но на этот раз Британия устала от того, что все, сделанное ею в прошлом,

возвращается в исходное состояние, и стала давить на Польшу, вынуждая отвергнуть наши предложения. Мы увидели на горизонте сгущающиеся тучи войны, поскольку наша пресса начала сообщать об атаках на нашей границе, приводивших к жертвам. Поляки даже попытались сбить самолет компании *Lufthansa*, летевший в Пруссию.

Так что мы знали, что что-то должно случиться. В августе моя часть была переброшена ближе к границе, и мы интенсифицировали обучение высокоточному бомбометанию, в чем штурман-бомбардир нашего *He-111* был особенно хорош. Нас собрали в помещении для инструктажа 1 сентября 1939 года, где нам сказали, что Рейх и Польша находятся в состоянии войны – мы были изумлены этим. Нам дали информацию по целям, сказали ясно и четко, что на нас смотрит весь мир и что мы должны избегать попаданий туда, где вероятным является нахождение гражданского населения. Это – важный момент, потому что союзники обвинили нас в том, что бомбардировка гражданских объектов была начата нами в Польше.

Много раз мы сбрасывали контейнеры с листовками, призывающими гражданское население, проживающее рядом с военными объектами, покинуть эти места. Это не всегда было возможным, но мы действительно старались избегать потерь среди невинных людей, мирных граждан. Мы осуществили множество боевых вылетов во время Польской кампании, преимущественно нанося удары по дорогам и мостам. Мы сбрасывали бомбы, потом, через несколько дней, снова получали приказ атаковать их после того, как они были восстановлены.

Приходилось ли Вам бомбить города и видели ли Вы, что это влекло за собой?

Да, польская армия решила, что каждый польский город будет превращен в прифронтовую крепость, что превращало их в законные цели.

[На самом деле, уже 1 сентября 1939 г. между 4.50 и 5.30 утра немецкие бомбардировщики из подразделения I./KG76 (4. Luftflotte), ведомые обер-лейтенантом Вальтером Зигелем (Walter Sigel), разбомбили центр города Велюнь/Wielun, несмотря на полное отсутствие в его пределах военных объектов. Три волны бомбардировщиков общей численностью в 120 машин сбросили более 70 т бомб. Уже после сброса бомб летчики Люфтваффе обстреляли бегущих в панике горожан. В итоге погибло более 1 200 гражданских лиц, тысячи получили ранения. 70% зданий города было разрушено. - ВК]

Случай с Варшавой, вероятно, известен наиболее широко. *Фюрер* отдал приказ о том, что ни один польский город не будет подвергнут бомбардировке, если не будет предпринята попытка дать гражданскому населению покинуть его. Мы сбросили массу листовок на Варшаву, доведя дело до того, что это выдавало [противнику] наши намерения. Позднее мы узнали, что мало кому из мирных жителей было разрешено покинуть город. Каждая бомбардировочная группа получала свои цели там, где разведка устанавливала концентрации военных объектов.

Это было сюрреалистичным зрелищем – вид сверху на город, который подвергался разрушению. Я надеялся, что они [поляки] предпримут усилия по защите своих людей и своих материальных ценностей. Нам показывали фотографии города, сделанные после бомбежек, и, по большей части, мы видели то, что сделали хорошую работу, концентрируясь на отведенных нам целях. Я замечал, что некоторые ряды зданий пострадали, и надеялся, что в них [в время бомбежек] никого было. Мы прошли через военные действия в Польше и чувствовали, что это было крещение огнем и приобретение боевого опыта. Затем нас отправили на Западный фронт, где мы бомбили Голландию, Бельгию и Францию. 54-я Эскадра участвовала в [налете на Роттердам](#), который стал столь несчастливым инцидентом. Голландцы отказались объявить его *открытым городом*, их войска заняли в нем укрепленные позиции. Мы не получили вовремя информацию о том,

что они капитулировали, - если бы это произошло, мы бы повернули назад. Бомбардировка беззащитных людей просто для забавы не входила в наши намерения, все было не так, как пишут некоторые невежественные писатели.

