

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Гельмут Липферт

**ДНЕВНИК
ГАУПТМАНА
ЛЮФТВАФФЕ**



**52-Я ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ ЭСКАДРА
НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ**

1942–1945

За линией фронта. Мемуары

Гельмут Липферт

**Дневник гауптмана люфтваффе.
52-я истребительная эскадра на
Восточном фронте. 1942-1945**

«Центрполиграф»

Липферт Г.

Дневник гауптмана люфтваффе. 52-я истребительная эскадра на Восточном фронте. 1942-1945 / Г. Липферт — «Центрполиграф»,
— (За линией фронта. Мемуары)

ISBN 978-5-9524-2938-3

Гельмут Липферт, летчик-истребитель люфтваффе, рассказывает о своей службе на Восточном фронте в 52-й истребительной эскадре. Немецкий ас высоко оценивает мастерство советских летчиков и технические достоинства наших самолетов, в особенности Ил-2. Детально, со знанием дела он описывает воздушные бои, сравнивает возможности «Мессершмитов» и советских самолетов, оценивает их вооружение и уязвимые места. Автор воссоздает фронтовые будни пилотов, рассказывает о работе технического персонала по обслуживанию самолетов, описывает сложности освоения новых машин, тренировочные вылеты и все воздушные сражения, в которых ему довелось участвовать.

ISBN 978-5-9524-2938-3

© Липферт Г.
© Центрполиграф

Содержание

Глава 1	5
Глава 2	8
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Гельмут Липферт

Дневник гауптмана люфтваффе. 52-я истребительная эскадра на Восточном фронте. 1942-1945

Глава 1 Воздушная война на востоке

Начиная с первых налетов бомбардировщиков и истребителей на аэродромы в Белоруссии в ранние утренние часы 22 июня 1941 г. и кончая кровопролитными атаками с бреющего полета русских колонн, двигавшихся по дорогам Силезии и затем у ворот Берлина в 1945 г., действия германских люфтваффе на Востоке определялись исключительно потребностями армии и, таким образом, носили тактический характер. Кроме того, Верховное командование люфтваффе уже в самом начале кампании на Востоке допустило ужасную ошибку. В момент немецкого нападения советские военно-воздушные силы находились в процессе модернизации, большая часть имевшихся на аэродромах самолетов принадлежала к устаревающим типам и потому, естественно, уступала более современной авиации. Люфтваффе действительно преуспели в причинении огромного ущерба советской авиации, атаковав ее фронтовые аэродромы. Очевидно, что существенную роль в этом успехе сыграл фактор внезапности.

Командование люфтваффе полагало, что этот потрясающий удар по советским авиационным подразделениям покончит с военно-воздушными силами врага. Но немцы очень сильно недооценили своего противника. Первоначально не было никаких сомнений в том, что они владели превосходством в воздухе, но скоро стало очевидно, что их вылеты совсем не были прогулочными полетами – за первые четыре недели кампании в России люфтваффе потеряли почти 1300 самолетов.

На момент начала операции «Барбаросса» в распоряжении люфтваффе имелись 59 немецких истребительных эскадрилий общей численностью 720 самолетов, которым противостояли 2000 советских истребителей.¹ Менее 15 процентов русских самолетов были самых последних моделей. Временами в ожесточенных боях 1941 г. преобладал лишь один истребитель – И-16 «Рата».² Это был маленький, короткий и толстый, чрезвычайно маневренный одноместный истребитель, который республиканцы достаточно успешно использовали против Легиона «Кондор»³ в Испании. «Рата» все еще была опасна, в чем смог убедиться не один пилот из JG3, JG27 и JG51.⁴ Самым большим преимуществом этого истребителя была способность разворачиваться практически на пятачке, которая позволяла ему превзойти в маневре намного более скоростные немецкие самолеты.

Оправившись от первого шока, Советский Союз сразу же начал делать все возможное, чтобы увеличить производство и создать новые модели самолетов, особенно истребителей,

¹ Согласно советским данным, на 22 июня 1941 г. в ВВС РККА насчитывалось 20 000 боевых самолетов: 11 500 истребителей, 8400 бомбардировщиков и 100 штурмовиков. В приграничных военных округах находилось 9200 самолетов и еще 10 800 – во внутренних военных округах СССР. (Здесь и далее примеч. пер.)

² «Рата» (исп. «крыса») – прозвище истребителя И-16, данное ему франкистами во время гражданской войны в Испании, которое затем прижилось и среди пилотов люфтваффе.

³ Легион «Кондор» – авиационное соединение, сформированное в Германии 3 ноября 1936 г. и затем направленное в Испанию на помощь подразделениям генерала Франко, поднявшим мятеж против центрального республиканского правительства.

⁴ JG (Jagdgeschwader) – истребительная эскадра люфтваффе.

которые отвечали требованиям фронта. Скорость, с которой Советы это делали, была более чем впечатляющей. Прошло совсем немного времени, и немецкие летчики-истребители начали понимать, что враг становится все более достойным, и не только в части техники. Значительно повысилась и квалификация советских летчиков. К лету 1943 г. истребительная авиация советских военно-воздушных сил снова имела более 3000 самолетов;⁵ соотношение между численностью немецких и советских истребителей теперь составляло 1:5. Этот процесс развивался без помех со стороны немцев, поскольку люфтваффе не имели флота стратегических бомбардировщиков, который мог бы разрушить русское производство, сосредоточенное вдали от фронта. Неспособность люфтваффе к стратегическим действиям стала одной из причин немецкого поражения на Востоке.

Даже сегодня многие рассматривают войну в воздухе на Восточном фронте как детскую игру благодаря высокому уровню мастерства ведущих немецких пилотов. Они сравнивают ее с трудными сражениями на Западе и с самоотверженными действиями ПВО рейха. Однако простое сравнение фактов недостаточно объективно. Условия в небе над необъятной Россией значительно отличались от условий на Западе. Немецкие летчики-истребители никоим образом не имели дело с второсортным противником. К концу войны множество русских пилотов, особенно из элитных гвардейских истребительных частей, могли похвастаться общим числом побед, значительно превышавшим показатели западных асов. Во главе списка стоял генерал-майор Иван Кожедуб,⁶ который в общей сложности сбил 62 немецких самолета.

