

ГАНС БАУР

ЛИЧНЫЙ ПИЛОТ
ГИТЛЕРА.

ВОСПОМИНАНИЯ
ОБЕРГРУППЕНФЮРERA
СС. 1939-1945

Ганс Баур

**Личный пилот Гитлера.
Воспоминания
обергруппенфюрера СС. 1939-1945**

«Центрполиграф»

2006

Баур Г.

Личный пилот Гитлера. Воспоминания обергруппенфюрера СС.
1939-1945 / Г. Баур — «Центрполиграф», 2006

Шеф-пилот Адольфа Гитлера, один из лучших летчиков Европы, вспоминает о тех, кого ему довелось перевозить на своем борту. Высшие должностные лица, дипломаты, сам фюрер предстают в его рассказах с неожиданной стороны, ситуации, рассказанные Бауром, ярко и живо рисуют тех, от кого зависели судьбы мира в XX веке.

Содержание

РОССИЯ, ЯНВАРЬ 1950 ГОДА	5
ПРЕДИСЛОВИЕ	6
Глава 1	7
Мое самое заветное желание – летать	7
Окольный путь к самолетам	9
Наконец-то прочь от земли	10
Наконец-то одиночный полет	11
Наконец-то вновь на фронте	12
Большое наступление	14
Назначение боевым летчиком	17
Неудачный полет домой	19
Новая работа: летчик почтовой авиации	20
Мотоцикл на самолете	22
Вступление в Добровольческий корпус	23
Самое трудное – это начало – даже в гражданской авиации	24
С нунцием (кардиналом) Пачелли на представлении с изображением страстей Господних	26
Первые почтовые рейсы в Вену и Цюрих	27
Маршрут становится длиннее	30
Основание компании «Люфтханза»	32
Первый полет с австрийским президентом	33
«Веснушки»	34
Аварийная посадка на бывшем тренировочном полигоне	35
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Ганс Баур

Личный пилот Гитлера. Воспоминания обергруппенфюрера СС. 1939–1945

РОССИЯ, ЯНВАРЬ 1950 ГОДА

Между бараками дул пронизывающий ветер. От местного сталиногорского угля было мало толка, он еле тлел в печи и почти не давал тепла, но иногда нам удавалось добыть уголь, насыщенный рудничным газом. Стены барака были покрыты льдом. Всех нас тяготила неопределенность. Юридическая машина пришла в движение по сигналу из Москвы, но на нас это никак не отразилось. Последние эшелоны 1949 года ушли на родину без нас. Некоторые сходили с ума, они не могли понять суть происходящих событий. Время от времени они бунтовали. Как тогда, так и позже кто-то избирал самый легкий способ уйти от действительности – пытался свести счеты с жизнью! Почта до нас не доходила. Холод и опустошение царили вокруг нас и в наших душах.

В маленькой комнатке собралось семь человек, одним из которых был профессор теологии. Среди них был и человек, который некогда сделал себе имя, работая в германской авиакомпании «Люфтханза». Он говорил очень мало. Но когда он все-таки начинал говорить, то произносил слова так, будто бы что-то строил из них, возможно надежду. Ганс Баур был знаменитым летчиком. Теперь мы узнали, что у Баура еще и непоколебимый дух.

Русские также прекрасно понимали, с кем имеют дело. Когда в начале апреля они его переводили куда-то в очередной раз, все обитатели лагеря стояли по стойке «смирно» и продолжали стоять так до тех пор, пока Баура не вывезли за пределы лагеря.

Спустя несколько месяцев мы встретились вновь. В соответствии с виной каждого из нас, но иногда и без должных оснований, мы все были приговорены в ходе судебных заседаний, которые продолжались от двух до десяти минут, к двадцати пяти годам каторжных работ. Все это делалось по приказу из Кремля. Мы были рады встретиться вновь. Бесследно исчезло только несколько человек. В одну из первых ночей мы собрались вместе. Мы пили нечто, напоминающее кофе, который нам присылали в очень редких посылках из дома, и рассказывали свои истории. Внезапно некто появился в дверном проеме и сказал: «Баур, готовься на выход». Его ожидали пересыльные тюрьмы, неопределенное положение среди русских, без поддержки его немецких друзей. Баур поднялся и каждому из нас крепко пожал руку. Несколько минут спустя он уже стоял у двери, с серьезной и в то же время печальной улыбкой, исполненной осуждения. Он произнес ласкавшие слух каждого из нас слова: «Встретимся снова в Германии!»

Юлиус Вайстенфельд

ПРЕДИСЛОВИЕ

Когда я приступил к работе над своими воспоминаниями, у меня и в мыслях не было давать новую трактовку тем или иным событиям мировой истории. Вся моя жизнь была подчинена желанию летать. В моем понимании счастье обитало где-то между землей и небом. Шум пропеллера – моя любимая музыка. Великие и всемогущие люди своего времени становились моими пассажирами, и обеспечение их безопасности было моей главной заботой. Вместе со мной летали выдающиеся деятели науки и искусства, коронованные особы, а также крупные политики из многих стран. Но оценивать их вклад в историю не входит в мою задачу.

Соответственно, замысел этой книги заключается не в том, чтобы кого-то в чем-то обвинять или в чем-то оправдывать. Я не ставил перед собой иной цели, кроме как освежить свою память и осветить некоторые эпизоды и события, которые кажутся мне важными. В той степени, в которой они отражают свое время и освещают судьбы людей, пускай эти воспоминания послужат вкладом в изучение истории той эпохи, которой они посвящены. Кроме того, я также ставил перед собой задачу дать возможность своим читателям хотя бы мысленно принять участие в славных перелетах, маршруты которых пролегли через горы, долины, а также границы между государствами, вне зависимости от того, стояла ли ясная или пасмурная погода.

Я пытался отобразить события так, как они мне представлялись в свое время и как я их лично переживал. Я пытался избегать излишней сенсационности и информации общего характера. О том, что я не знаю достоверно, я просто не упоминал.

Будто бы просматривая цветной захватывающий фильм, я прокручиваю в памяти события и персонажи прошедших лет, которые произвели на меня неизгладимое впечатление. Они и сегодня являются для меня живой реальностью. Я прошел долгий путь от моей милой родины в Верхней Баварии до русской тюрьмы, а затем вновь вернулся на родную землю. Но высшей точкой этого бесконечно долгого пути явились события и впечатления того периода, когда я имел возможность летать.

Ганс Баур

Глава 1

ПРИБЛИЖЕНИЕ К АВИАЦИИ В ГОДЫ ВОЙНЫ И МИРА

Мое самое заветное желание – летать

Я родился в 1897 году в городке Ампфинг близ Мюльдорфа, то есть в таком месте, которое однажды сыграло в германской истории немаловажную роль. В возрасте двух лет я переехал вместе со своими родителями в Мюнхен, где позднее учился в начальной и средней школах. В то время я даже и не подозревал, что в один прекрасный день стану летчиком. Я начал свою трудовую деятельность в качестве помощника продавца в скобяной лавке. Возможно, вся моя жизнь так и прошла бы между местом за прилавком и кассовым аппаратом, если бы не разразилась мировая война.

К тому времени, когда началась Первая мировая, мне уже исполнилось семнадцать лет и я оказался во власти волны патриотического подъема, захлестнувшего всю страну. Стоит ли удивляться, что во мне также пробудилось сильное желание стать солдатом. Мой отец, естественно, не поощрял этот порыв. Всеми доступными способами он пытался отговорить меня от осуществления намеченного плана, но я со всей юношеской горячностью отвергал любые доводы до тех пор, пока в конце концов он не дал согласие на то, чтобы я поступил добровольцем в пехотную часть, дислоцировавшуюся в Кемптене. Однако там меня забраковали. Как оказалось, мой рост был ниже необходимого. Там также считали, что я слишком молод для того, чтобы таскать на спине тяжелый ранец. В очень доброжелательной манере они мне посоветовали немного подрасти и заверили в том, что война будет длиться долго, так что у меня еще будет возможность отдать все свои силы на благо родины. Это меня сильно обескуражило, и я вернулся в свою лавку в весьма скверном настроении.

Тем не менее я решил не сдаваться. Как я полагал, летчики не должны таскать ранцы. Поэтому в сентябре 1915 года я решил вновь испытать удачу. Чтобы наверняка добиться своего, я обратился напрямую к германскому кайзеру и попросил его помочь мне получить назначение в запасной авиационный дивизион в Шляйсхайме. Можете быть уверены, я не получил прямого ответа от кайзера, вместо этого из Шляйсхайма пришло письмо следующего содержания: «Ваше обращение к Его Величеству Кайзеру Германии было переадресовано нам. К сожалению, в настоящее время штат полностью укомплектован, поэтому мы не можем принять вас на службу. Мы обратимся к Вам в случае необходимости».

Это первый документ, который касается моей карьеры летчика и который я до сих пор храню. Я получил его за некоторое время до того, как моя мечта наконец осуществилась. Я ждал ответа четыре недели, и мое терпение уже было на исходе. Затем я написал кайзеру снова, на этот раз с просьбой предоставить мне должность в военно-морской авиации. Из военно-морского министерства в Берлине пришел ответ, что моему запросу дан ход и что я немедленно должен отправляться в Вильгельмсхафен. Через два дня пришли известия из Шляйсхайма, из которых следовало, что я могу поступить на службу в дислоцировавшуюся там запасную авиационную эскадрилью. Выбор не представлял для меня большой трудности. Я собрал свои вещи и 26 ноября 1915 года отправился в Шляйсхайм. После двух месяцев основательной подготовки я был зачислен в авиационное соединение «1В», где был радушно встречен своими новыми товарищами. Когда они увидели нежный пух на моем подбородке, то начали высказывать различные мнения относительно того, должен ли я был поступать на военную службу. Они рассматривали таких, как я, в качестве последнего резерва, и один из них сказал: «Если

в качестве пополнения к нам направляют таких, как ты, значит, у нашей страны больше не осталось резервов и война долго не продлится». Естественно, что подобные высказывания не придавали мне особой уверенности в своих силах, и я не спорил с ними. Поначалу я старался вообще не высказывать собственных желаний и добровольно согласился на службу в качестве писаря при штабе.