Вы участвовали в боевых действиях против Британии. Чем это было для Вас?

После победы во Франции нас бросили против Англии, при этом мы были преисполнены полного доверия к нашим лидерам и веры в наши боевые машины. Мы снова получили строгие приказы избегать бомбардировок городов и жертв среди мирного населения. Это было возможно не всегда, поскольку жилые кварталы городов располагались вокруг многих фабрик, аэродромов и объектов инфраструктуры. К этому времени, однако, союзники уже успели нанести удары по городам Рейха, так что мы были не столь осторожными, хотя приказ есть приказ. Война против англичан была делом трудным, и я хотел бы развеять некоторые мифы о *Битве за Британию*.

Утверждается, что мы значительно превосходили британцев в численности, что делает их победу производящей еще большее впечатление. Это было фальшивкой еще тогда, согласно данным нашей разведки, а после войны ее ложный характер получил подтверждение: у *RAF* было примерно столько же истребителей, сколько было у нас. Мы участвовали в воздушном сражении, которое британцы планировали и к которому готовились, а мы ввязались в него, не располагая временем на планирование и подготовку. Наши эскадрильи были брошены в боевые действия, которые оказались новыми для них по своему характеру, такие как ночные сражения и атаки на морские цели. Последние также имели важное значение, поскольку мы хотели принудить Британию к миру. Британские летчики оказались лучше обученными, чем средний пилот *Люфтваффе*, уже побывав в боях на многих театрах военных действий в небе своих колоний и попрактиковавшись в защите своего острова, а у нас была только Испания, да и то там повоевали немногие.

[Это высказывание относится к области фантастики: британские летчики до Битвы за Британию вступали в бой только в небе Европы в 1939-1940 годах. Это же относится и к летчикам из оккупированных к тому времени Гитлером европейских стран – полякам, чехам, французам и др. -ВК]

Спитфайр был весьма сильной во многих отношениях машиной, которая не уступала *109-му* и наносила большие потери нашим бомбардировщикам. *109-й*, определенно, мог постоять за себя, но многие вражеские истребители превосходили его [по *ТТХ*], и лишь мастерство наших летчиков давало ему превосходство. Наши бомбардировщики мало подходили для воздушной войны: *He-111* в прошлом был пассажирским самолетом, спроектированным для транспортировки людей, желающих путешествовать по всему миру. Если бы генерал Вевер (*Walther Wever, 1887 – 1936, в 1933-1935 гг. – министр авиации Германии, в 1935-1936 гг., до момента своей гибели в авиакатастрофе – начальник генерального штаба Люфтваффе, один из первых сторонников теории стратегических бомбардировок как средства ведения войны*) был жив, все могло пойти по-другому, поскольку он выступал за производство бомбардировщиков, сходных по типу с *B-17* или *B-29* и за [должную] подготовку к войне: он вновь и вновь призывал Гитлера готовиться к ней, но тот не следовал его советам. *He-111* мог выдержать кое-какие повреждения, я знаю это, потому что мне приходилось вести пострадавшие от вражеского огня бомбардировщики не один раз и мне повезло: я выжил, но этот самолет был шумным, медленным, им трудно было маневрировать и, в дополнение к этому, он нес небольшой бомбовый груз по сравнению с боевыми машинами противника.

Я хочу подчеркнуть, что британцы любят изображать себя слабым, миролюбивым народом, у которого было нечем сражаться против большого, злобного и могучего *Люфтваффе*, которое превосходило их по численности в 10 раз. Это – неправда, и эти определения больше подходят *Люфтваффе*. Мы были зелеными, молодыми и

неопытными, хотя, если бы Черчилль не приказал бомбить наши города в начале 1940-го, мы вполне смогли бы победить, поскольку мы уже дожимали RAF.