Одно из решающих поражений на Востоке люфтваффе понесли в ходе сражения за Сталинград – только истребительная авиация потеряла 120 машин, – и существенно, что для прикрытия транспортных самолетов, приземлявшихся и взлетающих в кольце окружения, имелась только одна-единственная «эскадрилья ПВО района» (остатки 4./JG3 в Питомнике).⁷ В середине 1943 г., приблизительно через шесть месяцев после трагедии на Волге, превосходство в воздухе окончательно перешло к советским летчикам. В конце войны соотношение численности немецких и советских истребителей составляло 1:15. Советским усилиям содействовали целые эскадрильи истребителей английского и американского производства, которые поставлялись в рамках программы ленд-лиза.⁸

И все же общее число побед некоторых немецких летчиков-истребителей продолжало расти: 150 или даже 200 побед больше не были чем-то необычным. Поскольку русские в целом действовали массами, немецкие летчики-истребители на Востоке имели намного лучшие шансы атаковать и сбить вражеский самолет, чем их коллеги на Западе, в Средиземноморье или в Африке. Другая причина заключается в том, что на русском фронте, в отличие от других театров военных действий, немецкие истребители летали главным образом маленькими группами, обычно парами или звеньями, а иногда даже поодиночке, и были гораздо более мобильными с точки зрения тактики. Предпочтительной тактикой была так называемая «свободная охота»,⁹ которая велась на Восточном фронте гораздо шире, чем на других театрах военных действий. Часто летчики-истребители выполняли по несколько вылетов за день, поскольку вражеский самолет можно было иногда обнаружить фактически уже через минуту после взлета.

⁵ По советским данным, на 1 января 1943 г. в ВВС РККА насчитывалось 11 000 истребителей, и затем в течение года они получили еще 17 000 самолетов.

⁶ Конец войны И. Н. Кожедуб встретил в звании капитана и в должности заместителя командира 176-го Гв. ИАП.

⁷ После окружения Сталинграда часть самолетов I и II групп 3-й истребительной эскадры (I./JG3 и II./JG3) остались внутри кольца на аэродроме Питомник, в 20 км западнее города, где они образовали т. н. «эскадрилью ПВО района».

⁸ *Ленд-лиз* – поставки в СССР вооружения, снаряжения, сырья, продовольствия и т. п., которые осуществляли Великобритания и США на условиях займа или передачи в аренду.

⁹ «Свободная охота» – название тактики действий, использовавшейся в истребительной авиации люфтваффе, когда пара, звено или эскадрилья истребителей патрулировали в определенном районе, ведя активный поиск самолетов противника.

Если на начальной стадии войны доминировала «Rata», то затем до самого конца боевых действий такой машиной стал Ил-2, самолет непосредственной поддержки войск на поле боя (штурмовик), появившийся на фронте в больших количествах. Едва ли есть немецкий летчик-истребитель, который не говорил бы об этом самолете с уважением. Броня Ил-2 была почти непробиваема штатным вооружением, и его можно было сбить лишь атакой снизу, попаданием в маслорадиатор.

Удивительно высоко число немецких истребителей, которые разбились из-за попадания в них обломков сбитых вражеских самолетов. В других случаях они сталкивались с подбитым самолетом или были таранены самолетом, который только что сбили. Не один немецкий пилот лишился жизни таким образом. В этих фактах можно увидеть еще одну характеристику воздушной войны на Востоке. С одной стороны, пилоты обеих армий пытались подобраться к врагу как можно ближе, и в результате большинство побед одерживалось в ближнем бою, а с другой стороны, столкновения происходили на относительно малой высоте, что не всегда позволяло спастись, используя парашют.

Звено Новотны, Дёбеле, Радемахера и Шноррера¹⁰ стало одним из наиболее успешных в люфтваффе. Эти четыре летчика-истребителя, служившие в I./JG54,¹¹ в течение 1942–1943 гг. одержали на Востоке в общей сложности более 470 побед. Лейтенант Антон Дёбеле погиб в России 11 ноября 1943 г.,¹² в то время как майор Новотны погиб 8 ноября 1944 г., летая на реактивном истребителе Me-262 в составе ПВО рейха.¹³

К сожалению, советские исторические исследования не приводят детальную информацию о потерях боевой техники, по которой можно было бы провести сравнение успехов и потерь. Русские понесли невообразимо высокие потери, но то же самое можно сказать и о немецкой истребительной авиации. В общей сложности три истребительные эскадры – JG51, JG52 и JG54, – которые провели на Восточном фронте большую часть своего существования, потеряли погибшими и пропавшими без вести приблизительно тысячу пилотов. К этому надо прибавить такое же количество погибших и пропавших без вести из других подразделений, которые действовали на Восточном фронте в различные промежутки времени, таких как JG3, JG5, JG27, JG53 и JG77.

И в заключение еще одна важная деталь: подобно своим товарищам на Западе, немецкие летчики-истребители на Востоке до самого конца делали все, что было в их силах.

Вернер Гирбиг

¹⁰ Лейтенант Рудольф Радемахер совершил свыше 500 боевых вылетов и одержал 126 побед, из них 98 – в составе JG54 на Восточном фронте. Лейтенант Карл Шноррер совершил 536 боевых вылетов и одержал 46 побед, из них 35 – в составе JG54 на Восточном фронте.

¹¹ В люфтваффе номера групп внутри эскадр обозначались римскими цифрами, а номера эскадрилий – арабскими цифрами. Так, I./JG54 означало I группа 54-й истребительной эскадры, а 3/JG54 – 3-я эскадрилья 54-й истребительной эскадры.

¹² Лейтенант Антон Дёбеле погиб 11 ноября 1943 г., когда в ходе боя в районе шоссе Смоленск – Витебск его FW-190A-4 неожиданно задел крылом истребитель из JG51. Потеряв управление, «Фокке-Вульф» протаранил Ил-2, который Дёбеле собирался атаковать. Всего в составе JG54 он совершил 458 боевых вылетов и одержал 94 победы.

¹³ Командир опытного командования «Новотны» майор Вальтер Новотны погиб 8 ноября 1944 г., когда его Me-262A был сбит в районе аэродрома Ахмер, в 15 км северо-западнее г. Оснабрюкк, Германия. Всего он совершил 442 боевых вылета и одержал 258 побед, из них 255 – в составе JG54 на Восточном фронте.