Окольный путь к самолетам

Моя штабная служба не предполагала вообще каких-либо контактов с самолетами, а только позволяла любоваться на них со стороны, поэтому я попросил у командира эскадрильи разрешения работать возле самолетов по вечерам: я твердо решил стать летчиком как можно скорее. У командира подобное желание вызвало улыбку, но он разрешил мне мыть двигатели, после того как я закончу все дела в штабе. Это было не совсем то, что я хотел, но, по крайней мере, теперь я был в непосредственном контакте с механиками и самолетами. Тем не менее ход событий никогда нельзя предугадать заранее точно так же, как и ход испытательного полета.

Время от времени из отдела комплектования кадров приходили директивы, в которых говорилось о том, что добровольцы могут направляться на летные должности. Поскольку я служил при штабе, эти директивы в первую очередь попадали в мои руки, поэтому я писал рапорты и просил командира направить меня на летную службу. Наш командир в чине капитана, который симпатизировал мне, сказал: «Милый Ганс, у тебя слишком маленький рост, а кроме того, ты все еще слишком молод. Наверняка они отправят тебя обратно после собеседования. Однако, чтобы показать тебе мое расположение, я направлю тебя в приемную комиссию в Ферфирсе. Там они и решат, смогут ли найти тебе применение».

Вот так я и попал в Ферфирс. Там я увидел высоких мускулистых мужчин, также желавших стать летчиками, некоторые из них были удостоены высоких воинских наград, тогда как я был неприметным коротышкой и простым солдатом. Соперничество с ними вызывало у меня некоторые опасения. Экзамены были чрезвычайно строгими. Из ста тридцати пяти человек, которые на них прибыли, осталось только тридцать пять. Всех остальных отправили обратно. Я не получил никакой информации относительно того, был ли я принят или нет. Когда я вернулся в штаб, капитан выразил некоторый скепсис по этому поводу: «Вот видишь, милый Ганс, они отправили тебя обратно. Значит, они не нашли для тебя применения». Немного подумав, я ответил: «Большинству из них было сказано, что у них проблемы с сердцем или же какие-нибудь другие недостатки. Они особо не обнадежили меня, но отправили в часть с предписанием вернуться через четыре недели». Спустя четыре недели, к моей величайшей радости, внезапно пришли новости из Шляйсхайма: «Механик (так моя должность все еще именовалась в то время) Ганс Баур должен немедленно прибыть в Мильбертсхофен возле Шляйсхайма». Мой капитан сперва утратил дар речи, а затем поздравил меня с таким неожиданным успехом.

Наконец-то прочь от земли

Поскольку я давно увлекался техникой и имел золотые руки, мне было легко справиться с теми трудностями, с которыми в технической школе сталкивались будущие летчики. Когда меня перевели в летную школу в Герстхофене, к одному инструктору было прикреплено шесть курсантов. За три дня я уже выполнил восемнадцать тренировочных полетов. Казалось, мой наставник был очень доволен моими успехами. Он сказал мне: «Если ты желаешь и чувствуешь себя достаточно уверенно, то можешь совершить свой девятнадцатый полет самостоятельно». Обычно курсанту полагалось выполнить от тридцати пяти до сорока тренировочных полетов, прежде чем его допускали к самостоятельным полетам. Я был первым, кому было позволено это сделать раньше.

Перед тем как я отправился в свой первый одиночный полет, я переговорил с одним из самых взрослых курсантов, который собирался сдавать свой третий экзамен, и он мне объяснил, как надо делать штопор. Инструктор нам ничего не рассказывал про это, поскольку мы не изучали никакие фигуры пилотажа, кроме взлета и посадки. Существовал официальный запрет на взлет других самолетов во время каждого одиночного полета. Все ждали летчика, который должен был совершить три успешные посадки.

Наконец-то одиночный полет

Я был совершенно спокоен, когда сел в свой самолет. Это был старый «Альбатрос» с мотором мощностью 100 лошадиных сил. Эти самолеты для своего времени были относительно неплохими. Они развивали скорость до 110 километров в час. Я включил двигатель на полную мощность и набрал высоту 800 метров. Еще никогда в своей жизни я не поднимался так высоко. Во время тренировочных полетов мы поднимались только на высоту от 100 до 200 метров. Когда я достиг отметки 800 метров, то сбросил обороты и сделал все точно так, как меня учил курсант. Я повернул штурвал влево и также немного влево сдвинул рычаг, управляющий рулями высоты. Я разогнал мотор до мощности 800 оборотов в минуту, направив машину плавно вниз. Когда самолет направился вниз под слишком крутым углом, я снова слегка потянул за ручку управления рулями высоты. Затем я начал кружиться в штопоре. Самолет вошел в него плавно, и я благополучно опустился примерно до 150 метров, то есть до высоты, на которой обычно совершались тренировочные полеты. Тем самым я выполнил поставленные задачи и пошел на посадку. Она была выполнена безупречно, но когда я подрулил к месту стоянки самолета, увидел своего разъяренного инструктора, который бежал в мою сторону и орал: «Ты что, сошел с ума? О чем ты только думаешь? Кто научил тебя делать штопор? Я должен был закрыть тебе уши, но иди сюда, плутишка. Позволь мне пожать твою руку. Будь умницей и не вытворяй больше таких фортелей. Ты еще слишком молод для этого». Он одновременно побранил и поздравил меня и был более возбужден, чем я сам. Я поблагодарил его и снова залез в самолет. Я выполнил второй и третий полеты на обычной высоте. Так я выпорхнул из-под крыла своего инструктора и стал на шаг ближе к сдаче трех необходимых экзаменов. Предстояло совершить сотни взлетов для того, чтобы достичь необходимой летной квалификации. Когда я готовился сдавать свой второй экзамен, курсанты, которые начинали обучение вместе со мной в одной группе, только готовились к своим первым самостоятельным полетам.

Я понимал, что такое авиация, очень хорошо, и мой инструктор всегда отмечал мое мастерство. Выдержав третий экзамен, я, естественно, захотел вернуться на фронт. Поскольку я рассчитывал вернуться в свою часть, находившуюся в то время во Франции, я отправил туда письмо. Я просил, чтобы меня здесь задержали еще на некоторое время, до тех пор, пока не придут соответствующие распоряжения. Выполнить мою просьбу оказалось легко, поскольку в школе авиационных корректировщиков артиллерийского огня, располагавшейся в Граффенвёре, имелась одна вакантная должность, которая освободилась после гибели летчика в авиационной катастрофе. Обычно для подобных заданий использовались только опытные летчики, имевшие боевой опыт, поскольку во время корректировки использовались настоящие гранаты, по разрывам которых артиллерийские наблюдатели и оценивали расстояния до цели. Мой летный инструктор не имел никаких возражений относительно моего откомандирования в Граффенвёр, поскольку я был его лучшим курсантом.

В течение шести недель я занимался корректировкой с воздуха артиллерийского огня, и постепенно мне в голову стала закрадываться мысль, что мой прежний командир дивизиона не горит особым желанием видеть меня вновь. Так что я обратился к командиру авиабазы с просьбой направить меня на фронт при первой же возможности.

Наконец-то вновь на фронте

Тем не менее через два дня пришли бумаги о переводе меня в прежнюю часть. В тот вечер состоялся обычный прощальный ужин, и уже на следующий день мои товарищи провожали меня на поезд. В Шляйсхайме я получил свои документы и отправился в западном направлении, к тому месту, где должна была располагаться моя эскадрилья. В течение девяти дней я колесил по Франции от одного контрольно-пропускного пункта к другому, поскольку моя эскадрилья постоянно перемещалась с одного места на другое. Когда я в конце концов нашел свою часть и прибыл в ее расположение смертельно усталый, мои товарищи радостно меня приветствовали. Когда меня увидел командир эскадрильи, у него округлились глаза, поскольку он полагал, что меня больше нет в живых. Он никак не мог поверить, что я снова нахожусь вместе с ними, и встретил меня со словами: «Мы получили известия из отдела комплектования кадров, что ты погиб в авиационной катастрофе и сгорел вместе с самолетом и что замену тебе подобрать невозможно».

Но каким образом могло возникнуть такое заблуждение? Все дело в том, что в летной школе учились три человека по имени Ганс Баур. Один из нас совершил перелет через всю страну в свой родной город. Наверное, он хотел продемонстрировать перед родственниками свое летное мастерство, но прямо над родным домом потерял контроль над управлением самолетом, и тот врезался в землю и загорелся. В Шляйсхайме решили, что это именно я погиб в катастрофе, и направили уведомление об этом командиру моей эскадрильи. Он был счастлив и растроган, что я вернулся живой и невредимый.

Летные экипажи, с которыми я встречался, состояли, за некоторыми исключениями, из уроженцев разных областей Германии. Они отнеслись ко мне с некоторой настороженностью, главным образом потому, что старшие механики и их помощники весьма благоволили ко мне. К сожалению, наша летная подготовка на время приостановилась, поскольку непосредственно перед наступлением нам было запрещено выводить самолеты из ангаров по соображениям секретности. Между тем через четыре дня случилась буря, которая воспрепятствовала противнику летать над нашими позициями. Наконец настал долгожданный момент. Самолет был выведен из ангара и получил разрешение на вылет. Я должен был лететь на самолете DFW в сторону линии фронта. После короткого осмотра я залез в кабину. Бросив беглый взгляд на ручку управления и приборную панель, я запустил двигатель на полные обороты.

