

МАНФРЕД ФОН РИХТХОФЕН

КРАСНЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

Воспоминания немецкого аса
Первой мировой войны



Манфред фон Рихтхофен

Красный истребитель.
Воспоминания немецкого
аса Первой мировой войны

«Центрполиграф»

фон Рихтхофен М.

Красный истребитель. Воспоминания немецкого аса Первой мировой войны / М. фон Рихтхофен — «Центрполиграф»,

В своем дневнике молодой летчик, успевший за отпущенную ему четверть века три года провести на кровопролитных полях сражений в качестве кавалериста, а затем и пилота и стать национальным героем Германии, рассказывает о своем пути в авиацию, воздушных боях и любимом красном «фоккере».

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
I	11
МОЯ СЕМЬЯ	11
МОЯ ЖИЗНЬ КАДЕТА	12
ВСТУПАЯ В АРМИЮ	13
Конец ознакомительного фрагмента.	14

Манфред фон Рихтхофен

Красный истребитель. Воспоминания немецкого аса Первой мировой войны

Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Манфред фон Рихтхофен был одним из лучших немецких истребителей Первой мировой войны. На его счету множество воздушных побед над неприятелем. Кроме того, он, безусловно, был мастером летного дела, которое освоил практически самостоятельно. В то время еще не было каких-либо записок пилота или заметок на этот счет. Единственным руководством для него в 1916 году стали указания командира его авиаподразделения, знаменитого Освальда Бельке, который, в свою очередь, также был самоучкой.

Будучи преданным своему отечеству, Рихтхофен воспринимал войну как свою работу. Его задачей было атаковать и сбивать врагов. Уверенность в том, что его самолет – лучший, исключала для него возможность уклонения от атаки. Британские «BE-2С» и «RE-8» были менее скоростными, что позволяло им проводить более детальную разведку немецких позиций и неплохо корректировать артиллерийский обстрел соотечественников Рихтхофена. Разумеется, он должен был препятствовать этому на своем быстром самолете. И хотя в большинстве случаев его должны были прикрывать одноместные самолеты, на деле это удавалось далеко не всегда. Так что труд немецкого летчика вовсе не был легким.

Немецкие эскадрильи были разведывательно-ударными подразделениями, предназначенными для поиска вражеских самолетов и нанесения урона врагу. Последнее, как правило, заключалось в фотографировании вражеских позиций, обзоре того, что делается за линией фронта, корректировке обстрела, бомбардировке противника, атаках на его окопы и защите своих самолетов. В качестве разведчиков они летали эскадрильями, но в случае боевых действий увеличивали свою численность.

Первые эскадрильи формировались летом 1916 года. Тогда они состояли из двенадцати самолетов и столько же пилотов и подразделялись на группы из пяти-шести самолетов. Для выполнения задания командир обычно выбирал одну из групп. Вторая же в это время отдыхала.

Группа самолетов-разведчиков часто еще издалека обнаруживала французские или британские аэропланы, летающие над передовыми позициями. Иногда группа не поднималась в воздух до тех пор, пока с передовой не сообщали, что самолеты противника пересекают линию фронта. Порой их можно было увидеть даже с немецких аэродромов еще до взлета с помощью мощных биноклей. Таким образом, опытные командиры не спешили ввязываться в бой. Сначала они оценивали ситуацию и выжидали наиболее благоприятный момент для успешной атаки и лишь потом пикировали на противника.

Если вражеский самолет был один, то командир первым имел возможность сбить его. Если было два вражеских самолета, то вторым занимался следующий старший пилот. При встрече с более многочисленным противником, например бомбардировщиками, шестеро пилотов рассеивались и после начального пикирования вели бой индивидуально. Далекая от критики, эта тактика была наиболее эффективной для нанесения максимального ущерба врагу. Немцы были преданы этому методу воздушной войны, что подтверждает список жертв RFC¹ за 1917 год.

На протяжении всей войны союзники руководствовались идеей навязывания воздушного боя противнику. Ежедневно RFC (позже RAF) посылали свои самолеты для разведки на малую и большую дальность полета, а также для фотографирования и бомбардировки позиций противника. Как правило, это происходило под прикрытием сопровождавших их истребителей. Британские самолеты также осуществляли патрулирование в воздухе, в ходе которого им слу-

¹ RFC – Королевский авиакорпус.