Глава 2

Первый опыт

Прощальное выступление командира, майора Андреса,¹⁴ близилось к завершению. Большинство пилотов уже получили назначения в различные эскадры. Вместе с другими остававшимися я ждал своей очереди. Трое из нас должны были остаться в качестве летчиков-инструкторов. В 26 лет¹⁵ я был там самым старым пилотом. Из-за этого я должен был остаться в тылу? Я во что бы то ни стало хотел участвовать в боях как летчик-истребитель, доказать, чего я стою, и кое-чего добиться! Я мог бы закричать от радости, когда услышал: «Лейтенант Липферт, вы назначены в Jagdgeschwader 52. Вы должны выехать в Краков в качестве командира группы пилотов, направленных на Восточный фронт. Передовой центр управления¹⁶ сообщит вам, в каком районе действует ваша часть». Я добился этого! Через несколько дней мой «отряд» и я достигли Кракова. Мое продвижение на фронт внезапно прервалось на аэродроме. Это ясно показало мне, что никогда нельзя ничего делать в спешке, особенно в авиации. Можно было увидеть множество самолетов, ожидавших перегонки на фронт,¹⁷ но постоянная плохая погода в последующие дни сделала невозможными любые вылеты. Наконец, она улучшилась. Через некоторое время мой «Мессершмит» (Bf-109G-2) был готов. Но ни один из нас, подающих надежды летчиков, никогда не летал на Bf-109G-2. Мое сердце отчаянно колотилось во время двух тренировочных взлетов. Подобно другим пилотам, мне пришлось овладеть машиной в воздухе и приземляться уже одним целым с нею. Было очевидно, что наше обучение как летчиков-истребителей было слишком коротким и что мы были недостаточно квалифицированы. Доказательством этого может служить тот факт, что только три пилота из моей группы достигли фронта до начала 1943 г. Десять других летчиков отправились в свои подразделения в марте 1943 г. после того, как совершили серию аварийных посадок. Четверо из тех, кто поднялся в воздух, никогда не достигли места своего назначения.

2 декабря 1942 г. в 12.27 я вылетел из Кракова во Львов (Лемберг) вместе с лейтенантами Дейнертом, Курцем,¹⁸ Облезером¹⁹ и Пульсом²⁰ и унтер-офицерами Ландграфом и Обетом.

Общая нервозность спала, когда мы после взлета, выполняя широкий круг над аэродромом, наконец, собрались вместе. Затем мы увеличили скорость и легли на курс.

Краков лежал далеко позади нас. Я сравнил карту с видом земли внизу и начал, как говорят пилоты, «выверять свой курс». Я выровнял свой «Мессершмит» параллельно железнодорожной линии, чтобы сравнить направление своего полета с расчетным курсом. Приблизительно он был таким же, как эта железнодорожная линия, ведущая в направлении Львова.

Я взлетел одним из последних и догнал других уже почти над Пшемислем. Они цепочкой пролетели точно над городом и затем над железнодорожной линией. Не подозревая ни о чем, я последовал за ними, пока случайный взгляд на компас не показал мне, что мы на неправильном курсе. Мы, как предполагалось, должны были лететь на восток, но наше направление было

¹⁴ Вернер Андрес с 23 мая 1942 г. командовал учебно-боевой группой «Ост», задачей которой была окончательная подготовка пилотов, прошедших полный курс обучения в истребительных авиашколах.

¹⁵ Гельмут Липферт родился 6 августа 1916 г.

¹⁶ Имеется в виду передовой отдел «Восток» оперативного штаба люфтваффе.

¹⁷ Обычно перегонкой новых самолетов в боевые части занимались специальные подразделения, но нередко эту же задачу выполняли и пилоты, прибывавшие на фронт в качестве пополнения, возвращавшиеся из отпусков или после лечения.

¹⁸ Лейтенант Гюнтер Курц погиб 11 октября 1943 г. в бою в районе Киева. К этому времени он успел одержать 33 победы.

¹⁹ До 30 декабря 1944 г. Фридрих Облезер совершил свыше 500 боевых вылетов и одержал 120 побед. Затем он на земле в результате взрыва ручной гранаты получил тяжелые ранения и больше в боях не участвовал.

²⁰ Лейтенант Вернер Пульс погиб 17 августа 1943 г. в бою в районе Харькова. К этому моменту он одержал 27 побед.

почти западным! Я толкнул вперед рычаг сектора газа и пролетел мимо других вперед, пока не оказался на траверзе лидера группы; покачивая своими крыльями и показывая большим пальцем назад, я попытался предупредить его об ошибке. Затем я развернулся и направился назад к Пшемислю. Другие нерешительно последовали за мной.

Скоро мы снова были над городом, и с воздуха было чертовски трудно найти правильную линию. Со станции выходило пять или шесть железнодорожных линий. Я набрал высоту, чтобы получить лучший обзор, и, наконец, нашел нужную железнодорожную линию и направился прочь от Пшемисля.

Местом нашего назначения, как планировалось, был Львов. «Старики» в Кракове были очень удивлены, когда мы заявили, что хотим лететь лишь во Львов, а не в Проскуров.²¹ Их расчеты основывались на уровне собственных навыков, а не на нашем. До Львова было 300 километров и еще 225 километров до Проскурова. Новичок мог преодолеть их, только если он не тратил время впустую и летел точно назначенным курсом на правильной высоте. Когда же я приближался ко Львову, красная лампа²² уже горела, сигнализируя, что топлива у меня осталось на десять минут. О Проскурове не могло быть и речи.

Хотя это был незнакомый аэродром, приземление прошло достаточно хорошо, даже несмотря на то, что я повторно должен был начать набор высоты и уйти на второй круг. Я приземлился во Львове точно в 13.55.

Сложные метеорологические условия не позволили нам немедленно продолжить путь, и прошло три дня, прежде чем мы снова поднялись в воздух. Наши ряды немного поредели. Несколько пилотов были вынуждены остаться во Львове из-за технических проблем. Другие слишком надолго задержались со взлетом, и я в одиночку взял курс на Винницу, наш следующий пункт назначения. Лишь лейтенант Курц вскоре последовал за мной.

8 декабря я снова взлетел один и взял курс на Запорожье. Я летел только по компасу, без наземных ориентиров, которые бы направляли меня. Чем дальше я летел, тем сильнее ощущал растущее беспокойство, тем более что нижняя кромка облачности снижалась и скоро должно было начать темнеть. Я был уверен только в одном: рано или поздно я обязан достичь большой реки – Днепра. И там, если позволят облака, я должен был найти Запорожье.