Это было незабываемое ощущение, когда земля осталась где-то внизу, а я кругами стал подниматься вверх. Чтобы показать другим летчикам то, чему я обучился в летной школе, а также для их развлечения, я бросал свой самолет то влево, то вправо, переваливался с крыла на крыло, демонстрировал то крутые виражи, то штопор. Через полчаса я возвратился обратно и эффектно посадил свой самолет. Я завел его в ангар, где удостоился бурных аплодисментов со стороны механиков и летчиков. Отношение некоторых летчиков было более сдержанным. Несколько летных наблюдателей постарались привлечь к себе мое внимание, так как они во многом зависели от тех пилотов, к которым их приписывали. Увидев мое летное мастерство, они прониклись ко мне определенным доверием. Но офицер из числа технического персонала, которому я отдал рапорт, встретил меня довольно прохладно. На повышенных тонах он заявил: «Если ты еще раз будешь вытворять в воздухе подобные номера, я прикажу посадить тебя под замок! У нас скоро начнется наступление, и нам потребуются все самолеты. Мне не интересно смотреть в первый же день на твои размазанные по земле мозги. Если будешь продолжать в таком же духе, то с твоим толстым черепом это случится очень скоро».

На следующий день также стояла пасмурная погода, так что французы не могли летать позади наших позиций. Следующий испытательный полет был запланирован на 800-килограммовом бронированном транспортном самолете AEG. Он был оснащен двигателем мощностью

220 лошадиных сил и мог достигать высоты 1100 метров и развивать максимальную скорость до 140 километров в час. Самолет был не очень надежен. При всей дальности полета и набираемой высоте его моторы были все-таки слабы для такого гигантского аэроплана. Меня спросили, хочу ли я на нем летать. Надо ли говорить, что я согласился без лишних слов?..

Разбег у этого самолета был сравнительно длинным из-за его громадного веса, но высоту он набирал уверенно. Как только я достиг высоты 400 метров, то попробовал повернуть влево-вправо. Поскольку повороты удавались относительно неплохо, я попытался лечь на крыло. Это мне также удалось, к изумлению тех, которые полагали, что аппарат не был столь маневренным, и поэтому отказывались летать на нем. После приземления я вынужден был выслушать очередное предупреждение: офицер-техник пригрозил, что подаст на меня рапорт командиру эскадрильи. Однако он симпатизировал мне и ограничился замечанием, чтобы я излишне не рисковал. В душе офицер был очень доволен моим мастерством.

Большое наступление

Началось большое наступление. Накануне вечером меня вызвали в кабинет, где летчики получали приказы и предписания на следующее утро. Командование предупредило нас о мерах предосторожности, так как пять тысяч артиллерийских стволов были сосредоточены на сравнительно небольшом пространстве, чего ранее никогда не делалось. Нам следовало опасаться ударной волны, так как мы летали всего лишь на высоте 100 метров. Естественно, самолеты были вооружены и защищены броней снизу, но могли пострадать от ударной волны и зенитного огня. Кроме того, также существовала опасность оказаться на линии перекрестного огня.

Было все еще темно, когда мы поднялись в воздух. В сильном возбуждении мы подошли к линии фронта, чтобы обследовать укрепления и район будущих операций. По причине густого утреннего тумана видимость была практически нулевой. Однако время от времени туман разрывали всполохи от взрывов гранат и мы могли мельком взглянуть на землю. Мы разглядели окопы и перебегающих по ним солдат. На нашей стороне воинские колонны выдвигались вперед и занимали исходные позиции. На французской стороне не было видно никого, так как сильный артиллерийский огонь загнал лягушатников в блиндажи и щели. Мы кружили над линией фронта по крайней мере три часа и, убедившись в том, что наступление наших войск успешно развивается, направились в тыл к французам. Когда мы увидели гигантские колонны, бредущие вдоль дорог, то решили их атаковать. На наших самолетах АЕГ было установлено по два пулемета, направленных в сторону хвоста, а также, в дополнение, имелись так называемые «сумасшедшие мыши» – связки ручных гранат на цепях, их сбрасывали гроздьями по шесть штук. Мы прошли над колоннами на высоте примерно 150 метров и открыли огонь. Немедленно возникла паника. Многие повозки были повреждены, а лошади ранены, и они заблокировали движение всей колонны. «Сумасшедшие мыши» нашли много целей. Возникшие в панике бежали.

Само собой разумеется, что солдаты в колонне не сидели сложа руки и открыли ответный огонь. Число пробоин в крыльях моего самолета стремительно росло. Пули постоянно шелкали о фюзеляж, но отскакивали от него, поскольку корпус и мотор были бронированными. Так продолжалось примерно в течение сорока пяти минут, пока мы не израсходовали почти весь боезапас. Внезапно я заметил, что пропеллер моего самолета больше не вращается. Скорее всего, он был поврежден. Я объяснил своему наблюдателю, что необходимо как можно скорее направляться на нашу территорию, поскольку я больше не могу удерживать высоту. Во время обратного полета мы заметили, что вражеская пехота начинает перегруппировываться, и, как смогли, приостановили этот процесс последней гроздью «сумасшедших мышей». Мы вели интенсивный пулеметный огонь и кружили до тех пор, пока не был поврежден двигатель и из него не вырвалась струя сначала горячей воды, а затем масла и пара. Я снял защитные очки, так как они были заляпаны маслом, и через них ничего не было видно. До земли оставалось всего несколько метров. Я находился как раз над горой, по которой проходила линия фронта. С обеих сторон были вырыты мелкие траншеи глубиной примерно метр. В них могли таиться как друзья, так и враги. Я не мог приземлиться между позициями противоборствующих сторон, поскольку французы просто изрешетили бы нас. Я старался оказаться как можно дальше за нашими позициями. И мне это удалось. Впереди лежала большая деревня, и мне казалось, что я не смогу найти удобное место для посадки, так как мотор не работал и я просто планировал. Однако, несмотря на все, мне и это удалось. Прямо передо мной лежал горный склон, покрытый виноградниками. Справа виднелась поросшая зеленой травой равнина, которая казалась удобной для приземления. Вскоре стало ясно, что это громадное овсяное поле, на котором овес стоял в высоту до 40 сантиметров. Встревоженный, я заметил высокие телеграфные столбы, тянувшиеся впереди. К сожалению, я слишком поздно заметил два теле-

графных провода, провисавшие один над другим. Я чуть задел один из них, но другой решил мою судьбу. Самолет основанием крыла, то есть тем местом, где крыло крепится к фюзеляжу, зацепился за провода. Столбы наклонились под тяжестью самолета, я перевернулся в воздухе и упал на землю вниз головой.

Вскоре после удара о землю я расстегнул ремень, который крепился к сиденью, чтобы вылезти из самолета и освободиться из такого неудобного положения. К сожалению, моя голова застряла между крепежной стойкой верхнего крыла и землей. Если бы у меня на голове не было защитного шлема, моя летная карьера на этом бы бесславно закончилась. Будучи зажатым, я чувствовал громадное давление на верхнюю часть черепа. Я думал, что в любой момент моя голова может просто расколоться, если самолет окончательно рухнет на землю после первого же толчка. В конце концов я смог стянуть с подбородка ремешок, который был сделан из кожзаменителя, и таким образом освободить голову. Как только я выполз из-под обломков, то первым же делом подумал о наблюдателе. Он находился в полубессознательном состоянии, и у него, точно так же как и у меня, из носа и изо рта шла кровь. Хорошо еще, что у нас были целы руки и ноги, и мы начали собирать то, что еще можно было спасти. Наблюдатель собрал документы и карты, а я свои инструменты. Теперь необходимо было найти дорогу к нашей части. Мы сильно отклонились вправо и, как знать, не оказались ли позади французских позиций, ведь наступление в самом разгаре и линия фронта постоянно менялась. Пока мы обсуждали сложившуюся ситуацию, рядом с самолетом начали свистеть пули. После того как одна из пуль просвистела у моего уха, мы бросились на землю и спрятались за бронированными листами. По ним тотчас начали щелкать пули, и их вряд ли можно было признать надежным убежищем. Стрелок, наверное, решил, что попал в нас обоих.

Мой наблюдатель стал настаивать, что теперь самое время уходить. «Больше здесь нечего делать, – сказал он. – Давай заберем нужные вещи. Мы должны преодолеть эту гору, и тогда мы окажемся в безопасности у наших позиций». Используя в качестве укрытия от взгляда стрелка крыло нашего самолета, торчащее в небо, мы поползли по овсяному полю: впереди – мой наблюдатель, а я прикрывал тыл. Ползти было достаточно тяжело, так как я был весь в синяках и ссадинах. «Прижимайся как можно ближе к земле, или они устроят на тебя охоту, как на кролика», – предупреждал он меня постоянно. Легко сказать – он не знал, какую я испытываю боль! Внезапно впереди показались три солдата, два санитары и пехотинец. Их отправили из деревни нам на помощь, после того как там увидели крушение самолета. Я закричал им, чтобы они вели себя осторожнее, так как мы находимся в зоне обстрела. Двое солдат немедленно упали на землю. Третий, тем не менее, остался стоять и сказал: «Французы отошли отсюда. Они не могут стрелять через гору!» В это время вооруженный француз выглянул, ухмыляясь, из-за носа самолета. Когда он увидел, что ему придется иметь дело сразу с несколькими противниками, то развернулся и побежал вниз по склону. Стоявший солдат быстро прицелился и выстрелил. Француз пробежал еще несколько метров и упал в овес. Пехотинец бросился за ним следом и, осторожно к нему приблизившись, выяснил, что тот ранен в грудь и бедро. Француз очень хотел сдаться и стать германским пленным, чтобы его отправили в тыл вместе с нами. Если бы его оставили на месте, то он наверняка бы умер.