[Обычная фразеология престарелых нацистов: им лишь чуть-чуть не хватило для победы на всех фронтах – ВК.]

Последним мифом является то, что мы первыми начали бомбить города, и ответные действия союзников были обоснованным и праведным отмщением за наши сатанинские деяния. Многие историки не любят вспоминать, что Франция нанесла удары по территории Рейха уже в сентябре 1939 года. Они бомбили районы, где проживало мирное население, их союзники тоже атаковали западные территории Рейха. Британцы заявляют, что они проявили высочайшую сдержанность несмотря на то, что мы наносили удары по их городам и гражданскому населению. При этом я знаю, что мы тогда осуществляли маломасштабные атаки на военные объекты, что привело к гибели одного или двух гражданских лиц тогда, когда мы не атаковали их преднамеренно.

Я могу сказать, что на всех театрах военных действий, где мне довелось сражаться, *Люфтваффе* имело строжайшие приказы, отданные с самого верха всему личному составу вплоть до командиров эскадрилий и предписывающие избегать любой ценой нанесения ударов по районам, где проживало мирное население. Само собой, когда город превращен в крепость, ситуация меняется, а со всеми городами, которые мы бомбили, было именно так, и они не были объявлены *открытыми*. В мае-июне 1940-го союзники приступили к систематическим бомбардировкам промышленных районов Рура, включая города и поселки. Фритц Вайтцель (Fritz Weitzel), генерал СС, был одним из многих, погибших во время налетов на Дюссельдорф.

То есть, я хочу подчеркнуть, что мы не ставили себе целью атаки на британские города, пока они первыми не начали бомбить наши. Мы со всеми предосторожностями избегали ударов по военным целям, расположенным близ городов, пока британцы не приступили к этому в начале 1940-го. К тому времени, когда мы начали свой *Blitz*, большая часть западногерманских городов побывала под бомбами, по меньшей мере, один раз, французы и британцы уже бомбили Берлин, и мы уже потеряли немалое число мирных жителей. *Фюрер* был в ярости, и именно тогда он *снял перчатки*, осознав, что союзники не беспокоятся о безопасности [нашего] гражданского населения, и почувствовал, что огонь нужно встречать огнем, чтобы остановить пожар. К сожалению, мы так и не вступили в войну в полной мере, пока в 1943-м не была объявлена *тотальная война*, но к тому моменту было уже поздно.

Вас сбивали?

Да, случалось. Я спасал свой экипаж, но *111-й* было трудно удержать в воздухе, если он был сильно поврежден. Если нас атаковали истребители, мы часто были *сидячими утками* безо всякого прикрытия. Когда мы отправлялись в полет, мы всегда думали о том, что он может стать последним. Мы должны были мириться с тем, что могут быть поломки, что существуют огонь зениток и вражеские истребители. Мой самолет атаковали много раз во время налетов на Британию, и мне повезло в том, что у меня были [классный] экипаж и [необходимые] навыки для того, что довести до своего аэродрома сильно поврежденную машину, которая давно должна была рухнуть на землю...

Вы были в Сталинграде?

Нет, я не был в самом городе, но я был в составе 100-й Бомбардировочной Группы (*речь идет о 1-й Группе 100-й Бомбардировочной Эскадры (I./KG 100)*), которая участвовала в операциях в небе над ним. У нас были цели по всему району, в основном, мы препятствовали переброскам войск, поскольку у русских были обширные тылы... Мы атаковали их за линией фронта, стараясь нарушить железнодорожные перевозки и

разбомбить мосты, однако, на этот раз численность бомбардировщиков упала, возможно, до 25% от первоначальной. Людей и самолеты перебрасывали в другие сектора фронта для атак на морские цели, в Северную Африку или еще куда-то. Так что нам ни разу не удалось собрать достаточно машин, чтобы нанести врагу реальный ущерб. Группа была выведена с этого театра, когда она была крайне необходима... К концу Сталинградского сражения я доставлял в котел грузы и вывозил раненых. К тому времени мы уже давно поняли, что *красные кресты* на фюзеляжах для русских ничего не значили: они атаковали эти самолеты с самого начала войны. Согласно правилам, мы должны были рисовать их, но, в реальности, мы боялись, что они облегчат [вражеским истребителям] прицеливание.