Неожиданно гул двигателя стал каким-то странным. Внезапно мой самолет стал чуждым монстром, внушающим страх – страх неизвестности. Нижняя кромка облаков опускалась. Видимость ухудшилась. Когда облака начали почти касаться земли, я с тяжелым сердцем решил повернуть обратно. Я попробовал осторожно изменить курс и уже в следующий момент оказался в облаке. При второй попытке я едва не врезался в землю. Так что возвращение отпадало. Я решил садиться «на живот», если ситуация ухудшится еще немного. Но этого не потребовалось: прежде чем действительно осознал это, я оказался над серединой широкой реки – Днепр!

В следующую минуту я был над большим городом. Я все еще пытался определить свое местоположение, когда многочисленные дымные следы начали проноситься мимо крыльев и фюзеляжа моего Ме. К своему ужасу, я понял, что меня обстреливают зенитки. Я размышлял о том, не мог ли я оказаться над русской территорией, когда увидел под собой огромную плотину. Это мог быть только Днепропетровск! Я должен был быть там! Тем временем обстрел прекратился, и слева от себя я заметил в тумане серию зеленых сигнальных ракет. Я полетел в их направлении и вскоре увидел внизу аэродром. После плавной посадки мой храбрый «сто девятый» еще некоторое время катился, пока не встал между пожарной и санитарной машинами. От наземного персонала я узнал, что своим «боевым крещением» обязан румынам, охранявшим мост.

²¹ В 1954 г. Проскуров был переименован в г. Хмельницкий.

²² Имеется в виду сигнальный индикатор резервного остатка топлива.

На следующий день при несколько лучшей погоде я достиг Запорожья, а 10 декабря прибыл в Таганрог на Азовском море. Унтер-офицер Обет стал вторым пилотом из моей группы, добравшимся туда. К сожалению, он был направлен в другое подразделение (JG3) и позднее сбит над Сталинградским котлом.²³

Из Таганрога я через Краснодар вылетел в Майкоп. Я прибыл туда, когда уже стемнело. Вокруг нигде не было никаких признаков аэродрома. Я несколько раз пролетел над городом, будучи неуверенным в том, достиг ли я места своего назначения. Я уже собирался лететь дальше на восток, когда увидел ракеты, взлетающие с окраины города, и решил садиться. На командном пункте JG52 были немало удивлены новому пилоту, заявившему о себе ночной посадкой. Позднее меня проводили в офицерскую столовую, где я представился командиру эскадры Храбаку.²⁴ Он сообщил мне, что я должен присоединиться ко 2-й группе JG52.

Поздним утром 16 декабря я, согласно приказу, вылетел в Зимовники. Это город, который находится приблизительно в 80 километрах к юго-западу от Сталинграда,²⁵ в большой степи около реки Маныч. Там в составе 6-й эскадрильи я должен был получить свой первый боевой опыт. Однако, добравшись до Зимовников, я узнал, что группа накануне перелетела в Котельниково, в 30 километрах на северо-восток,²⁶ и потому ближе к Сталинграду. Так что я снова поднялся в воздух и, наконец, прибыл в II./JG52.

Спустя два дня показалось, что удача отвернулась от меня. Этот самолет только что покинул ремонтные мастерские, и понятно, что ни один из пилотов не хотел летать на нем. Машину некуда было больше распределить, и она попала в 6-ю эскадрилью. Я же, естественно, очень хотел заполучить ее и стоял рядом с парашютом, кислородной маской, летным шлемом, картой и аварийным комплектом, пока двигатель «прогонялся» в последний раз. На фюзеляже Me была желтая цифра 2. Я с радостью завладел этим самолетом и вместе с унтер-офицером Хаасом, назначенным моим механиком, немедленно начал чистить и полировать его. Еще раз ознакомившись с картой и расположением линии фронта, я был готов начать действовать.

Мой первый боевой вылет начался в 11.45 18 декабря 1942 г. Естественно, я должен был сначала лететь в качестве ведомого или «качмарека». Моим ведущим был назначен оберфельдфебель Штурм.²⁷ Мы в паре вылетели на «свободную охоту», означавшую, что у нас не было никакого конкретного задания. Если бы нам встретились вражеские самолеты, то мы были готовы немедленно атаковать их.

Поднявшись в воздух, я сразу же включил рацию и услышал голос своего ведущего: «Шесть-один вызывает шесть-два, вы слышите меня?» Я нажал кнопку передачи и ответил, словно это было мне привычно: «Шесть-один от шесть-два, Viktor, Viktor!»²⁸ Радиосвязь была в порядке.

Новичку было не так легко сохранять свою позицию в воздухе. Я пытался держаться в 100 метрах сбоку и приблизительно в 50 метрах позади своего ведущего. Хотя я и старался сохранять эту позицию, сначала это было чрезвычайно трудно. Как только я оказывался слишком далеко сзади, то слышал: «Сомкнуть строй!» Когда я опускался слишком низко, то меня спрашивали, не хочу ли я присоединиться к разведчикам, а когда я поднимался слишком высоко,

²³ Унтер-офицер Хейнц Обет был направлен в 3./JG3 и пропал без вести (погиб) 3 января 1943 г., когда его Bf-109G был сбит в районе аэродрома Питомник. К этому моменту он успел одержать 5 побед.

²⁴ Дитрих Храбак командовал JG52 с 1 ноября 1942 г. по 1 октября 1944 г.

²⁵ Вероятно, в тексте книги допущена ошибка, поскольку г. Зимовники в действительности находился в 226 км юго-западнее Сталинграда.

²⁶ Снова ошибка, т. к. от Зимовников до Котельниково фактически 74 км.

²⁷ К этому времени на счету Генриха Штурма было 9 побед. Командир 5/JG52 гауптман Штурм погиб 22 декабря 1944 г., когда во время взлета с аэродрома Чор, в 72 км юго-западнее Будапешта, его Bf-109G столкнулся с грузовиком, неожиданно выехавшим на взлетно-посадочную полосу. К этому времени на его счету было 157 побед.

²⁸ Кодовое слово из словаря радиопереговоров пилотов люфтваффе, означавшее «все в порядке».

меня просили опуститься. Болтаться же перед носом ведущего или у него на хвосте было строго запрещено. Даже обычно спокойный Штурм приходил в ярость, если я занимал одну из таких позиций.