чалось предупреждать намечаемые атаки или самим атаковать двухместные немецкие самолеты, поднявшиеся в воздух с аналогичными целями.

По поводу претензий пилотов на сбитые ими самолеты можно сказать, что обе воюющие стороны имели достаточно строгие правила. Подавляющее число схваток происходило в небе над немецкой территорией, поэтому установить победы немецких пилотов не составляло труда: можно было осмотреть обломки сбитого самолета, обнаружить тела погибших летчиков или взять в плен оставшихся в живых.

С самых первых воздушных боев наметилась тенденция преувеличивания собственных побед за счет преуменьшения побед противника. Но к середине 1915 года к двухместным «фоккерам» для их прикрытия в полете стали присоединяться одноместные. Именно в это время началось восхождение к славе пионеров воздушных боев: Иммельмана, Бельке, Винтгенса, Мюльтцера и др. Правило, по которому засчитывалась воздушная победа у немцев, заключалось в том, что необходимо было обнаружить вражеский самолет – разбитый или целый – в том месте, которое указал сбивший его пилот. Эта победа подтверждалась другими летчиками или наземными наблюдателями. Если же сбитый самолет приземлялся или падал за линией фронта на территории противника, то этот факт не учитывался до тех пор, пока кто-либо не заверял, что видел этот аэроплан горящим или расстрелянным. Такая система практически не позволяла немецким пилотам увеличивать счет своих побед путем обмана. Тот, кто пытался это сделать, вскоре покидал фронт.

Британцам было труднее подтвердить свои победы в воздухе. Но если атакуемый самолет был сбит, сожжен или разрушен и это подтверждали воздушные и наземные наблюдатели, то победа, несомненно, зачислялась на боевой счет пилота.

При полетах над облаками, да еще в схватке с врагом, было трудно или даже невозможно определить судьбу самолета, который в последний раз шел к земле, как правило, в штопоре. К этому явлению стали применять термин «вне контроля». Разумеется, пилоты обеих сторон использовали штопор как средство ухода от поражения, чтобы у самой земли выровнять машину и скрыться. Если кто-либо видел, что самолет шел вниз «вне контроля» и должен был разбиться, то «возможная победа» удостоверялась и засчитывалась. Так было на протяжении всей войны, в том числе и во второй половине 1918 года, когда число ситуаций «вне контроля» значительно увеличилось за счет интенсивности воздушных боев и в сообщениях RFC упоминались только разбившиеся или сгоревшие самолеты.

В RFC сначала использовалось также выражение «вынужденные садиться». Оно было применимо к ситуации, когда немецкий самолет садился на своей территории. Так ему обычно удавалось спастись от противника, если только у британского пилота не побеждало желание проводить поверженного соперника вниз и расстрелять его на земле. Рыцарство британцев часто сдерживало такие поступки, но не всегда! Кроме того, случалось, что пилот сбитого самолета был серьезно или смертельно ранен или его самолет был выведен из строя, но, тем не менее, ему удавалось благодаря своему мастерству, а иногда и чистой случайности посадить машину. Такая ситуация рассматривалась как еще одна форма «возможной победы», которая часто засчитывалась. Так было до конца 1916 года. Позже стали считать, что вынужденный сесть самолет должен быть полностью разрушен. В последние годы войны рыцарства значительно поубавилось и пилоты союзников стали довольно часто расстреливать самолеты и экипажи противника на земле.

И наконец, то, что Рихтхофен часто заставлял свои жертвы врасплох и не давал им шанса на спасение, составляло суть его работы.

Летчики-истребители (в Первую мировую войну их называли пилотами-скаутами) специально тренировались уничтожать максимум сил противника при минимальном риске для себя и своих коллег. Они должны были занять выгодную позицию и ударить наверняка. Зачем ввязываться в бой, в котором противник может убить вас, если вы можете победить его, еще

не будучи обнаруженными? Возможно, это неблагородная позиция, и термин «рыцарство» вообще излишне муссировался в описаниях Первой мировой войны.