Пока шли, мы насчитали сотни пленных, которые собирали своих раненых товарищей и переносили их на парусиновых носилках. Нам пришлось пройти около 20 километров, чтобы найти телефон, по которому мы смогли дозвониться до нашей эскадрильи. Оттуда прислали машину. Вид у нас был неважный – лица и форма заляпаны кровью. Выражение симпатии со стороны наших товарищей по оружию на этот раз было сильнее, чем обычно, поскольку два экипажа уже погибли в тот день смертью героев.

Мы пробыли в полевом госпитале всего несколько дней и вернулись в часть. Каждый день мы делали по два-три вылета, каждый из которых длился по два с половиной – три часа. Чаще всего наша задача заключалась в разведке позиций пехоты и расположения зенитных батарей,

по которым затем наносила удар наша полевая артиллерия, а мы корректировали огонь с воздуха. Мой наблюдатель лейтенант фон Хенгль достиг в этом деле большого мастерства. Наш командир эскадрильи иногда давал ему и более сложные задания (так как разведку приходилось проводить очень часто), которые были не по плечу другим товарищам. В большинстве случаев он справлялся с заданиями успешно, и командир эскадрильи часто отмечал нас как образцовый экипаж.

Назначение боевым летчиком

Мы не могли принимать участия в воздушных боях на наших самолетах, пока не получили новые, более совершенные машины. CL3a – сравнительно небольшой биплан с двумя рулями высоты – был оснащен мотором «Аргус» мощностью 185 лошадиных сил и мог развивать скорость до 165 километров в час. Самолет очень маневренный, он имел на вооружении два пулемета, из которых могли вести огонь летчик и наблюдатель. Он отвечал многим требованиям и уже позволял нам принимать участие в воздушных боях с известной надеждой на успех. Каждый из нас горел желанием выиграть свой первый воздушный бой. После разведки целей для артиллерийских ударов мы летали вдоль линии фронта в поисках одного из «испуганных юных сухопутных кроликов» – так мы называли французских пилотов. К концу войны на этом самолете я сбил девять французских самолетов. Я единственный из летчиков – корректировщиков артиллерийского огня сбил так много вражеских машин.

Один из воздушных боев я запомнил особенно четко. 17 июля 1918 года во время корректировки артиллерийского огня на участке фронта между Реймсом и Эперне нас атаковали пятнадцать вражеских самолетов. Такой неравный бой показался нам слишком рискованным, и мы попытались скрыться в облаках. Самолеты противника ушли прочь, и мы продолжили вести корректировку огня полевой артиллерии. Но вскоре появились шесть «Спадов» (французских истребителей), и мы оказались втянутыми в тяжелый воздушный бой. Пулеметы захлебывались от огня. Стоял ужасный шум. Мой наблюдатель и я сбили четыре самолета. Это был такой успех, о котором я раньше даже никогда не слышал. Оставшиеся два истребителя бежали с поля боя, поскольку наверняка решили, что против них сражается сам дьявол.

Обычные самолеты по многим показателям уступали истребителям. Надо было иметь незаурядное мастерство и обладать определенной долей удачи, чтобы успешно противостоять истребителю. Мы страшно радовались. Мой наблюдатель от восторга прыгал на своем сиденье и обнимал меня за шею до тех пор, пока я не сказал, что вынужден буду его высадить. Само собой разумеется, самолет получил множество пробоин, и я не знал, что именно повреждено – распорка или же крепежная стойка крыла. Существовала определенная угроза того, что от все возраставшей нагрузки на крыло самолет может просто развалиться в воздухе. Конечно, в то время в нашем распоряжении уже были парашюты, но мы им не очень доверяли и предпочитали оставлять их на аэродроме.

Когда показался наш аэродром, я приказал своему наблюдателю пристегнуть ремень безопасности на случай аварийной посадки, поскольку распорки шасси могут быть повреждены. Посадка прошла успешно, и мы были радостно встречены всей эскадрильей. Мой наблюдатель сказал, что мы сбили четыре вражеских самолета. Они подняли нас на руки и так пронесли через всю деревню прямо к командиру эскадрильи, сообщив ему все новости. Мы были немедленно отправлены на машине к линии фронта, потому что для подтверждения того, что вражеский самолет был сбит, требовались свидетельства по крайней мере трех очевидцев. Мой наблюдатель, который имел чин лейтенанта, получил подтверждение у артиллерийских офицеров. В то время я был еще простым вольноопределяющимся и поэтому обратился к рядовым, из которых с охотой подписалось даже большее число людей, чем мне требовалось. Все они удивлялись тому, что я очень молод, и по этой причине поздравляли меня с еще большим воодушевлением.

По вечерам мы совершали вылеты с целью засечь вспышки артиллерийских залпов и по ним точно определить местоположение артиллерийских батарей противника. Во время одного из таких вылетов я заметил громадный биплан, летевший примерно на высоте 400 метров со стороны занятой французами территории по направлению к нашим позициям. Я обратил внимание моего наблюдателя на эту «птичку» и спросил, будем ли мы ее атаковать. Хенгль ответил

согласием, я поднырнул к самолету и открыл огонь с близкого расстояния. Поскольку уже было достаточно темно, опознавательные знаки были не очень четко различимы. Летчик отвернул прочь, когда заметил, что я его атакую. Благодаря этому маневру я оказался всего в нескольких метрах от самолета, и мне показалось, что я разглядел у него на хвосте наш черно-белый германский крест. Это обстоятельство испугало меня до смерти. Судя по линии трассирующего огня, я знал, что наверняка попал в самолет в том месте, где должен был находиться экипаж. Мой наблюдатель изготовился у своего пулемета и уже собирался прикончить нашего противника, но тут я отвернул в сторону. Чтобы предотвратить дальнейшую стрельбу, я резко набрал высоту, и он уперся коленками в подбородок и больше не мог стрелять. После приземления я рассказал ему о том, что видел, и спросил: «Что нам теперь делать? Я не могу поверить в то, что мы сбили один из наших самолетов! И почему это случилось именно со мной!» Он сказал, что мы должны помалкивать об этом происшествии, так как все равно теперь уже ничего нельзя исправить.

Спустя три дня командир нашей эскадрильи издал приказ, адресованный летным экипажам. В нем говорилось о том, что три дня назад сбит французский самолет типа «Брегет», обломки которого все еще лежат возле позиций нашей пехоты, но пока что никто не сообщил о своей победе. Когда я прочитал это сообщение, то робко заявил, что его сбил я, но до сих пор молчал, так как полагал, что это один из наших самолетов. Как мы позднее выяснили, на хвосте у вражеского самолета черной и белой краской были нанесены опознавательные знаки его эскадрильи, которые мы в темноте приняли за германский крест.

Неудачный полет домой

Заполненный бесконечными полетами 1918 год подходил к концу. Когда 9 ноября завершилась война, командир эскадрильи приказал мне перегонять самолеты эскадрильи из Седана, где мы тогда дислоцировались, через Трир и Дармштадт на демобилизационную базу в Фюрте. В утренние часы стоял густой туман, который препятствовал старту. Ближе к полудню туман рассеялся, и мы могли отправляться в путь. Всего у нас было шесть самолетов. Как у ведущего эскадрильи у меня было два флажка на рулях высоты, так что мои товарищи могли сразу меня опознать. Как правило, я поднимался в воздух последним. Предельная высота полета все еще была очень низкой, всего от 100 до 200 метров. Сразу после взлета я заметил, что управление меня не слушается. В то время как мой наблюдатель подавал мне сигналы, чтобы я присоединился к своим товарищам, я выяснил, что не могу двигать ни хвостовым оперением, ни элеронами. Я летел на новом самолете, который получил всего несколько дней тому назад, он был доверху загружен амуницией. Грузовые ящики крепились на двух болтах как раз позади двигателя, то есть между мной и двигателями. Болты прикручивались ко дну ящиков, чтобы обеспечить надежность крепления и предотвратить скольжение. К сожалению, человек, производивший погрузку, забыл закрепить ящики распорками, поэтому сразу же после взлета они сорвались с болтов и завалились на закрылки.

Самолет уже достиг примерно 100 метров, а я не мог сдвинуть рычаг и выровнять его. Он не мог подняться выше, поскольку у двигателя не хватало мощности. Машина быстро теряла скорость и могла упасть. Я сбросил обороты двигателя, что позволило понемногу двигаться вперед, но, поскольку я не мог двигать рулями высоты, самолет потерял устойчивость. Я снова добавил немного газа, что позволило продолжить движение вперед. Самолет пока летел, но рули высоты не слушались. Подобным образом еще некоторое время продолжался скачкообразный полет, машину бросало то вверх, то вниз, но постепенно она теряла высоту. Перед собой я увидел рощицу, где почти наверняка застрял бы в ветвях деревьев. Чтобы избежать этого, я приблизительно на высоте 20 метров совсем сбросил обороты, как раз перед тем, как коснуться деревьев, а затем выключил зажигание, чтобы самолет не взорвался, после чего позволил ему шлепнуться на землю. Самолет упал на шасси и перевернулся. Мой наблюдатель кувырком вылетел со своего кресла. Когда он увидел, что на него надвигается хвостовое оперение, то со скоростью молнии бросился бежать, чтобы оно его не раздавило. Я лежал под самолетом, под поперечной стойкой верхнего крыла, причем зазор оказался настолько тесным, что я не мог выбраться из-под обломков самостоятельно и вынужден был ждать, пока кто-нибудь не придет мне на помощь. Несколько французских крестьян, которые работали неподалеку на поле, поспешили к нам, подняли хвост самолета, и я смог подняться.

В это самое время подъехал командир нашей эскадрильи капитан Гефнер, чтобы выяснить, что случилось. Я кратко рассказал ему, в чем дело. Он ответил: «Ладно, поехали на нашей машине». Затем вытащил свой сигнальный пистолет и, выстрелив в бак с горючим, поджег самолет. Мы присоединились к колонне, направлявшейся в Трир. Проведя в дороге всю ночь, мы прибыли утром в старый имперский город. Хотели найти нашу эскадрилью, но не смогли. Из-за густого тумана все самолеты, как могли, совершили вынужденные посадки в горах. Поэтому мы продолжили свой путь в Фюрт. Там большинство наших было распушено.