Я не имел абсолютно никакого представления, куда мы летели, где мы находились или как мы, как предполагалось, должны были найти путь домой. Я был настолько напряжен, что забыл о том, что летчик-истребитель должен проводить по крайней мере две трети своего времени смотря назад, поскольку именно оттуда исходит наибольшая опасность.

Я более или менее овладел ситуацией, когда услышал по радио: «Впереди и влево, ниже нас, четыре вражеских истребителя! Вы видите их? Они собираются напасть на „восьмерку“ He-111, летящую прямо под нами!» Поскольку я вообще ничего не видел, то предпочел промолчать. Затем Штурм передал: «Сократите дистанцию, мы атакуем!»

Я последовал за обер-фельдфебелем, когда он бросил свой Me вниз, и, когда мы пикировали, увидел четыре самолета впереди и слева. Сначала они были крошечными, но затем стремительно выросли. Двое из русских немедленно сделали переворот через крыло и спикировали вниз, когда мой ведущий открыл огонь. Двое других же начали разворачиваться к нам.

Я сильно потянул за ручку управления и нажал на все кнопки спуска оружия, думая, что могу попасть в одного из них, но промахнулся очень сильно и обстрелял группу He-111, которую теперь впервые увидел. Тем временем русский выполнил еще один вираж и теперь был почти позади меня, Штурм вызвал меня и сказал, чтобы я набрал высоту и не ввязывался больше в воздушный бой.

Я круто ушел вверх и летал по кругу, пока Штурм и его противники выполняли замысловатые маневры. Тем временем истребители подо мной спикировали куда-то вниз. Один за другим они исчезли в северо-восточном направлении. Наконец, последний русский бросил это равное состязание и на малой высоте улетел вдоль железнодорожной линии. Обер-фельдфебель Штурм вызвал меня. Я снизился, чтобы присоединиться к нему, и мы вместе полетели обратно, на наш аэродром.

Так прошел мой первый боевой вылет; я даже вошел в соприкосновение с противником. Он четко продемонстрировал, как далек я был от своего ведущего и от того, чтобы сбить вражеский самолет, а также те трудности, которые мне предстояло преодолеть.

На следующий день я снова поднялся в воздух с обер-фельдфебелем Штурмом. На сей раз дела пошли немного лучше, по крайней мере, я мог довольно хорошо удерживать свою позицию.

Поскольку мы выполняли полет на высоте 3500 метров, обер-фельдфебель Штурм обратил мое внимание на то, что железнодорожная линия, над которой мы летели, была единственной нашей точкой отсчета во всем этом секторе. Вокруг не было ничего другого, что могло бы послужить ориентиром, ни домов, ни холмов, ни озер, лишь одна монотонная, однообразная степь. Единственные изменения в сельской местности были вызваны снегом, который во многих местах растаял или был сдут ветром, обнажив песчаный грунт. Штурм приказал соблюдать радиомолчание, мы углубились приблизительно на 20 километров на русскую территорию, но так и не увидели ни одного вражеского самолета.

Внезапно в моей кабине появился какой-то сильный запах. Это не был бензин или охлаждающая жидкость, это был другой запах. В то же самое время я заметил, что в двигателе началась вибрация. Сначала я не обратил на это особого внимания, но затем решил включить магнето,²⁹ чтобы проверить обороты. Когда я это сделал, моя машина начала яростно трястись и скрежетать. Испугавшись, я немедленно выключил оба магнето. Но вибрация не прекратилась. Мой Me трясло настолько сильно, что даже прицел передо мною прыгал из стороны в

²⁹ *Магнето* – небольшой компактный генератор, вырабатывающий ток высокого напряжения, необходимый для зажигания топливной смеси в двигателях внутреннего сгорания.

сторону. Это было слишком. Я вызвал Штурма и сказал ему, что случилось. Он предположил, что, вероятно, это были лишь неполадки с зажиганием топлива, но, будучи осторожным пилотом, он лег на противоположный курс. Мой самолет все еще ужасно трясло. Я сидел в нем со сжатыми зубами, схватившись за ручку управления обеими руками. Затем я попросил разрешения лететь домой. Обер-фельдфебель ответил, что мы уже на полпути к дому и что за моей машиной тянется черный дымный след. «Скоро след станет еще темней, – подумал я, – а потом этот „ящик“ загорится». Мы были все еще приблизительно на 15 километров в глубине русской территории.

Когда первые языки пламени появились в кабине, я задумался о том, что должен буду сделать в случае, если мне придется воспользоваться своим парашютом. Следуя инструкциям ведущего, я оставался на прежней высоте и летел по компасному курсу, который он сообщил и который вел меня к железнодорожной линии.

Огонь уже начал доставать до моих ног, и кабина стала заполняться дымом, вынудив меня открыть сдвижную панель фонаря. Поток воздуха высосал дым, но заставил огонь разгореться еще сильнее. Я был вынужден снова закрыть панель. Я с удовольствием покончил бы с этим делом, воспользовавшись парашютом, но Штурм только что передал, что мы все еще находимся над вражеской территорией.

В конце концов, когда огонь начал жечь мою штанину и я едва мог выдерживать дым, несмотря на то что надел кислородную маску, я решил выпрыгнуть с парашютом. Я сорвал кислородную маску и приготовился покинуть самолет. Затем я потянул за рычаг сброса фонаря и нажал на его прозрачную крышу. Но фонарь не сдвинулся. Теперь оставался лишь один шанс: снижаться и садиться «на живот».

Я снижался по глиссаде, удерживая носовую часть самолета в направлении на юго-запад, чтобы подобраться к нашим позициям как можно ближе. Самолет летел со скоростью более 500 км/ч. Я собирался выпустить закрылки и открыть створки радиатора, чтобы снизить скорость, когда увидел перед собой железнодорожную линию. Я должен был ее пересечь. Мой самолет был уже достаточно низко и едва прошел над железнодорожной насыпью. Я больше не мог удерживать свою дымящуюся машину в воздухе, поэтому затянул привязные ремни, быстро снял прицел, чтобы не удариться об него головой во время посадки, и притер «сто девятый» к земле. Он немедленно снова подпрыгнул в воздух, и я должен был опять прижать его к земле. После еще нескольких прыжков на небольшое расстояние он остался внизу и заскользил по плоской, заснеженной равнине, пока, наконец, не остановился. Я моментально расстегнул привязные ремни и начал изо всей силы давить на крышу фонаря. Он сразу же подался и отлетел в сторону. При соприкосновении со снегом огонь в нижней части моей машины погас. Я снял капот и при помощи снега потушил пожар в двигателе. Затем я осмотрелся вокруг. Где я? Наверняка все еще на русской территории.