Говоря о тактике и условиях пилотирования на Западном фронте, следует упомянуть преобладание юго-западного ветра, который давал преимущество немецким скаутам. Когда баки с горючим у британских самолетов пустели, пилоты были вынуждены возвращаться на свой аэродром, несмотря ни на ветер, ни на бой, который из-за этого ветра смещался все дальше на восток, то есть на вражескую территорию. Поэтому неудивительно, что немцы часто позволяли неприятелю значительно приблизиться к себе – благодаря этому они могли выбрать удобный момент для атаки, имея в качестве козырной карты выгодную для них погоду. Немецкие скауты часто старались встретить противника за линией фронта, чтобы в случае необходимости уйти на свою территорию и оказаться в безопасности.

Манфреду фон Рихтхофену было немного за двадцать, когда он уже находился на вершине славы как национальный герой и преуспевающий летчик-истребитель. За несколько дней до своего 26-летия он погиб в бою. К этому времени Рихтхофен сражался за свою страну три с половиной года, сначала как кавалерист, потом как наблюдатель и, наконец, как летчик.

Вместе со многими другими он почти ежедневно читал о подвигах таких людей, как Макс Иммельман и Освальд Бельке, которые на Западном фронте сбивали французские и британские самолеты, получая награды и высший почет. Неудивительно, что многие хотели быть похожими на них. Фон Рихтхофену предоставился такой его шанс, когда великий Бельке – победитель девятнадцати воздушных боев в 1915 – 1916 годах – был отозван с фронта и стал заниматься формированием боевых соединений одноместных машин. Практика иметь одного или двух скаутов на каждом двухместном самолете заканчивалась. Позднее скауты стали формировать отдельные боевые соединения.

К середине 1916 года с помощью Бельке были сформированы первые семь эскадрилий, еще восемь к августу 1917 года и, наконец, тридцать три – к концу этого года. Каждая была меньше, чем эскадрилья RFC, хотя к концу 1917 года число пилотов выросло с двенадцати до восемнадцати. Самому Бельке запрещалось участвовать в боях, чтобы не подвергаться риску. Поэтому его отправили в поездку по Юго-Восточному фронту.

В это время началась битва на Сомме на Западном фронте. Преждевременно погиб Иммельман, и Бельке снова был призван и возглавил новую 2-ю эскадрилью. Он смог рекрутировать своих собственных пилотов, одним из которых был Манфред фон Рихтхофен, встретившийся ему на Восточном фронте.

Переход фон Рихтхофена на одноместный самолет был довольно быстрым, но именно Бельке открыл счет, сбив семь английских машин за первые две недели сентября 1916 года. Бельке летал на одном из «Фоккеров DIII», которые вместе с «Альбатросом DI» составляли все, что у них было. 16-го прибыло несколько «Альбатросов DII», и в этот день лейтенант Вальтер Оне добился восьмой победы своей эскадрильи.

Пилоты Бельке с нетерпением и благоговением наблюдали, как он увеличивал свой счет, пока они просто сидели и ждали удобного случая вылететь против врага.

Наконец, 17 сентября, имея достаточное количество самолетов для патрулирования, Бельке посчитал своих «цыплят» готовыми для испытания в бою на передовой линии. Это было воскресенье, но война не знает выходных. 2-я эскадрилья обнаружила идущие строем «BE-2C» 12-й эскадрильи, сопровождаемые самолетами «FE.2B» 11-й эскадрильи. Она направлялись на железнодорожную станцию Маркоинг. Поднявшись выше машин RFC, Бельке атаковал. В битве четыре «FE.2B» были сбиты, причем три из них – Бельке, Хансом Рейманном и фон Рихтхофеном. У Бельке это была двадцать седьмая победа, а у фон Рихтхофена – первая!

До самой своей смерти в несчастливом столкновении в бою 28 октября Бельке блестяще командовал эскадрилей, доведя число своих побед до сорока, а побед эскадрильи – до пятидесяти одной. К тому времени Рихтхофен уже имел на своем счету шесть сбитых самолетов.

В это время и родилась легенда барона Манфреда фон Рихтхофена. Во всех отношениях он был просто пилот, но со счастливой судьбой сбивать британские машины. 20 ноября его счет вырос до десяти, а 23-го он сбил «DH-2» – одноместный самолет, пилотом которого был герой Британии – майор Лано Хокер, командир 24-й эскадрильи.