Мы участвовали в боях за Севастополь, и нам сопутствовал значительный успех в потоплении вражеских кораблей и судов и уничтожении военных целей. Число моих боевых вылетов росло, и вскоре оно достигло 600, что было сверхчеловеческим усилием: мои люди и я чувствовали с необычайной остротой, что мы ожесточенно сражаемся за то, чтобы будущие поколения знали только вечный мир. Восточный фронт был огромным и безжалостным, погода была то жаркой, то морозной, противник был многочисленным, и его хорошо снабжали. Нам приходилось обходиться тем немногим, что могли собрать. Был даже момент, когда нас сопровождали румынские летчики на трофейных *Яках*.

Что Вы чувствовали по отношению к войне, особенно в ее конце?

Люфтваффе было самым молодым родом войск. Мы старались выработать традиции и примеры, которым другие могли бы следовать. Мы понимали, что эта война – это не то, чего хотели наши лидеры... Из ссоры она превратилась в нечто колоссальное из-за гордыни и ненависти. Мы всегда доверяли нашим лидерам и никогда не теряли надежды на победу, даже когда стало непросто верить в нее. Я помню июль 1944-го, когда предатели попытались убить *Фюрера*, и я не мог понять, для чего это было им нужно, когда он сотворил столько великих деяний. Я не был членом партии, но я все еще думал, что он был *благословением* для нашей нации. Я действительно верил, вплоть до 1945-го, что произойдет что-то, что принесет нам победу и что к союзникам вернется здравый смысл. К сожалению, этого с ними случилось. Я, конечно, знал некоторых из тех, кто начал сомневаться в наших лидерах, начиная с Геринга и далее [по списку]. Тогда я уже был майором и командиром *Группы*, я добивался того, чтобы мои люди оставались сфокусированными [на боевых задачах] и понимали, для чего началась эта война и почему они должны сражаться. Это не имело ничего общего с «мировым господством и обращением всех людей в рабство», как об этом заявляли союзники. Это было то, на что целиком купились предатели и почему они решились на убийство [Гитлера] из своих корыстных побуждений.

Я могу с гордостью сказать, что даже глядя поражению прямо в лицо, мы оставались сильными и несломленными, уверенными в том, что это еще не конец и что снова придет время, когда мы поднимемся...

Должен сказать, что бывшие враги обращались со мной очень хорошо. Я был одним из немногих, кто успел полетать на наших новых реактивных бомбардировщиках, и уверен в том, что ко мне отнеслись так хорошо именно по этой причине. Каждый генерал и ученый хотел знать мое мнение об этой войне и о том, на чем я летал. Иногда я чувствую свою вину в том, что к столь многим моим товарищам отнеслись так сурово: многие даже были убиты после войны. Таковы прератности человеческой судьбы, но я надеюсь, что будущие поколения оценят те жертвы, на которые мы пошли ради них.

Вы были награждены *Рыцарским Крестом* (21.12.1942). Что означало для Вас принятие в столь небольшую группу людей?

Я ощущал гордость, зная, что то, чем я жертвовал и чего достиг, завоевало признание. Тем не менее, это были мои люди и челны моего экипажа, кто сделал это возможным, это им я

должен быть благодарен за эту награду. Самым ярким воспоминанием для меня является тот момент, когда я получал *Дубовые Листья* (24.03.1944) из рук *Фюрера*.

Как это происходило?