Моей первой мыслью было бежать. Отбежав метров на двести от места посадки, я понял, что будет невозможно найти человеческое жилье, поскольку не имел понятия о своем теперешнем местонахождении. Идти к железной дороге я не осмелился, так как там, конечно, могли быть русские солдаты. Так что я повернул обратно и, сев на крыло своего «Мессершмита», стал ждать, что будет. Мне было ясно, что должно что-нибудь произойти, потому что аварийная посадка самолета около железнодорожной линии не могла остаться незамеченной.

Вскоре со стороны железнодорожной насыпи показалось несколько фигур. Их число росло. Они приближались ко мне, отчаянно жестикулируя и громко крича. Люди были одеты в коричневую форму и говорили на иностранном языке. Я вытащил свой пистолет из кобуры, готовясь захватить нескольких из них вместе с собой, и ждал. Несколько солдат подошли уже на 20 метров; они были с винтовками, которые висели у них за спиной. Они что-то говорили и кричали, но я не мог понять ни слова. Но во второй группе были две фигуры, одетые в серую полевую форму! Вскоре я смог разглядеть, что это были два немецких унтер-офицера.

Когда они подошли на расстояние крика, я спросил: «Здесь вокруг русские?» – «Нет, румыны!» – был ответ.

Я почувствовал, что камень упал с моей души. Эти двое унтер-офицеров сказали мне, что самолет приземлился лишь в двух километрах от линии фронта. Я решил в будущем никогда не пользоваться парашютом, если буду иметь возможность избежать этого вообще.

Тем же вечером меня на грузовике доставили назад на аэродром, и я представил свой рапорт. «Вы начали хорошо, – заметил командир группы Штейнхоф.³⁰ – Бой в первом же вылете, и на волоске от того, чтобы не вернуться обратно, – во втором. Теперь идите и поставьте себя в себя от ваших испытаний».

Казалось, что моя боевая карьера началась не под счастливой звездой. Два моих первых вылета сделали меня предметом множества комментариев. Некоторые из моих товарищей предсказывали, что они будут вынуждены терпеть меня недолго, и замечали, что я стану на фронте лишь кратковременным гостем. Сам же я думал кое-что иное, но, однако, передо мной был пример многих других, кто не смог вернуться из своего первого вылета.

Мой третий вылет состоялся в Рождество 1942 г. В 4.50 я вместе с обер-фельдфебелем Штурмом вылетел для проведения метеоразведки. Нашей задачей было выяснить погоду над линией фронта и над русской территорией. Вылет прошел спокойно, мы долетели почти до самого Сталинграда. Солнце только что взошло, и мы были в полном одиночестве в небе. Фантастический вид! Но затем я вспомнил, что моя машина имеет только один двигатель, и мое восторженное настроение несколько снижало. Я уже получил свою долю печального опыта в отношении двигателей.

Я продолжил летать, несмотря на общее ощущение слабости, простуды и озноба. Я вылетел, не сказав никому ни слова о своем состоянии, но после того, как мы приземлились, чувствовал себя настолько слабым, что едва смог выбраться из своего самолета. Из-за этого или нет, но я был вынужден отправиться в нашу так называемую «столовую эскадрилью» – обычную комнату в русском доме – и лечь спать. И это в праздник! Оставшуюся часть дня я провел в кровати, в лихорадке и ознобе, и усиленно сосал атебрин, потому что хотел, по крайней мере, принять участие в небольшом рождественском праздновании, устраиваемом пилотами тем вечером.

Были вино и шнапс, каждому пилоту даже дали по бутылке шампанского. Также были летный и специальный пайки, отложенные для этого случая, и рождественская почта. Но, несмотря на укрепляющий эффект алкоголя, я должен был провести в кровати четыре дня, прежде чем мне стало лучше. Группа в это время летала немного, так как не было почти никакого контакта с врагом.

Скоро мы переместились в Зимовники, место, где я прежде уже однажды приземлялся. Как предполагалось, команду наземного персонала, которая должна была передвигаться на грузовиках, должен был возглавлять офицер. Поскольку я из-за своей болезни не мог летать, то для этой задачи выбрали меня. Вечером 27 декабря мне было не очень приятно наблюдать, как самолеты один за другим взлетали и исчезали вдали. Но что еще больше было неприятно, так это то, что русские находились всего в трех или четырех километрах и их танки уже прорвались в нескольких местах. Для пехотинца это не было чем-то грандиозным. Но для меня, пилота, не имевшего понятия, как действовать на земле, все это было источником сильной головной боли.

Я поехал к району рассредоточения группы приблизительно в два часа ночи и впервые пережил русский бомбардировочный налет. Мы слышали свист падающих бомб; одна взорвалась поблизости, через секунду – вторая, а затем через равные интервалы – другие. От «стариков» мы знали, что русские обычно сбрасывали с самолетов этого типа по шесть бомб. Четвертая только что взорвалась, и пятая должна была ударить где-то в непосредственной близости

³⁰ Гауптман Йоханнес Штейнхоф с 1 марта 1942 г. по 25 марта 1943 г. занимал должность командира II./JG52.

от нас. В то время, пока я думал об этом, мои люди один за другим начали выпрыгивать из автомашины. Затем шестая бомба взорвалась около дороги. Одна из предыдущих бомб не сработала и воткнулась в землю позади грузовика. Тогда удача еще раз улыбнулась нам.

Как только рассвело, мы начали свой путь на юго-запад. Как раз вовремя, потому что ожесточенный бой, казалось, уже шел в деревне не более чем в полутора километрах от нас. Грохотали пушки и мимо нас свистели пули. Пригнув голову, мы на максимальной скорости по пересеченной местности двинулись в направлении Зимовников. Любопытно: отступление началось, когда я прибыл на фронт, и в течение всего моего дальнейшего пребывания вместе с люфтваффе на фронте я участвовал только в отступлениях.