Те, кто пытается приуменьшить возможности фон Рихтхофена как пилота, часто забывают, что на менее совершенную машину, которую он сбивал, приходилась одна машина, равная ему, и управлялась она пилотом, который также не уступал ему. Бой между фон Рихтхофеном и Хокером длился больше получаса, без заметных преимуществ какой-либо стороны, поскольку мастерство пилотов было на одном уровне. Фон Рихтхофен обнаружил, что его «альбатрос» быстрее поднимался, а «DH-2» Хокера лучше разворачивался.

В итоге победить Хокера Рихтхофену помог ветер. Горючее у Хокера заканчивалось, и он был вынужден сдаться в плен. Он пытался сделать это несколько раз, но фон Рихтхофен был наготове и принуждал его снова повернуть или быть расстрелянным. Наконец, пикирование в сторону траншей сделало британского пилота беззащитным, и пулемет Рихтхофена поразил его в голову. Это была его одиннадцатая победа, возможно, самая важная. Вскоре он стал героем, о чем всегда мечтал, имя его было у всех на устах. Ему предоставили командовать своим собственным соединением – 11-й эскадрилей, а позже отдали в подчинение 4-ю, 6-ю и 10-ю. Это был его «летающий цирк».

Восемьдесят воздушных побед фон Рихтхофена за десять месяцев войны на фронте являются лучшим подтверждением его возможностей как пилота-охотника. В большинстве своем его жертвами становились самолеты, которые по характеристикам соответствовали его машине, особенно с равными ему пилотами.

То, что Рихтхофен мог комбинировать свое летное мастерство с умением хорошо стрелять, делало его смертельно опасным в воздухе. Он хорошо выучил уроки своего учителя и наставника Освальда Бельке: занять хорошую позицию для атаки; выбрать место и позволить британскому пилоту сделать первый шаг, чтобы ввязаться в бой или уйти от него в зависимости от того, чего мог достичь его противник в наиболее благоприятной позиции. Примечательно, что Рихтхофен никогда не атаковал дирижабли наблюдения союзников – наиболее опасную цель, которая обычно хорошо охранялась артиллерией и скаутскими патрулями.

Все это делало фон Рихтхофена выдающимся боевым пилотом, хладнокровным и твердым, не идущим на компромиссы, как это пытались делать его противники. В Первую мировую войну существовала формулировка, часто употребляемая в представлениях к награде: «за решительность и мужество». Но эти же качества – решительность и мужество – могут привести к ограниченному успеху: в воздухе они принесут победу или даже две, но, вероятнее всего, закончатся гибелью. Все это похвально и помогает созданию имиджа героя, но гораздо важнее оставаться хладнокровным и достичь восьмидесяти побед! Британцы и немцы зачастую по-разному вели себя в воздушном бою. Разумеется, сама натура солдат Британии и Германии различна.

Фон Рихтхофен допустил несколько ошибок – в конце концов и он был человеком. Мы приведем две из них. 6 июля 1917 года в схватке с «FE.2B» из 20-й эскадрильи он преследовал неприятеля слишком долго и позволил стрелку, лейтенанту А.Е. Вудбриджу стрелять. В результате скользящая пуля поразила фон Рихтхофена в голову. Вудбридж и его пилот капитан Д.С. Каннелл были опытными и имели по несколько побед в воздушных боях. Фон Рихтхофен ухитрился безопасно приземлиться – он был удачлив.

Его вторая ошибка заключалась в затянувшемся преследовании лейтенанта У.Р. Мэя (209-я эскадрилья). К тому же он перелетел через фронт на малой высоте и подставил себя

под наземный огонь, чего не должен был делать. В этой ситуации он подвергся атаке сзади пилотом Роем Брауном, а также огню австралийских солдат, находящихся на этом участке фронта. Это случилось 21 апреля 1918 года над долиной Соммы во время последнего полета фон Рихтхофена. Пораженный единственной пулей, истребитель в своем красном триплане «фоккер» совершил жесткую посадку на стороне союзников. Пилот не выбрался из кабины – он был мертв.

I

МОЯ СЕМЬЯ

Семья Рихтхофен ранее не принимала активного участия в войнах. Фон Рихтхофены всегда жили в деревне. Мало кто из них не имел поместья. Если же кто-то не жил в деревне, то, как правило, состоял на государственной службе. Мой дед и все предки до него имели собственность возле Бреслау и Стригау². Кузен моего деда первым из фон Рихтхофенов стал генералом.