Я горжусь этим. Меня представили к награде за совершенное мною число боевых вылетов и за достижения моего экипажа. Я был вызван в штаб, и мне сообщили, что я получу награду из рук *Фюрера*, - я немного занервничал, но был преисполнен гордости. Забавным моментом было то, что генерал сказал мне не распространяться о том, что происходит на фронте, добавив, что *Фюрер* ошеломлен [происходящим] и не хочет слышать плохие новости. После вручения награды меня спросили, хочу ли присоединиться к чаепитию вместе с ним [Гитлером], я принял приглашение и получил удовольствие от нашей с ним беседы. Что меня поразило, так это его забота о солдатах, сражающихся на передовой. Он выразил сожаление о том, что идет война и что нам так не хватает многого. Он спросил меня, нуждаюсь ли я в чем-нибудь и что он может сделать для нас, и даже поинтересовался, не хочу ли я перейти в инструкторы, и помочь в подготовке экипажей бомбардировщиков, на что я ответил вежливым отказом, так как был воином и мое место было на фронте.

Я помню, что был с ним очень откровенен, чувствовалось, что ему докладывали не обо всех проблемах на фронте. Я начал говорить о том, что наш боевой дух очень высок и что мы должны сражаться до конца. Мы нуждались в большем количестве реактивных самолетов: я был пилотом бомбардировщика и хотел наносить удары врагу там, где было возможным нанесение ему максимального урона, но его заводы находились далеко за пределами нашей досягаемости. Он согласился с этим и сказал, что на домашнем фронте люди работают так быстро, насколько это возможно, чтобы снабдить нас новым и более эффективным оружием, но он знал, что наши ресурсы ограничены... Он сказал, что хотел бы побывать на фронтах, чтобы поприветствовать своих солдат, но его упрашивают не делать этого, потому что шпионы могут навлечь на него атаки противника.

Он возлагал огромные надежды на новые ракеты, он предвкушал день, когда у нас появятся ракеты, способные наносить удары на большие расстояния, а наши истребители смогут сбивать с больших расстояний бомбардировщики. Я, в шутку, выразил надежду на то, что у противника никогда не будет ракет, способных сбить меня. Мы оба засмеялись, и он уверил меня в том, что мы [технологически] продвинулись намного дальше союзников и что они побеждают только благодаря своему колоссальному численному превосходству. Он снова уверил меня в том, победа будет за нами, поскольку мы сражаемся за правое дело и что наши враги ослеплены *внушенной им евреями* ненавистью, которая не сможет спланировать их еще сколь-нибудь продолжительное время. Он даже заговорил о новом супероружии, над которым, в конечном итоге, разрешил работать. О чем была речь, я могу только предполагать, но думаю, что он вел речь об атомной бомбе. Я знаю от ученых, с которыми встречался после войны, что ему предлагали начать над этой работой еще в 1939-м, но он не думал, что еврейские ученые, которые уехали [из Европы], опустятся до того, чтобы изобрести такое оружие, и не мог себе представить того, что оно будет применено против людей...

Я ушел с этой встречи, получив сильнейший заряд веры в [необходимость сражаться], и рассказал об этой беседе своим людям, чтобы вдохновить их, поскольку на этой поздней стадии войны мы слышали только об отступлениях и поражениях: дни наших побед остались в прошлом. После успеха высадки в Нормандии и прорыва Советами Восточного фронта мы знали, что, если ничего грандиозного не случится, мы проиграем войну. Многие немцы чувствовали, что конец близок, и молились за то, чтобы вмешалось *провидение* и спасло нас, но этого не произошло.

Каким для Вас стал конец войны?

Что ж, мы бросили в бой все, что у нас было, в конце 1944-го. Я был командиром *Группы* новых реактивных истребителей и бомбардировщиков. [Операция Bodenplatte](#) была нашим последним усилием, в котором мы действовали организованной группой, и мы добились грандиозного успеха (*сильное преувеличение – ВК*), но союзники настолько превосходили нас количественно, что эта атака не стала для них чем-то значимым. Они оправились и продолжили наступление, а мы, со своей стороны, не могли возместить свои потери, и теперь у нас не осталось горючего. Я отдавал приказы на осуществление одиночных миссий, которые, в реальности, были самоубийственными..., но что-то нужно было делать, чтобы просто показать, что мы все еще можем наносить ответные удары.