30 декабря мы перебазировались из Зимовников в Гигант. Русские прорвались повсюду, и мы не были точно уверены, где они находились и существовали ли вообще еще румынские части. Поэтому мы должны были использовать наши истребители в роли самолетов непосредственной поддержки. Это было опасное дело на Ме, который можно было легко подбить. Удачного одиночного выстрела какого-нибудь русского, размахивающего пистолетом в воздухе, вероятно даже не целясь, было достаточно, чтобы сделать «сто девятый». А русские стреляли из всего, что могло стрелять. Они часто добивались хороших результатов, применяя сильный заградительный огонь. Со временем мой первоначальный восторг от полетов на малых высотах был уничтожен периодически повторяющимися прямыми попаданиями.

У моих следующих девяти вылетов в период с 30 декабря по 2 января была только одна задача: штурмовка с малой высоты. У меня быстро развились способности, о которых я и не подозревал. Иногда я снижался до 10 метров или даже ниже, в то время как Штурм всегда начинал вывод на высоте от 50 до 100 метров. Лучше всего мне удавались атаки грузовиков, и я мог расстрелять и поджечь целую колонну. Часто случалось, что содержимое грузовиков взрывалось, и мой самолет был вынужден пролетать сквозь огненный шар. Вскоре я прекратил подобные трюки, получив искреннее предупреждение своего ведущего и осознав сам, насколько это было опасно.

II/JG52 отступала через Гигант и Зерновой,³¹ около Маныча, назад к Ростову, неся тяжелые потери от преследовавших русских.

Большую часть войны на юго-востоке пилоты и наземный персонал повсюду размещались в деревнях поблизости от аэродромов. Обычно один дом делили 10–15 пилотов. В то время как технический состав эскадрильи питался из полевой кухни, пилотам, как людям, непосредственно участвовавшим в боях, выделялся один или два ординарца. Их задачей было готовить более или менее приемлемую пищу для летчиков.

Несмотря на разделение, пилоты – здесь, технический персонал – там, между ними никогда не было никаких раздоров. Летчики нуждались в техниках, а последние гордились тем, что играли важную роль в успехе пилотов. Каждый человек из технического персонала был придан конкретному пилоту, и каждый механик самозабвенно следил за тем, чтобы «его» самолет всегда был в боеготовности. Даже самый лучший летчик не мог ничего достичь, если его двигатель не работал должным образом или если его оружие отказывало.

Поэтому каждый пилот имел очень хорошие отношения со своим механиком. Механик делал все, что мог, и летчик, благодаря его за свои успехи, делился с ним тем, что получал в большем количестве, особенно летным и специальным пайком. Каждый день пилот получал в летном пайке дополнительные бисквиты, яйцо и немного масла. Но за каждый успешно заверченный вылет он также получал 20 граммов настоящего кофе, половину банки шоколада и пакетик со смесью орехов и изюма или каких-нибудь других подобных деликатесов. Летчики, только что прибывшие на фронт, использовали этот специальный паек для себя или посылали

³¹ Вероятно, имеется в виду г. Зерноград.

его домой. Но затем, когда они начинали принимать участие в боевых действиях, для них становилось неписанным правилом делиться с механиками, прикрепленными к самолетам.

Ростов-Северный был большим аэродромом, способным принимать любые из существовавших типов немецких самолетов. Однако он имел свои трудности и хитрости для «птенчиков», подобных мне. Каждый взлет и посадка были маленьким испытанием для моих нервов. Я всегда чувствовал большое облегчение, когда взлетал или приземлялся. Поскольку аэродром имел легкий уклон в одну сторону, я при заходе на посадку никогда не мог выбрать правильную высоту. Кроме того, меня ужасно раздражал снег. Но, однако, хуже всего было то, что прямо в конце зоны подхода к взлетно-посадочной полосе располагалось высокое фабричное здание. Однажды после того, как едва не коснулся его плоской крыши, я уже больше не знал, как совершать посадку. Я был настолько не уверен в себе, что командир эскадрильи, гауптман Реш,³² должен был часто делать мне внушения. Однако он разрешил мне продолжать летать вместе с собой.

В то время в воздухе не происходило особенно много событий. Мы почти не имели контакта с противником. Затем наступило 30 января 1943 г. В 12.25 я поднялся в воздух в качестве ведомого гауптмана Реша. Это был мой 18-й боевой вылет. Мы с набором высоты летели от Ростова вдоль реки Маныч. При взлете у меня возникли проблемы, и теперь я с трудом удерживал позицию позади ведущего. Однако я внимательно осматривал воздушное пространство вокруг нас и с высоты 4500 метров одновременно с гауптманом Решем заметил двух русских. Они были ниже нас слева и, казалось, получали удовольствие от высшего пилотажа.

Мое сердце почти остановилось от радости и ужаса. Реш передал мне, чтобы я приблизился. «Держись рядом! – приказал он. – Мы атакуем!»

Затем он вышел на позицию для атаки и со стороны солнца спикировал на два русских самолета. В этот момент русские разошлись. Один отвернул влево, а второй – вправо. Реш атаковал правый самолет. Я видел извивавшиеся трассеры и вспышки попаданий в русского. ЛаГГ-5³³ взорвался прежде, чем успел выполнить какой-либо маневр ухода от огня. Большие обломки падали на землю, подобно пылающим факелам.

Пока я кричал: «Abschuss, Abschuss!»³⁴, Реш набрал высоту и снова занял позицию со стороны солнца. Тем временем русский, который отвернул влево, появился прямо перед моим носом, выполняя пологий разворот, вероятно уверенный в том, что я был его компаньоном.

«Я атакую!» – крикнул я по радио ведущему и, не дожидаясь его разрешения или приказа, немедленно занял позицию позади русского. Он, должно быть, обладал крысиным чутьем и не давал мне занять благоприятную позицию для открытия огня. Едва я собрался открыть огонь, как он резко отвернул влево. Я изо всех сил потянул за ручку управления, выполнив более энергичный разворот и оставшись у него на хвосте. Русский немедленно отвернул вправо.

Теперь дистанция сократилась до 200 метров, и я развернулся как можно круче – из-за высокой скорости усилия на ручке управления были весьма значительными – и на вираже открыл огонь, целясь в точку перед его носом. Он еще раз попробовал изменить направление, но я оказался прав, и он получил всю очередь. Я видел попадания в его фюзеляж и начал набор высоты. Я собирался спикировать на него снова, когда самолет стало болтать. На высоте 3500 метров ЛаГГ вошел в штопор и начал падать. Очевидно, я поразил его пилота.