Новая работа: летчик почтовой авиации

Затем последовал период неопределенности и томительного ожидания. Революция, разразившаяся в Германии, распространялась все шире. Мы, старые солдаты, с самого начала знали, что не будем сотрудничать с коммунистическим правительством. Вскоре представился шанс перехитрить новый режим.

15 января 1919 года была учреждена военная служба авиапочты. Из пятисот баварских летчиков для нее было отобрано всего шесть. Благодаря моему богатому летному опыту я оказался одним из них. От стран Антанты мы получили десять старых самолетов «Румплер» С.I. Конечно, они не были последним словом техники, но для начала годились и они. Оснащенные моторами мощностью 150 лошадиных сил, они развивали скорость до 150 километров в час. Позднее мы получили два «Фоккера» D-7 – лучшие одноместные истребители времен войны. На фронте мне приходилось летать на таком, и я испытывал сильное желание вновь попробовать свои силы. Эти самолеты были приспособлены для любых маневров, именно на одном из них я впервые сделал мертвую петлю и изобрел некоторые фигуры высшего пилотажа.

Первый воздушный маршрут вел в Веймар, в котором только что была провозглашена новая республика. Мы только доставляли курьерскую почту. Однажды, после того как мы выполняли подобные ежедневные перелеты уже в течение нескольких месяцев, комендант аэропорта в Фюрте, имевший звание сержанта, пришел к нам и объявил, что в Фюрте провозглашена советская власть. Мы должны были лететь в Мюнхен, чтобы забрать деньги. Когда мы намекнули ему, что не собираемся сотрудничать с новым правительством, он завизжал: «Ваша реакционная воздушная почта может катиться в ад! Вы все уволены!» Тогда же он отдал приказ конфисковать самолеты. На следующий день уже другие экипажи вынуждены были лететь в Мюнхен за крайне необходимыми деньгами.

Часть самолетов предназначалась для бомбардировки главного командного пункта в Нюрнберге, который все еще оставался под контролем белых. Как только я услышал об этом, то немедленно собрался и помчался в Фюрт. Оттуда я отправился на дрезине в Нюрнберг, чтобы сообщить о планах красных главному командованию. Они спросили меня, живу ли я на авиабазе. Я ответил утвердительно и добавил, что был единственным из летчиков, квартировавшим в офицерских бараках. Остальные мои товарищи жили в городе. Затем представители командования белых захотели узнать, смогу ли я вывести из строя самолеты. Я пообещал сделать все, что от меня зависит, хотя в тот момент я не знал, получится ли это у меня, поскольку надо попасть в закрытые и охраняемые ангары.

После возвращения на аэродром я подошел к посту охраны и не поверил собственным глазам: на посту стоял капрал Нефф, мой старший механик. Когда я рассказал ему о своей задумке, он выразил желание помочь. Ночь уже подходила к концу, когда мы проникли в ангары. Для освещения взяли только крошечную лампу, поскольку большая могла нас выдать. Мы подошли к самолетам. Моторы «Бенц» были закутаны в войлок из-за низкой температуры. Ручной дрелью я просверлил в них дырочки. Затем прикрыл отверстия войлоком так, что невозможно было заметить повреждений. Красные будут удивлены! Если они попробуют завести эти самолеты, то моторы станут засасывать слишком много воздуха и никогда не наберут нужных оборотов. Самолет будет, если можно так выразиться, кашлять и сопеть, а значит, глохнуть и разбегаться так медленно, что наверняка не сможет подняться в воздух. На самолетах, оснащенных моторами «Мерседес», мы свернули магнето и засыпали песок в поршень. Это значило, что после пятнадцати минут полета поршень остановится и самолет вынужден будет пойти на посадку. Одну машину мы приготовили для себя. Затем мы собрали чемоданы, чтобы быть готовыми скрыться в подходящий момент. Что касается остальных самолетов, мы

записали все, что с ними сделали, чтобы можно было в случае необходимости их быстро отремонтировать.

На следующее утро в 6.30, когда мы открыли ангары, вытолкали наружу наш самолет и прогрели у него двигатель, появился обслуживающий персонал и несколько летчиков, чтобы получить приказание у коменданта базы. Мы быстро запрыгнули в самолет, включили двигатель и улетели. Наш план полностью удался. Мы все еще могли видеть выражение лиц людей, удивленных нашей выходкой, а Нефф не удержался от соблазна помахать им на прощание. Сперва мы полетели в Китцинген. Там попросили о встрече с комендантом местной базы и вкратце доложили ему о сделанном. Поскольку в это же время советская власть была провозглашена и в Мюнхене, а белое правительство избрало в качестве своей ставки Бамберг, комендант посоветовал нам лететь туда. После нашего приземления в маленьком аэропорту Бамберга я немедленно отдал рапорт членам правительства. Они были восхищены нашими подвигами, поручили меня заботам герра Шнеппенхорста и попросили меня доставить курьеров с депешами в Мюнхен. Само собой, я согласился.

На следующий день, в соответствии с приказом, мы доставили курьеров в Мюнхен. Пролетая над аэропортом Фюрта, мы смогли разглядеть унылую картину. Пропеллеры вращались, двигатели работали на полную мощность, однако не могли набрать нужных оборотов. Ни одна машина так и не поднялась в воздух. Власть красных продержалась в Фюрте всего четыре дня, а затем пала. Солдаты, которые продолжали служить на авиабазе, подняли мятеж, поскольку им ничего не платили. В течение десяти дней продали все меховые пальто и запасы угля, но выручки от них все равно не хватало на жизнь. Мы смогли по имевшимся у нас записям восстановить все самолеты, после чего они использовались в боевых операциях против Мюнхена. В это время газеты (которые в Мюнхене не выходили) регулярно доставлялись в баварскую столицу по воздуху, и, пользуясь этим обстоятельством, курьеров можно было доставлять прямо в город для сбора разведывательной информации.

Мотоцикл на самолете

Поскольку я никогда не сбрасывал со счетов вероятности того, что могу быть сбит, то во время своих полетов в Мюнхен брал с собой мотоцикл. Я не мог разместить мотоцикл внутри самолета, так что приходилось крепить его тросами с внешней стороны. Руль размещался под бронелистом рядом с двигателем. Остальная часть привязывалась к крылу, где и висела в целости и сохранности. Я надеялся, что в случае необходимости смогу скрыться на мотоцикле и благополучно добраться до Ингольштадта.

В наш самолет попали как раз в тот момент, когда мы пролетали над главной железнодорожной станцией Мюнхена. Мотор был поврежден, мой наблюдатель лишился пальца. В опасной близости простиралось кладбище, но я все-таки смог дотянуть до поляны в лесу. Мой наблюдатель укрылся поблизости, а я сел на мотоцикл и первым делом поехал к дому своей невесты. Там я переоделся в гражданскую одежду и благодаря этому смог собирать информацию на главной железнодорожной станции. Я выяснил, где находятся пулеметные гнезда, нанес их на план и немедленно отправился в Ингольштадт. Здесь я получил новый аэроплан и мог теперь лететь в Бамберг. По прибытии туда я доложил членам правительства о выполнении задания. Я попросил их предоставить в мое распоряжение «Фоккер» D-7, чтобы я смог обстрелять пулеметные гнезда с воздуха. К сожалению, они не согласились с моим предложением, опасаясь того, что в столь людном месте могут пострадать и гражданские лица. Я принял во внимание их возражение и разработал новый план.

Вступление в Добровольческий корпус

В это время в Ордруфе формировался Добровольческий корпус Эппа. Добровольцам была придана летная эскадрилья, в которую перевели меня. В соответствии с планом самолеты переоборудовали для военных целей. Когда части полковника фон Эппа освободили Мюнхен, наши самолеты разместили в Шляйсхайме. Время от времени проводились только учения совместно с расквартированными здесь добровольцами. Я оставался вместе с волонтерами Эппа в течение длительного времени.

Там я познакомился с неким старшим лейтенантом Блашке. Он утверждал, что он знаменитый летчик Блашке, награжденный в годы мировой войны орденом «За доблесть», однако в Мюнхене его никто не знал. Блашке ходил за мной следом, крутился возле ангаров, расспрашивая меня о воздушных боях и заглядывая в самолеты. В офицерском клубе он безостановочно хвастался своими приключениями в воздухе, но никогда не принимал участия в полетах. Он всегда находил отговорку. В один прекрасный день явилась полиция и арестовала его. Позднее выяснилось, что он служил в авиации плотником и обманом пробрался в эскадрилью под вымышленным именем. Наш командир был крайне недоволен. Блашке получил два года тюрьмы.

Самое трудное – это начало – даже в гражданской авиации

Время шло своим чередом, и вот уже наступил 1921 год. По Версальскому договору все наши самолеты уничтожили, за исключением четырех, которые были оставлены баварской авиакомпания «Люфтллейд», и такого же количества самолетов, которые получила компания «Румплер». Их штаб-квартиры размещались в Аугсбурге. Самолеты последней компании летали по маршруту Аугсбург – Фюрт – Лейпциг – Берлин. В Нюрнберге все еще не было аэропорта.

Любой, кто хоть однажды познал радость полета, после этого не может быть счастлив, оставаясь на земле, наблюдая со стороны, как стальные крылья бороздят небо. Поскольку военной авиации больше не существовало, я обратился к директору Гриммшицу из «Люфтллейда» и предложил ему свои услуги. Мой авиационный опыт и рекомендации, которые я смог предоставить, сослужили мне прекрасную службу. Благодаря помощи Гриммшица я получил гражданскую летную лицензию за номером 454, выданную министерством транспорта, отделом авиационных и грузовых перевозок, 26 октября 1921 года. Начав работать на гражданских авиалиниях, я с 15 апреля 1922 года оставил военную службу и стал пилотом баварской авиакомпании «Люфтллейд» в Мюнхене. Для меня началась совершенно новая и непохожая на прежнюю служба, но я благодарен ей за полученный богатый опыт и за достигнутые успехи.