Моя мать принадлежала к семье Шикфусс и Ньюдорф. Их характер напоминал нрав Рихтхофенов. В этих семьях было лишь несколько военных, все остальные – помещики. Брат моего прадеда Шикфусса погиб в 1806 году. Шикфуссы, как правило, становились лишь капитанами резерва.

В семье Шикфусс и Фалькенхаузен (девичья фамилия моей бабушки) основными хобби были верховая езда и стрельба. Брат моей матери Александр Шикфусс увлекался стрельбой, охотился в Африке, на Цейлоне, в Норвегии и Венгрии³.

Мой отец был практически первым членом нашей семейной ветви, кому пришла идея стать профессиональным военным. Он поступил в кадетский корпус и позже присоединился к 12-му полку улан. Он был самым добросовестным – насколько это возможно – солдатом. Но возникли проблемы со слухом, и ему пришлось уйти в отставку. Болезнь он приобрел, насквозь промокнув в ледяной воде, когда спасал тонущего солдата. Тем не менее он настаивал на продолжении службы, как будто ничего не случилось.

В нынешнем поколении Рихтхофенов гораздо больше военных. Во время войны каждый здоровый Рихтхофен, разумеется, находился на военной службе. В самом начале войны я потерял шесть кузенов, все они служили в кавалерии.

Меня называли в честь моего деда Манфреда, который в мирное время был адъютантом его величества и командиром гвардейского корпуса. Во время войны он командовал кавалерийским корпусом.

Когда я родился – 2 мая 1892 года, – мой отец служил в 1-м полку кирасир в Бреслау. Семья жила тогда в Кляйнбурге. До 9 лет я получал частное воспитание. Затем в течение года ходил в школу в Швейднице и стал кадетом в Валштате. Будучи готовым к военной карьере как кадет, я присоединился к 1-му полку улан. Мои приключения и опыт можно найти в этой книге.

Мой брат Лотар – еще один летчик Рихтхофен. Он имеет орден «За заслуги». Мой младший брат все еще в кадетском корпусе и с нетерпением ждет, когда станет достаточно взрослым, чтобы пойти на службу. Моя сестра, как все другие женщины нашей семьи, ухаживает за ранеными.

² Окрестности нынешнего Вроцлава в Польше.

³ Здесь мы имеем пример силы наследственности. Кавалериста и авиатора объединяет то, что обоим нужны твердость руки и острота глаза.

МОЯ ЖИЗНЬ КАДЕТА (1903 – 1909 годы, Валштат, 1909 – 1911 годы, Лихтерфельде)

Одиннадцатилетним мальчиком я поступил в кадетский корпус. Этого хотел отец, с моими желаниями не считались.

Мне было трудно подчиняться строгой дисциплине и порядку. Я не очень-то беспокоился по поводу инструкций, которые получал, и никогда не отличался рвением в познании нового. По моему мнению, было неправильно делать больше, чем необходимо, поэтому я работал как можно меньше, и учителя не слишком заботились обо мне. Зато я очень любил спорт, особенно гимнастику, футбол и т. д. Я выполнял почти все упражнения на перекладине, так что вскоре получил призы от коменданта.

Я безумно любил всяческие рискованные трюки. Однажды вместе с моим другом Франкенбергом я с помощью громоотвода взобрался на хорошо известный шпиль Валштата и укрепил на нем свой карманный платок. Помню, как трудно было совладать с водосточными желобами. Десять лет спустя, когда я навестил моего младшего брата в Валштате, я увидел, что мой платок все еще парит высоко в воздухе⁴. Мой друг Франкенберг, насколько мне известно, стал первой жертвой войны.

Мне нравился институт Лихтерфельде⁵. Там я не чувствовал себя изолированным от мира и жил как более или менее нормальный человек.

Вспоминаются также спортивные соревнования, в которых моим соперником был принц Фредерик Карл⁶. Он получил много первых призов, соревнуясь со мной в беге и прочем, поскольку я не тренировался так старательно, как он.

⁴ Прекрасное подтверждение прочности материи или его воображения.

⁵ Речь идет о кадетском корпусе.

⁶ Позже убит во время пилотажа во Франции.

ВСТУПАЯ В АРМИЮ (Истер, 1911 год)

Разумеется, я горел нетерпением попасть в армию. Сразу же после экзаменов я был направлен в 1-й полк улан («Император Александр III»⁷)

⁷ Назван в честь российского императора (1881 – 1894).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.