К апрелю 1945-го все было кончено, у нас осталось мало боеготовых самолетов, летчики были совсем молодыми вплоть до 17-летних ребят без какого-либо опыта, поэтому они становились легкой добычей [для врага]. Горючего у нас не было, а союзники были повсюду. Не было такого дня, что бы я не посмотрел в небо и не увидел в нем британского, американского или еще чьего-либо самолета союзных наций. То жалкое положение, в котором оказался немецкий народ, было неопишваемым: разрушенные жилища и города, погибшие семьи, сыновья, дочери, мужья – видеть это было тяжело. Мы капитулировали с нелегким сердцем. Союзники, по большей части, относились к нам хорошо. Я был схвачен, достались мне и толчки, и пинки, но, в основном, к нам отнеслись с уважением. Поскольку я был летчиком бомбардировочной авиации и командиром, меня забрали из лагеря и отправили на встречу с генералами и летчиками.

Западные союзники хотели узнать как можно больше о Советах, так что я стал очень популярен. Меня хорошо кормили, жил я так, словно в отеле. Сегодня я понимаю, что у меня-то все было хорошо, а вот у некоторых моих товарищей было далеко не так. В лагерях для военнопленных, разбросанных вдоль Рейна, умерло много людей, - я не знал о том, что там происходило, иначе я стал бы протестовать. Ходили слухи о широко распространенном дурном обращении с немцами, но, поскольку я сам лично этого не видел, я не мог ничего сказать. Для меня война окончилась, и я просто хотел жить дальше, и, раз это означало, что мне приходится работать с бывшим врагом, так, значит, и должно было быть...

Интервью – Джеймс Холланд

АРНОЛЬД ДЁРИНГ (ARNOLD DÖRING)

Родился 29 января 1918 года в Хальсберге (ныне Замок, Польша) в Восточной Пруссии.



В 1938 году записался в Люфтваффе и первоначально служил в наземных частях, позднее переучился на летчика. В ноябре 1940 года был направлен в 9-ю Группу 53-й Бомбардировочной Эскадры. Участвовал во вторжении в СССР, летом 1942 года был переведен в 8-ю Группу 55-й Эскадры. Участвовал в боевых действиях под Сталинградом, среди его заявок о победах в этот период времени – 3 ТБ-3, сбитых за одну ночь, и 6 ТБ-3, уничтоженных на аэродроме в 300 км к востоку от Волги. Всего, летая на бомбардировщике He-111, он записал на свой счет 7 истребителей Миг-1 и Миг-3. Он заявил об уничтожении на земле 25 самолетов, 200 грузовиков, около 70 железнодорожных вагонов и локомотивов, 4 вагонов с боеприпасами, 16 танков, 8 мостов, 3 складов с боеприпасами, 1 канонерки, 2 танкеров и 2 транспортных судов. Летом 1943 года был переведен в истребительную авиацию на защиту неба Рейха, записав на свой счет 13 дневных и ночных побед.

17 апреля 1945 года награжден Рыцарским Крестом, который получил через много лет после войны. Всего совершил 392 боевых вылета, из них 348 на бомбардировщиках.

Дёринг вспоминает о первом дне вторжения в СССР:

Едва ли кто-то мог заснуть. Это был наш первый боевой вылет. Нас разбудили в 01.30, и через несколько минут мы уже бежали к аэродрому, словно сумасшедшие. Тонкая полоска света над горизонтом говорила о том, что приближается день. Командир нашей группы еще раз обрисовал ситуацию, обозначил наши цели и пожелал нам удачи. Сам он должен был лететь впереди эскадрильи. Столько всего пронеслось у меня в голове... Сможем ли мы в темноте подняться в воздух на наших полностью загруженных машинах с этого маленького аэродрома, на котором провели всего несколько дней?