Нас всего было три летчика – Кнеер, Виммер и я. В нашем распоряжении были только старые военные самолеты: три «Румплер» С.1 и один «Альбатрос» В-2. «Румплеры» имели кабину, в которой размещались два пассажира, а в «Альбатросе» мог разместиться только один пассажир. «Румплеры» были оснащены двигателями «Бенц» мощностью 150 лошадиных сил, а «Альбатрос» – двигателем «Мерседес» мощностью 120 лошадиных сил. В «Альбатросе» место пассажира располагалось впереди пилота, между ним и двигателем, а в «Румплерах» два пассажирских места находились позади летчика.

Перед официальным открытием полетов я предложил совершить тренировочный полет вместе с Виммером в Констанц. После того как мы стартовали и провели в воздухе уже около часа, мотор начал громко стучать. Я сразу понял, что он потерял тягу, и предложил Виммеру приземлиться в подходящем месте. В тот момент мы пролетали над районом между Меммингемом и Равенсбургом. Виммер не согласился со мной и решил продолжить полет. Мотор проработал еще некоторое время, и мы уже приближались к Фридрихсхафену. Я уже начал надеяться на то, что все закончится хорошо, но как раз в это время раздался громкий хлопок, и самолет окутало густое облако дыма. Вышел из строя поршень – как я и предполагал, упала тяга, и поршень не мог закачивать нужное количество масла. Двигатель заглох, из него вылетел стержень, а затем вышла из строя и вся система. Внизу лежал Фридрихсхафен, представлявший собой огромный великолепный огород. Из-за большого числа деревьев это было не очень удобное место для посадки. Но нам надо было садиться в любом случае. Виммер заметил крошечный удобный пятачок вблизи железнодорожной насыпи. Мы падали со скоростью примерно 80 километров в час. Самолет развалился полностью. С Виммером ничего не случилось. Я сидел позади него на пассажирском месте, и меня просто выбросило из самолета при ударе, так что я разбил себе лицо. Не помог и ремень безопасности. Но хуже всего то, что мы теперь лишились одного самолета. Запрос на новый остался без ответа.

После открытия регулярного авиационного сообщения мы стали летать из Мюнхена в Констанц каждый день. Поскольку было три пилота, каждый летал раз в три дня. Протяженность маршрута – всего 180 километров, но при господствующем сильном западном ветре полет превращался в нешуточное испытание, поскольку крошечные самолеты были неустойчивыми и к тому же не могли с собой брать достаточный запас топлива. Хуже всего обстояло дело с тренировочным «Альбатросом», так как его максимальная скорость была всего 110–

120 километров в час. Если встречный ветер достигал скорости 80–90 километров, а весной и осенью это было обычным делом, то мы продвигались вперед всего по 30 километров в час. Время полета растягивалось от пяти до пяти с половиной часов. Мы не могли преодолеть этот путь на одной заправке горючего, и приходилось совершать посадку, чтобы залить в бак 40 литров из запасной канистры. Обычно для этой цели мы использовали лужайку между Бухлое и Меммингеном, опорожняли канистру и быстро поднимались в воздух, чтобы не быть схваченными с поличным быстро приближавшимся крестьянином.

Сегодня подобные воспоминания могут только вызвать усмешку. Люди вряд ли поймут трудности, с которыми мы сталкивались в то время. Мы испытывали чувство вины перед пассажирами, которые закутывались с ног до головы в шубы и накидывали на голову капюшоны, подобно тибетским монахам, предающимся созерцанию. Багаж пассажиров крепился с внешней стороны к фюзеляжу, поскольку на самом самолете для него не было специального отсека. В полете его обдувало ветром. Во время коротких разбегов летом из двигателя вытекало немного масла, которое ветром относило назад, прямо в лицо пассажирам. Еще хуже было, когда мы летели через полосу дождя. Поскольку лобовое стекло в передней части самолета очень маленькое, по пассажирам били капли дождя, а также град и мокрый снег. Они произвольно вертели головой, так как, надо сказать, удары капель на скорости воспринимаются так же болезненно, как и уколы иголок. Нелегко убедить людей, испытавших все это, решиться на повторный полет. Пытаясь привлечь как можно больше пассажиров, мы старались выбирать такие высоты, где не было грозовых облаков и на которых у пассажиров не возникало чувство тошноты.

Ближе к концу 1922 года в Берлине появились первые самолеты фирмы «Юнкерс». Мы также приобрели одну из таких машин, F-13, которую в шутку окрестили «свинцовым болваном». Это был первый самолет, специально сконструированный для гражданских перевозок и имевший относительно удобный пассажирский салон с четырьмя сиденьями. Поскольку имелось еще одно место рядом с пилотом, а в бортиженере не было особой необходимости, то брали и пять пассажиров. Эти самолеты производились в Данциге и носили соответствующие опознавательные знаки, поскольку, в соответствии с Версальским договором, на территории самой Германии строить самолеты запрещалось. В 1932 году баварская компания «Люфтглейд» была поглощена компанией «Юнкерс». Профессор Юнкерс приложил немалые усилия для организации авиакомпании «Трансевропейский союз». Ему удалось заинтересовать Швейцарию, Венгрию, Латвию, Эстонию, Швецию и Австрию в создании единой и надежной системы дальних авиаперевозок.

С нунцием (кардиналом) Пачелли на представлении с изображением страстей Господних

В Мюнхене нашим главным руководителем стал директор Ангермунд. Он успешно справлялся с важной организационной работой. Открылись не только новые регулярные рейсы в Вену, Цюрих и Берлин, но и вошли в программу экскурсии в разные места и, среди прочих, полет на представление с изображением страстей Господних в Обераммергау. Надо сказать, что было не так-то легко найти подходящее место для аэродрома в Обераммергау. В этой области почва на лугах вязкая и сырая, поэтому посадка там вполне возможна, но взлет представляет собой определенные трудности, если вообще возможен. Мы стартовали из Мюнхена в семь часов утра и вылетали обратно примерно в шесть часов вечера, после окончания представления. Однажды нашим пассажиром оказался сам нунций Пачелли, позднее ставший папой Пием XII. Шнайдер, менеджер авиакомпании, сказал мне: «Герр Баур, сегодня у вас будет очень важный пассажир. Вы не только должны слетать в Обераммергау и обратно, но во время обратного полета в вечерних сумерках подлететь к вершине Цугшпитце и показать нунцию горы. Он будет очень рад». Я сразу понял, что задумал Шнайдер. В наших усилиях привлечь клиентов, мы обращали особое внимание на высокопоставленных пассажиров с капризным характером, чтобы сделать их путешествие как можно более приятным и содержательным.

Нунций Пачелли прибыл на машине в сопровождении нескольких священнослужителей. После того как он отпустил их, я был представлен особо важной персоне. Поскольку погода в тот день исключительно благоприятствовала полету, а появление грозных облаков представлялось маловероятным, я сказал: «Нунций, сегодня вас ждет захватывающее приключение. С самолета вам откроется чудесный вид на горы. Если вы согласны, я заберу вас этим вечером с представления, посвященного изображению страстей Господних, и мы полетим к вершине Цугшпитце, а затем вдоль всей горной цепи, и я покажу вам чудесный мир баварских Альп. Я не сомневаюсь, что это произведет на вас неизгладимое впечатление». Нунций Пачелли, который с детских лет был большим любителем природы, чью любовь к красотам баварских Альп все хорошо знали, очень обрадовался моему предложению. Он кивнул мне и забрался в самолет.

Вскоре после шести часов вечера я отправился в обратный путь. Стоял чудесный ясный день, погода была безветренной. Я направился к вершине Цугшпитце. В начинавших ступаться сумерках перед нами лежали горы, их вершины сверкали на солнце. Казалось, что их очертания сотворены рукой великого скульптора. Нунций сидел молча в кабине и сосредоточенно наблюдал за грандиозным зрелищем, созданным самой природой. Я летел обратно в Мюнхен через Гармиш. После приземления нунция Пачелли вновь окружили люди из его свиты. Он с восхищением рассказывал им о полете. Подавая мне на прощание руку, он сердечно поблагодарил за незабываемые впечатления. Для меня это также был особенный день – я перевез первого знаменитого пассажира.

Первые почтовые рейсы в Вену и Цюрих

14 мая 1923 года открылись регулярные пассажирские рейсы в Вену и Цюрих. В этот памятный день состоялись и первые почтовые полеты на этих же маршрутах. Моего товарища Кнеера назначили на рейс Мюнхен – Цюрих, а меня на рейс Мюнхен – Вена. Посмотреть на первый вылет пришел не только директор Ангермунд, но и представитель баварского правительства. Это был торжественный случай. К сожалению, имевшиеся в моем распоряжении карты оказались не совсем точными, поэтому от Мюнхена я полетел в восточном направлении, ориентируясь по компасу, пока не достиг реки Инн. От Линца я направился к Трауну; затем увидел Дунай, вдоль которого и направился. Все это время погода была ненастной, а видимость – ограниченной. Я летел вдоль Дуная над Мелком в сторону Кремса, а затем через Тулльн и Корннбург к Вене. Аэропорт располагался на пологом речном берегу, затопляемом во время наводнений, сразу за Нуссдорфом в Едлизее. Там я приземлился прямо на букву «Х», обозначавшую место посадки.

Множество людей собрались в этот праздничный день, чтобы приветствовать нас. Со мной прилетели два газетных репортера и один пассажир. В дополнение к господам из австрийской авиакомпании, на встрече присутствовали также и представители австрийского правительства. Важность этого дня всячески подчеркивалась в длинных речах. Многочисленные газетные репортеры, фотографы и художники весьма серьезно отнеслись к тому, чтобы запечатлеть это историческое событие. На полет протяженностью 456 километров мне понадобилось всего два часа сорок минут.

