TURINYS

Apie autorių 9
1 skyrius. Pirmas 12
2 skyrius. Mūšis dėl Britanijos prasideda 26
3 skyrius. Žūtbūtinė kova 40
4 skyrius. „Bombos virš Anglijos“ 59
5 skyrius. Nuo „Jūrų liūto“ iki „Barbarosos“ 74
6 skyrius. Naujos strategijos pagrindas 86
7 skyrius. Košmaras virsta tikrove 92
8 skyrius. Rytų frontas 110
9 skyrius. „Karas – ne kriketo rungtynės“ 120
10 skyrius. Niūrios perspektyvos 128
11 skyrius. Pirmyn ar atgal? 136
12 skyrius. Operacija „Žaibo blyksnis“ prasideda 146
13 skyrius. Prasiveržimas Lamanšu 164
14 skyrius. Tarp Norvegijos ir Afrikos 182
15 skyrius. Žvilgsnis į kitą pusę 196
16 skyrius. Išmušė lemtinga valanda 212
17 skyrius. Gynyba už paskutinės bombos išraustos duobės 224
18 skyrius. Namas be stogo 246
19 skyrius. Lemtinga Liuftvafės valanda 260
20 skyrius. Krizė veja krizę 273
21 skyrius. Kova su priešu… ir su vadovybe 282
22 skyrius. Tarp jų glūdėjo Vokietija 298
23 skyrius. Bausmė 313
24 skyrius. Pabaigos pradžia 327
25 skyrius. „O kur pradingo Liuftvafė?“ 350
26 skyrius. „Didysis smūgis“ 374
27 skyrius. Ką galėjome padaryti? 398
28 skyrius. Reaktyvinio naikintuvo tragedija 419
29 skyrius. Paskutinis 438

27 SKYRIUS

KĄ GALĖJOME PADARYTI?

Išgyvenau didelį kartėlį, kai 1945 m. sausį buvau atleistas iš naikintuvų pajėgų vado pareigų. Vis dėlto šiandien, kai laikas, patirtis ir žvilgsnis į praeities įvykius leidžia man pamatyti, kaip mano įsitikinimai prieštaravo principams, pagal kuriuos tada buvo kariaujama, galiu nuoširdžiai pasidžiaugti, kad galėjau dar kartą prisijungti prie milijonų paprastų vokiečių kareivių, kurie netgi per šį beviltišką karo tarpsnį toliau narsiai atliko savo pareigą, nepaisydami jokių karinių ar politinių sumetimų. Vos tik atsidūriau kovos veiksmų sūkuryje, pajutau didelį palengvėjimą, ir man daugiau nerūpėjo, kiek beviltiška dabartinė padėtis.

Daugiau nebejaučiau ir kartėlio, kurį mano viduje buvo pasėję ginčai dėl materialinių ar asmeninių dalykų. Šiuos faktus pateikiu tik tam, kad padėčiau giliau suvokti krizę, apėmusią Liuftvafės vadovybę 1944 m. pabaigoje ir 1945 m. pradžioje.

Geringo autoritetas nuo mūšio dėl Britanijos laikų nuolat sparčiai smuko. Ypač skaudžiai jo įtakingumui smogė Hamburgo katastrofa, ir labai nedaug tebuvo vilties, kad jam vėl pavyks atgauti visuotinį pripažinimą. Žmogus, kuris buvo išrinktas tapti Hitlerio įpėdiniu, „pats ištikimiausias fiurerio paladinas“, kaip jis pats išdidžiai save vadino, Liuftvafės kūrėjas, galbūt vienintelis iš nacionalsocialistų lyderių, kuris iš tikrųjų galėjo mėgautis dideliu populiarumu tarp paprastų vokiečių, dabar nusišalino nuo vadovavimo

A. Galandas. 1945 m.

ir visuomeninio gyvenimo. 1944 m. pabaigoje Geringas paskutinį kartą energingai pamėgino susigrąžinti fiurerio, Liuftvafės ir visos vokiečių tautos pasitikėjimą. Tačiau jau buvo per vėlu. Klaidos ir aplaidumas pradėjo grandininę reakciją ir jos jau niekaip nebuvo galima suvaldyti.

Kol reichsmaršalo, vadovavusio Liuftvafei nuo pat jos įkūrimo dienos, įtaka silpo, karinių oro pajėgų vadovybės viršūnėje pradėjo įsitvirtinti kitos jėgos. Susiformavo tam tikros grupės, kurios kovojo, kad užimtų vadovaujančias pozicijas. Sprendimai būdavo priimami ne remiantis realistiškais planais, bet išplaukdavo iš nuožmios tarpusavyje nesutariančių grupuočių kovos. Ši kova kasdien vis aštrėjo.

Kai ypač smarkiai buvo subombarduotos mūsų kuro gamyklos tiek prieš anglų ir amerikiečių įsiveržimą, tiek po jo, dėl benzino trūkumo buvome priversti išformuoti ištisą virtinę aviacijos dalinių, kurių tolesnio egzistavimo nebuvo kaip pateisinti. Išskyrus bombonešių, žvalgybos ir transporto dalinius, visi kiti 9-ojo aviacijos korpuso daliniai, kaip ir pats korpusas, turėjo būti išformuoti. Iš pradžių šis korpusas buvo suformuotas iš „Anglijos šturmo lyderių“, turinčių priešintis „teroru prieš terorą“.