Мы поднялись, сделав большую дугу, выгнутую влево, собрались в строй и взяли курс на аэропорт Сельце (Sielce – пригород Варшавы), чтобы встретиться с истребителями сопровождения. Однако наших друзей-истребителей нигде не было видно. «Грустные дела,» - подумали мы.

Итак, слегка изменив курс, мы полетели строго в направлении наших целей. В 04.15 мы пролетели над Бугом – границей. Находясь в довольно расслабленном состоянии, я несколько раз подкорректировал наш курс. Потом я посмотрел по сторонам. Внизу все было в дымке, но мы могли различить наши цели. Я был удивлен тем, что зенитки все еще молчат.

Потом мы сбросили бомбы. Облака дыма, вспышки пламени, фонтаны земли, смешанной с всевозможными обломками. Черт возьми! Наши бомбы не попали в склады боеприпасов справа, но цепочка разрывов пересекла аэродром и разнесла взлетно-посадочную полосу (ВПП)... Ни один истребитель не сможет взлететь отсюда какое-то время...

Пока мы снова набирали высоту, я смог разглядеть около 15 истребителей, объятых пламенем, соседние постройки тоже были в огне. Уже вскоре нас сзади атаковали вражеские истребители, но мы сумели вернуться на базу без потерь. Мы добились такого результата, что уже не имело смысла организовывать еще один рейд на этот аэродром.

23.06.1941 мы получили приказ на второй рейд, чтобы бомбить танки и моторизованные части на дороге к северо-востоку от Брест-Литовска. Примерно через 10 минут наша группа была в воздухе, взяв курс к цели. Мы пролетели над Брест-Литовском на высоте 800 метров. Местами город горел. В крепости все еще шли ожесточенные бои. К нам присоединились истребители сопровождения, их вел [Мельдерс](#) (Mölders). На дороге, ведущей к Кобрину, было большое скопление транспорта, прямо под нами находились в большом количестве наземные части, некоторые из них продвигались по обочинам дорог.

Наши наземные силы рвались вглубь страны, на острие наступления были танки. Перед ними была полоса ничейной земли шириной в пару километров, дальше – скучившиеся вражеские колонны. Танки всех размеров, моторизованные части, лошади, запряженные в повозки, между всем этим – артиллерия – все это лихорадочно устремилось на восток. Мы вышли к нашей цели. Эскадрилья спикировала, мы прострочили дорогу пулеметным огнем, потом сбросили первые бомбы. Мы летели один за другим прямо над дорогой, некоторые – в стороне от нее.

Наши бомбы упали рядом с танками и пушками, между машинами, и охваченные паникой русские стали разбегаться во все стороны. Внизу была полная неразбериха: никто даже не думал о том, чтобы открыть по нам огонь. Чтобы оставить саму дорогу в целостности и сохранности для наших наступающих войск, мы сбрасывали бомбы только рядом с дорогой. Эффективность разрывов зажигательных и осколочных бомб была ужасающей. Когда у тебя такая цель, промахов не бывает. Танки переворачивались или горели, пушки

и буксирующие их машины становились поперек дороги, а мечущиеся между ними лошади только усиливали панику...

ПЕТЕР ШТАЛЬ (PETER STAHL)

Унтер-офицер, пилот бомбардировщика Ju-88, Петер Шталь вспоминает один из налетов на Лондон в октябре 1940 года:

При приближении к Лондону наш стеклянный домик (*кабина – ВК*) наполнился страхом. Лучи прожекторов осветили облака, так что мы летели вслепую и чувствовали себя так, словно находимся в тумане и сидим в каком-то ватном клубке, не имея понятия о том, что происходит над и под нами. Мне пришлось сконцентрироваться по максимуму, «мобилизовать весь свой мозг», как у нас было принято говорить, чтобы избежать ошибок. Это требовало сильнейшего нервного напряжения! Я хотел только одного – выбраться оттуда, и побыстрее...