После атаки репортеров и фотографов мы перекусили в открытом ресторане, расположенном недалеко от места посадки. Но и там нас доставали вездливые репортеры, которые хотели знать как можно больше о полете. Все газеты в Вене и в Мюнхене исчерпывающе осветили это событие как на словах, так и в фотографиях.

Около часа дня я вылетел обратно в Мюнхен, где нас опять торжественно приветствовали многочисленные официальные лица. После завершения всех этих церемоний, мы вылетели на наш родной аэродром в Шляйссхайме. От площади Обервизенфельд в Мюнхене пассажиров доставляли в Шляйссхайм, к ангарам, где стояли самолеты, готовые к вылету. На следующий день я вылетел по маршруту Мюнхен – Цюрих. В течение целого года я попеременно летал по этим маршрутам, ночуя то в Вене, то в Цюрихе.

После нескольких недель такой работы выяснилось, что имевшиеся в нашем распоряжении моторы «Мерседес» мощностью 160 лошадиных сил и «БМ1» мощностью в 185 сулят нам немалые проблемы. Оказалось, что они не могут долго выдерживать постоянных нагрузок. Количество вынужденных посадок увеличилось, но, к счастью, они всегда проходили удачно. Если летчик вынужденно сажал самолет из-за отказа двигателя, его не наказывали. Только когда катастрофа происходила по вине самого пилота, компания проявляла недовольство, так как в строю оставалось ограниченное количество самолетов. Чтобы уменьшить ущерб от аварий, компания платила специальные премии за безаварийную работу, которые я получал постоянно, потому что мне удавалось избегать происшествий.

Поскольку мы постоянно сталкивались с вероятностью того, что мотор может заглохнуть, то заранее определяли возможные места для экстренных посадок. Сразу же после старта мы начинали высматривать первое подходящее место. А пролетев эту точку, сразу же начали искать другое место, потом еще, и так всю дорогу до места назначения. Любой полет представлял собой нешуточное испытание, но благодаря нашему мастерству обычно все проходило гладко. Особенно неприятны были вынужденные посадки для пассажиров, которым приходилось околачиваться возле неизвестной деревушки, не представляя, когда и как они доберутся до места назначения. Но к счастью, люди в то время еще жили не в таком бешеном темпе,

как в наши дни, поэтому большинство из них не впадало в отчаяние из-за непредвиденной загородной прогулки.

Встречный ветер, с которым нам часто приходилось иметь дело во время таких полетов, доставлял массу хлопот. Однажды в ветреный день мы летели из Вены в Мюнхен, и нам понадобилось целых четыре часа, чтобы добраться до Линца, а это не составляло даже половины пути. Рядом со мной сидел торговец, который хотел как можно быстрее добраться до Мюнхена, чтобы успеть на вечерний поезд до Карлсруэ, где ему предстояло заключить какую-то сделку, не терпевшую отлагательства. Когда мы пролетали над Линцем, он спросил, не Мюнхен ли это. К сожалению, я вынужден был его разочаровать. «Но это невозможно! – закричал он. – Мы летим уже больше четырех часов!» – «Встречный ветер настолько силен, что мы едва можем продвигаться вперед, – объяснил я ему. – Теперь мы должны лететь в Вельс, чтобы заправиться горючим». Торговец выглядел недовольным, но ничего не сказал.

После того как мы заправились горючим в Вельсе, продолжать полет стало небезопасно. Погода значительно ухудшилась. Бушевала буря, и самолет заливало дождем. Я пытался объяснить своему гостю, что это чистое безумство продолжать лететь сейчас. Горы уже заволкло густым туманом, а в то время еще не было надежных навигационных приборов. Нам пришлось бы лететь через долины, ориентируясь по железнодорожным путям, но даже в таком случае быть исключительно внимательными, чтобы не задеть шпиль какого-нибудь собора. Кроме того, поскольку у нас открытая кабина, стена дождя закроет нам весь передний обзор. Мужчина был безутешен. Он чуть не плакал и причитал: «Я разорен, и это все по твоей вине». Я не желал взваливать подобную ношу на свои плечи, поэтому решил пойти на риск. Вопреки ожиданиям, взлет, сам полет, а затем и посадка прошли вполне благополучно. Мы добрались до Мюнхена живыми и невредимыми. Общее полетное время в этот день составило семь часов десять минут, то есть чуть ли не такое же, как понадобилось бы, чтобы преодолеть это же самое расстояние на поезде, что составляло тогда девять часов. На следующий день, на обратном пути, мы пролетели тем же самым маршрутом за два часа десять минут, что явилось рекордом; это был не только личный успех летчика, но и своего рода наглядная реклама для компании.

В один прекрасный день в Цюрихе я принял на борт своего самолета первого венценосного пассажира, царя Бориса из Болгарии. Он летел вместе со мной из Мюнхена в Вену, чтобы оттуда продолжить свой путь на поезде. Позднее, когда мне неоднократно приходилось доставлять его к Гитлеру, выяснилось, что царь все еще помнит тот полет со мной, он часто рассказывал мне, какое сильное впечатление на него произвел тот первый в его жизни полет.

В те времена у нас возникали бесконечные проблемы с двигателями. Поскольку Германии все еще не разрешалось строить собственные самолеты, приходилось эксплуатировать сверх всякой меры имевшиеся в нашем распоряжении моторы. Пришлось приобрести английский двигатель «Пума» конструкции инженера Сиддли, который был прост в обращении и надежен в эксплуатации.

Однажды мне довелось лететь из Цюриха в Мюнхен с двумя англичанками. Леди были облачены в белоснежные одежды и носили шляпки модного тогда типа. Вскоре после взлета они начали грызть шоколад и конфеты с коньячной начинкой. Они и мне передали несколько леденцов через маленькое окошко. Я посоветовал им не есть сладости до тех пор, пока мы не приземлимся, поскольку от качки их может стошнить. Вскоре после этого одна из дам стала бледной как смерть, а затем стало плохо и ее спутнице. Поскольку у нас на борту не было специальных пакетов на такой случай, дамам пришлось высовывать голову из кабины. Через некоторое время они ослабели настолько, что были не в состоянии делать даже этого. Шоколад испачкал белые одежды – ну и зрелище! После посадки я подрулил к проходной завода «BMW». Как раз закончилась смена, и рабочие подошли посмотреть, кто будет выходить из самолета. Учитывая свой вид, дамы не захотели покидать самолет и остались сидеть на местах. Наш управляющий на земле заметил, что, пока самолет вырубивал, что-то выпало из него, и бросился

подобрать потерянную вещь. Это оказалась изящная белая шляпка, которая к тому времени уже стала коричневой. Управляющий оставил ее на том месте, где она лежала. Несчастливым пришлось просидеть внутри самолета более получаса, пока зевак не оттеснили и они не разошлись. Только после этого удалось уговорить их покинуть самолет. Мы доставили их в номера, где они отмылись и сменили одежду. Они заверили меня, что запомнят полет на всю оставшуюся жизнь.

Маршрут становится длиннее

20 июля 1923 года протяженность наших маршрутов существенно возросла и простиралась уже до Балканских стран. Сообщение между Веной и Будапештом было поручено венгерской авиакомпании, оснащенной самолетами «Юнкерс» F-13 с понтонами. Представители «Трансьевропейского союза» в лице руководителей региональных отделений пришли на церемонию открытия линии в Вене вместе с министром доктором Шюрффом и Шнайдером. Присутствовали также венгерский посол и много других официальных лиц. Все с нетерпением ожидали самолет-амфибию. Место, предназначавшееся для его посадки, находилось всего в нескольких метрах от взлетной полосы моего самолета. Когда в конце концов он сел на воду возле меня, были произнесены обычные для такого случая речи, на нем разместились пассажиры, которые полетели в Будапешт, а я отправился обратно в Мюнхен. Самолет, принадлежавший венгерской компании «Аэро-экспресс», пилотировал лично ее директор. Жители Вены называли его «гидроплан». В течение двух лет самолет-амфибия обслуживал этот рейс. В то время для полетов над территорией Австрии иностранные летчики обязаны были иметь австрийскую лицензию; и я получил разрешение министерства торговли и транспорта под номером 3 от 7 августа 1923 года на пилотирование самолета и перевозку грузов и пассажиров. В 1924 году маршрут Мюнхен – Цюрих продлили до Женевы. Таким образом, мы летали теперь напрямую по весьма протяженной трассе Женева – Цюрих – Мюнхен – Вена – Будапешт.

В 1925 году появился новый самолет «Юнкерс» G-24, оснащенный тремя двигателями. Этот самолет вмещал в себя девять пассажиров, летчика, бортиженера и радиста. Каждый из трех двигателей развивал мощность до 220 лошадиных сил, что в общем составляло 660 лошадиных сил. Скорость достигала 160 километров в час. Для своего времени это был наиболее совершенный и комфортабельный самолет, но у него все еще не было тормозов на колесах. Как раз тогда Германии разрешили производить небольшие самолеты – на другие все еще действовал запрет. По этой причине большие самолеты поставлялись в Мюнхен из Швейцарии, а в Берлин – из Швеции, в то время как Данциг был обеспечен самолетами «Юнкерс» F-13. Эти машины изготовлялись в городе Мальмё, Швеция. У нас было три самолета этого типа с идентификационными номерами SN-132, -133 и -134. SN-134 назывался «Австрия». Это был тот самый самолет, на котором я летал в Вену на открытие регулярного авиасообщения. Там эта гигантская птица была предметом обсуждения всего города. Министр доктор Шюрфф, который всегда поддерживал авиацию, присвоил имя самолету в присутствии всего австрийского кабинета министров. Представители как австрийской, так и немецкой стороны произнесли речи. Так мы совершили первый перелет 1925 года из Вены через Мюнхен и Цюрих в Женеву. Через некоторое время доктор Шюрфф объявил об официальном государственном визите в Мюнхен – первом за всю историю отношений между Австрией и Баварией.