Кружа вокруг и крича «Abschuss!», я следовал за вражеским самолетом вниз, пока он не упал и не взорвался. Я хотел точно увидеть, что с ним произойдет.

³² Рудольф Реш командовал 6./JG52 с 6 октября 1940 г. по 28 февраля 1943 г.

³³ Так в люфтваффе называли истребитель Ла-5 первых серий, появившийся на фронте осенью 1942 г. В общем-то это было правильно, поскольку самолет отличался от предыдущего ЛаГГ-3 лишь другим двигателем. Во многих случаях обозначение ЛаГГ-5 сохранялось в люфтваффе до самого конца войны.

³⁴ На жаргоне летчиков-истребителей люфтваффе этот термин означал воздушную победу, но позаимствовали они его у охотников, которые так называют отстрел дичи.

Много позже я услышал голос своего ведущего, который во второй или третий раз призывал меня прекратить безумный крик и занять свое место. После того как Реш подтвердил мою победу, я попробовал выполнять его распоряжения, но был возбужден и испытывал эйфорию от полета. Самолет, казалось, больше не хотел слушаться меня. Я болтался в небе на малой скорости, словно последний новичок. Любой мог бы легко меня сбить. Наконец, это все переполнило чашу терпения гауптмана Реша. Он приказал повернуть обратно на базу и больше не отвечал на мои многократные запросы. Я постепенно восстанавливал контроль над своим Bf-109, держа курс на «Садовый забор»,³⁵ и приземлился – на сей раз благополучно – на аэродроме Ростов-Северный. Я забыл покачать крыльями, что было общепринятым знаком, когда пилот возвращался домой с победой, но намеревался исправить это уже в своем следующем вылете.

Реш, который приземлился передо мной, уже сообщил о наших двух победах. Как только я зарулил на стоянку, появились пилоты и механики 6-й эскадрильи, чтобы поздравить меня с моим «первым». Когда я выбрался наружу, то решил не останавливаться, пока не собою девять вражеских самолетов, и таким образом выполнить условие для награждения Железным крестом 1-го класса. Естественно, я должен был немедленно сообщить домой о своем успехе. Это был большой день для меня. Я был уверен, что стану хорошим пилотом, если удача не покинет меня.

С аэродрома Ростов-Северный мы через Кутейниково перебазировались в Славянскую.³⁶ Эта небольшая деревня имела большой аэродром, сильно раскисший от непогоды, с которого было непросто взлететь. Некоторая ловкость требовалась и для того, чтобы добраться до квартиры, не утонув в грязи. Я проживал в «комнате» маленького домика. Кроме того, нас каждую ночь навещали русские бомбардировщики. Как только начинали падать бомбы, сразу же появлялись дрожащие и кричащие хозяева моей квартиры, которые спрашивали, нельзя ли им остаться у меня. Они чувствовали себя в большей безопасности со мной.

Затем наступило 13 февраля 1943 г. Записи в моей летной книжке говорят, что это был богатый событиями день: «Текущий номер вылета: 28. Пилот: Липферт. Тип: Bf-109G-1. Дата: 13.02. Взлет: 13.30 – из Славянской. Посадка: 15.15 – в Красноармейском. Аварийная посадка после 105 минут полетного времени».

Тем временем 6-я эскадрилья в Славянской получила нового командира. Гауптман Реш был переведен в другую эскадру и вскоре не вернулся из боевого вылета.³⁷ Свой второй вылет из Славянской я совершил с новым командиром эскадрильи, кавалером Рыцарского креста обер-лейтенантом Денком,³⁸ имевшим на своем счету 67 побед. Нашей задачей было ознакомление с районом боевых действий и разведка вражеских аэродромов.

«Шесть-один вызывает шесть-два, вы слышите меня?»

«Шесть-один от шесть-два, Viktor, Viktor!»

Радиосвязь была в порядке. Выполняя проверку связи, мы одновременно убрали шасси и закрылки и перевели рукоятку управления створками радиатора, в положение «автоматически». По другую сторону фронта все было тихо. Даже зенитная артиллерия не пыталась нас потревожить. Но кромка облаков, которая первоначально была на высоте 3500 метров, опускалась все ниже и ниже. Горы Кавказа полностью исчезли в облаках.

Мой ведущий летел в глубь русской территории. Нижняя кромка облаков была там приблизительно на 400 метрах. Мы летели непосредственно под ней. Внезапно мы увидели прямо

³⁵ «Садовый забор» – термин из кодового словаря летчиков-истребителей, обозначавший аэродром базирования.

³⁶ Ныне станица Славянская имеет статус города и носит название Славянск-на-Кубани.

³⁷ 1 марта 1943 г. Реш в звании майора был назначен командиром IV./JG51 и затем 11 июля 1943 г. погиб в бою над Курской дугой. На счету Рудольфа Реша были 94 победы, первую из которых он одержал еще в ходе войны в Испании.

³⁸ В действительности Густав Денк был награжден Рыцарским крестом только 14 марта 1943 г., уже посмертно.

под собой русский аэродром. Когда мы выполняли над ним круг, я заметил несколько легких самолетов, стоявших на краю аэродрома.

Меня охватил охотничий азарт. Я уже собирался попросить разрешения снизиться, когда в шлемофоне услышал: «Будем штурмовать. Держись ближе и стреляй вместе со мной!» Обер-лейтенант Денк выполнил полубочку и спикировал на один из припаркованных самолетов. Я выждал мгновение перед тем, как спикировать на ту же самую машину. Когда я приблизился к ней, увидел, что она уже горит, и обстрелял следующий самолет, но, однако, не добился успеха. Я слишком поспешно прицелился. Поэтому я набрал высоту вслед за ведущим и затем снова последовал за ним вниз для второй атаки.

Тем временем аэродром ожил, повсюду забегали люди. Затем мимо моего левого крыла пронеслась цепочка словно из красного жемчуга. Ага, эти парни стреляют! Но один пулемет, хотя и дико стрелявший, не мог помешать нам осуществить свой план. На сей раз я попал в самолет, в который целился. Его охватило пламя. На третьем заходе нас уже встречали трассеры со всех концов и углов аэродрома. В этой атаке невозможно было оставаться со своим ведущим. Я отвернул вправо и сделал круг над аэродромом.

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.