Один из экипажей Ju-88 2-й Группы 30-й Бомбардировочной Эскадры (II./KG30). Третий слева – Петер Шталь. Осень 1940 года

ХАЙНЦ ФИЛИПП (HEINZ PHILIPP)

Бортстрелок Ju-88 Хайнц Филлип вспоминает об одном из эпизодов высадки союзников на юге Франции:

Это случилось близ города Куломье/Coulommieres. Мы штурмовали пляжи, на которые высаживались союзники, всю ночь. Атаковали с небольшой высоты, вернулись и уже собирались приземляться. Но, когда мы должны были вот-вот коснуться земли, английский ночной истребитель поймал нас в наиболее уязвимом для нас положении. Когда выпущены шасси и элероны, самолет становится беспомощным, как старая утка. Пилот ночного истребителя хорошо знал свое дело. Он был непосредственно позади нас, и, когда он открыл огонь, наш радист получил несколько ранений в грудь. Наш самолет все еще мог

держаться в воздухе, двигатели еще работали, - наш пилот убрал элероны и шасси, прибавил газу и стал набирать высоту.

Но мы уже горели, слева и справа, - горели крылья: в них были топливные баки, и они были в огне. Мы собрались выпрыгивать, я это сделал, но мой парашют зацепился за что-то внутри самолета. Я болтался в воздухе, парашют был где-то вверху, и я мог лишь наблюдать за происходящим в самолете. Пилот, который сам уже было приготовился прыгать, видел, что я болтаюсь снаружи, вернулся в кабину, выровнял самолет, после чего попытался высвободить мой парашют ногой. Но это что-то не работало. Он выпрыгнул, и самолет взорвался. Вот тогда-то я и высвободился окончательно, хотя мой парашют довольно сильно изорвало. Я сумел спуститься в целостности и сохранности, но сильно ударился при приземлении. Прошло всего несколько минут с того момента, как я оторвался от самолета, мне показалось, что на это ушла вся жизнь...

7 марта 1945 года. Хайнц Филипп добровольно вызвался лететь на бомбежку моста Ludendorff через Рейн:

Были нужны добровольцы, и я решил принять в этом участие. Наш пилот был всегда в числе первых, я же не всегда был полон энтузиазма, но должен был лететь с ним. К левому и правому крыльям подвесили по 500-килограммовой бомбе – мы должны были сбросить их на мост. В этом налете, который должен был состояться ночью, приняли участие четыре или пять самолетов. Но, само собой, американцы собрали все, что могли, чтобы защитить мост от атак с воздуха, и огонь с земли там был довольно плотным.

Хорошего в этом для нас было мало, потому что мы вытянули при розыгрыше третье место, то есть, мы должны были выходить на цель третьими. Каждому самолету дали время, и мы знали, что вот сейчас атакует первый. Потом был огненный шар, и самолета не стало... Потом пошел второй, снова огненный шар, на этот раз немного пониже. Потом пришла наша очередь – вы можете себе представить, что мы при этом чувствовали. Совсем не сахар, но мы это сделали. По правде говоря, мы не попали в мост, наши бомбы упали рядом с ним, но мы выбрались оттуда живыми. Никогда этого не забуду: в нашем самолете насчитали 88 пробоин, когда мы вернулись домой.

Источники

<https://www.griffonmerlin.com/wwii-interview/karl-spreitzer/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Sturzkampfgeschwader_1

https://en.wikipedia.org/wiki/Sturzkampfgeschwader_2

https://en.wikipedia.org/wiki/Hansgeorg_B%C3%A4tcher

<http://www.mourningtheancient.com/ww2-x22.htm>

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

Bob Carruthers. SERVANTS OF EVIL. 2001

Marshall Cavendish. THE WAR YEARS. 1939-1945. Eyewitness accounts. 1994

Перевод, компиляция, комментарии – Владимир Крупник

Редакция – Андрей Усиков (Австралия)

Возврат к главной странице www.warsstory.org