Наши три машины пилотировались двумя баварцами, Дольди и мной, а также швейцарским пилотом из швейцарской авиакомпании «Эд Астра», нашим партнером по бизнесу. Поскольку мы летали постоянно, и притом без аварий, люди постепенно перестали бояться самолетов и к нам стало обращаться все больше пассажиров.

Министр Шюрфф попросил директора австрийских авиалиний советника Дойтельмозера дать ему знать, когда состоится следующий испытательный полет. Дело в том, что самолет проходил технический осмотр после налета определенного количества километров, а затем его проверяли в ходе испытательного полета. На такой полет доктор Шюрфф пригласил гостей, которым он хотел продемонстрировать большие самолеты. Министр прибыл в аэропорт еще до того, как самолет был полностью готов к вылету. Во время технического осмотра сочли, что все в порядке. Поскольку я собирался взять на борт самого министра, то решил из предосторожности сделать короткий пробный разбег из ангара. Я включил зажигание на полную мощ-

ность, но машина неожиданно сделала крен вправо. Я смог ее остановить. Я не мог понять, почему ее потянуло вправо, поскольку подобное не должно было произойти. Вопреки ожиданиям, крен вправо возрастал. Мне это было весьма неприятно, поскольку за мной наблюдал сам министр. Я отрулил самолет обратно к началу взлетной полосы и сделал новую попытку. Но все повторилось опять, хотя я и уделил особое внимание нужному маневру.

После этого я обратился к техническим инструкциям, имевшимся на борту самолета, чтобы выяснить причину подобного поведения руля. Как оказалось, провода, ведущие к рулю, неправильно подсоединили во время технического осмотра. Поэтому руль двигался в противоположную от необходимой сторону. Если бы я отправился в полет, несмотря на эту ошибку, самолет наверняка разбился бы или развалился на части прямо в воздухе. Естественно, мы отрулили его обратно в ангар, где из-за этой небрежности поднялся страшный шум. На этот раз провода подсоединили как следует, и я поднял самолет в воздух. Полет прошел удачно, после посадки и полной остановки самолета министр Шюрфф и его спутники покинули борт. Я объяснил им в нескольких словах, что случилось. После этого испытательный полет продолжился над Венским Лесом в направлении Земмеринга.

Основание компании «Люфтханза»

15 января 1926 года случилось знаменательное событие. В этот день была основана немецкая авиакомпания «Люфтханза», в которой я проработал вплоть до 1934 года. Две существовавшие к тому времени авиакомпании «Трансьевропейский союз» и «Аэро-Ллëйд» слились в одну. Правительство предоставляло субсидии, поэтому не только «Юнкерс», но и некоторые другие фирмы, такие как «Рорбах», «Заблатниг» и «Фокке-Вульф», могли строить самолеты. Для начала у «Люфтханзы» были только машины, предназначенные для коммерческих перевозок, но люди стали задумываться над вопросом о строительстве авиационных заводов, началось возрождение и военной авиации. Все летчики из двух вышеупомянутых компаний были приняты на работу в «Люфтханзу», только часть наземного и управленческого персонала была уволена. В то время в авиакомпании насчитывалось всего сто тридцать летчиков и столько же самолетов. Несмотря на свои размеры, «Люфтханза» завоевала себе надежную репутацию, которая хорошо известна и непререкаема во всем мире.

Первый полет с австрийским президентом

По настоянию министра Шюрффа президент Австрии доктор Хайниш прибыл на испытательный полет. Это было знаменательное событие для Австрии, поэтому вместе с ним приехало и множество репортеров. Президент посетил механические мастерские, офисные здания и все остальное, что так или иначе в то время было связано с авиацией. Затем президент, министр Шюрфф, советник министра Кластерски, президент австрийских авиалиний Яурек, директор Хайнцхаймер и советник Дойтельмозер поднялись на борт моего самолета «Австрия». Мы полетели по направлению к Вене вдоль Венского Леса к Земмерингу, где гости, собравшиеся на террасах отеля, приветственно махали нам салфетками и полотенцами. Я сделал несколько кругов над отелем, а затем взял курс на Штайнхауз и образцовое поместье президента Хайниша. Он был очень рад представившейся возможности осмотреть свое поместье с воздуха. Оно находилось в горах к югу от Бергенланда. Там мы внезапно столкнулись со снежной бурей, но она ни в коей мере не омрачила настроение гостей.

Огибая по краю горный выступ близ Оденбурга, мы полетели напрямик по направлению к озеру Нойзидлер. С высоты 1200 метров этот уголок земли вместе с лесом и живописным озером казался невыразимо прекрасным. Мы затем направились домой через Брук и Фишменд.

По просьбе президента мы сделали три широких круга над Веной. Она лежала под нами, сияя в лучах солнца. Четко выделялись собор Святого Стефана, как и Хофбург, ратуша, здание парламента и другие великолепные строения и городские площади. После приземления в венском аэропорту Асперн я услышал много комплиментов от своих пассажиров, благодаривших меня за то громадное удовольствие, которое они испытали во время полета. Доктор Хайниш не выказал никаких признаков волнения и не страдал приступами «воздушной болезни» в ходе этой экскурсии. Во время прощания он сказал мне: «Я благодарю вас, герр Баур, за предоставленную мне возможность на склоне лет насладиться таким прекрасным зрелищем. Этот день навсегда останется у меня в памяти».

Спустя несколько дней, 21 апреля 1926 года, я получил письмо следующего содержания из канцелярии австрийского президента:

«Дорогой герр Баур!

По просьбе президента я уполномочен отправить Вам его гравированное изображение. На оборотной стороне Вы найдете выгравированное посвящение с выражением благодарности за Вашу службу. Президент, на которого произвел большое впечатление полет, состоявшийся 18-го числа этого месяца, крайне восхищен той уверенностью и мастерством, с которыми Вы управляли громадным самолетом, и попросил меня подобным образом выразить свою искреннюю благодарность. Пользуясь случаем, он также выражает Вам свою личную признательность за крайне интересную и компетентную экскурсию в мир авиации, который до того был для него закрыт. Выполняя это поручение, я также шлю Вам свои наилучшие пожелания.

Министерский советник Кластерски (подпись)».

«Веснушки»

Было жаркое лето 1926 года. Самолеты, стоявшие на земле, раскалялись на солнце. Внутри у них все просто пылало жаром, там держалась температура до 40 °С. Но во время полета внутрь кабины попадал свежий воздух, так как боковые стекла можно было опустить вниз, подобно тому как это делается у автомобилей.

Однажды утром, когда я собирался лететь в Берлин, на борт самолета взошли девять пассажиров. Мы поднялись в воздух, оставив окна открытыми, так что прохлада могла проникать внутрь. Быстро выходящий теплый воздух вызвал завихрение, и, естественно, самолет качнуло. Один из пассажиров, который выглядел бледным уже во время посадки, скорее всего от страха, внезапно ощутил непреодолимое желание, которое заставило его высунуть голову из окна. Мой радист окликнул меня и сказал, чтобы я быстро обернулся. Я глянул через плечо со своего места и увидел, что лица у троих пассажиров, сидевших позади этого человека, покрыты «веснушками». Встречный ветер задул всю эту массу обратно в боковые окна.

Начался большой переполох. Двум другим гостям также сразу же стало плохо. Я едва смог сдержать улыбку. Радист немедленно отправился в туалет, чтобы принести воды. Он попытался успокоить пассажиров, которые были крайне недовольны возникшими неудобствами.

Казалось, дело могло дойти до драки. Участники конфликта были молодыми и достаточно горячими для того, чтобы излить свой гнев с помощью насилия. Очевидно, их негодование вызвало еще и то, что невольный обидчик принадлежал к другой расе. Только после того, как пассажирам были розданы влажные полотенца и они умылись, страсти немного улеглись. Во время промежуточной посадки в Нюрнберге двое пассажиров решили не продолжать полет и отправиться дальше на поезде.

Аварийная посадка на бывшем тренировочном полигоне

Во время полета из Вены в Мюнхен я вынужденно совершил промежуточную посадку в Вельсе, чтобы купить дополнительное горючее, которого не хватило по причине сильного встречного ветра. Пока я заполнял бак, самолет, который летел из Мюнхена по этому же маршруту, накренился, потерял высоту и пошел на посадку. Летная полоса в Вельсе представляла собой бывший тренировочный полигон, а подобные места, как известно, имеют неровную поверхность. По этой причине приземляющийся самолет может подбросить на несколько метров вверх. Мой добрый приятель Либ, который пошел на посадку из-за технической неисправности, столкнулся с сильным боковым ветром. При соприкосновении с землей его самолет попал колесом в одну из колдобин, и его подбросило на несколько метров вверх. Летчик начал торможение, но боковой ветер подхватил самолет, и тот зацепился одним крылом за землю и в результате развернулся на 180 градусов на такой высокой скорости, что вышло из строя шасси. Я бросился к самолету, который лежал на днище неподалеку.

Либ выбрался наружу и начал изрыгать проклятия. «Ты бы лучше пошел и помог своим пассажирам», – сказал я, но мой дорогой Либ продолжал жаловаться на жизнь. Я открыл дверь кабины и предложил пассажирам спускаться на землю, поскольку дальше продолжать полет было немыслимо. Один старый венец спросил меня: «Почему мы не летим дальше?» – «Вы сами видите, – ответил я, – пропеллер погнут, а самолет лежит на брюхе». Он заметил: «Я думаю, что эти „обломки“ находятся не в рабочем состоянии». Поскольку у меня тогда не было людей на борту, я забрал пассажиров Либа и полетел с ними в Вену. Поврежденный самолет пришлось разобрать на части и перевезти обратно на поезде.

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.