9-ojo aviacijos korpuso grupės buvo perkeltos į Prahos rajoną, o jų lakūnai perkvalifikuoti į naikintuvų pilotus. Jiems perkvalifikuoti reikėjo vis daugiau lakūnų instruktorių, todėl mūsų rezervų grupės ir lakūnų vadų mokomieji kursai buvo nutraukti. Dabar korpusas pasivadino naikintuvų kovos grupe (vok. *Kampfgruppen* (*Jagdflieger*)), o bombonešių aviacijos vadovybės įtaka naikintuvų aviacijai vis labiau stiprėjo. Taip klostantis įvykiams, reaktyvinių naikintuvų aviacijos tragedija, apie kurią papasakosiu kitame skyriuje, įgavo itin dramatišką charakterį. Grupės, atstovaujančios skirtingiems interesams Liuftvafėje, dabar buvo panašios į išderintą pavarų dėžę, kurios krumpliaračiai kiekvienas sukosi kas sau.

Geringas negalėjo nepastebėti, kad pasitikėjimo ir lyderystės krizė visų pirma brendo tarp naikintuvų aviacijos lakūnų, pradedant vyriausiaisiais vadais ir baigiant eiliniais vykdytojais. Apie tai, kaip smarkiai jis buvo atitolęs nuo naikintuvų aviacijos ir kiek mažai vis dėlto žinojo apie jos nuotaikas ir jai tenkančius išbandymus, galėjai matyti iš to, kaip jis mėgino išspręsti šią pavojingą situaciją. Jis sukvietė visus, kuriuos tik buvo galima tokiomis aplinkybėmis pasiekti, dieninių ir naktinių naikintuvų dalinių vadus į pasitarimą Reicho karinio oro laivyno štabe netoli Vansi. Buvo tikimasi, kad šis susitikimas tarsi karo būgnų dundėjimas sutelks visus prieš „Didįjį smūgį“, tačiau jis virto visiška nesėkme. Geringas neteko savitvardos ir ėmė tūžmingai šaukti. Jo įžeidžiantis agresyvus tonas nepadarė jokio įkvepiančio poveikio, bet priešingai, sukėlė tik kartėlį ir pasipiktinimą. Taip galima kalbėtis su kareiviais tik tada, jeigu jie vis dar tavimi pasitiki ir jaučia pagarbą. O juk fronto daliniuose būdavo atvirai laidomos nepagarbios ir žeminančios pastabos apie reichsmaršalą. Mes, naikintuvų lakūnai, buvome pasiryžę kautis ir mirti, ir tai buvome įrodę ne kartą, tačiau nebuvome nusiteikę klausytis įžeidinėjimų ir kaltinimų dėl katastrofiškos padėties ore virš Reicho. Ir šalia viso to, kas buvo pasakyta, Geringas davė visiškai bevertį įsakymą – visos šios siaubingos kalbos tirados turi būti

1945 m. A. Hitlerio ir savo pilotų pasitikėjimą galutinai praradęs reichsmaršalas H. Geringas vis dažniau prarasdavo savitvardą.

įrašytos į magnetofono juostelę, kad jos turinį privalomai išklausytų visi pafrontės aerodromuose tarnaujantys lakūnai. Galiu tvirtai pareikšti, kad iš visų įsakymų, kurie buvo duoti naikintuvų aviacijai, mažiausiai norėjosi vykdyti kaip tik šį.

Nepasitikėjimas vadovybe buvo akivaizdus ne tik naikintuvų aviacijoje. Formuodamas pavienes fanatiškai tarpusavyje konkuruojančias grupes, Liuftvafės karininkų korpusas prarado vientisumą, nuo kurio priklausė kiekvieno mūsų dalinio kovinė galia ir vertė.

Iki pat 1945 m. sausio mano padėtis nepasikeitė, bet kai mane nušalino nepaskyrę į mano vietą kito asmens, naikintuvų aviacijoje ėmė plisti nerimą sėjantys gandai. Tai buvo viena paskutinių priežasčių, dėl kurių keletas grupių vadų (kai kurie buvo kartu su manim nušalinti nuo pareigų) susitiko su Liucovu ir Trautloftu ir, rimtai pasitarę, priėjo prie išvados, kad toliau taip tęstis negali. Jų delegacija turėjo pamėginti gauti audienciją pas Hitlerį, kad tiesiogiai jam praneštų apie esamą padėtį ir pareikalautų iš jo radikalių permainų. Bet to niekada neįvyko. Pulkininkas Liucovas, doras ir drąsus žmogus, buvo išrinktas kalbėti visos naikintuvų aviacijos vardu. Tarpininkaujant generalinio štabo viršininkui Koleriui ir garsiam Pirmojo pasaulinio karo lakūnui, 4-ojo karinio oro laivyno vadui Riteriui fon Greimui (Ritter von Greim), Liucovo vadovaujamą delegaciją priėmė Geringas. Kai reichsmaršalas itin atvirai buvo supažindintas su rimta situacija, susiklosčiusia naikintuvų aviacijoje, jis sukvietė į pasitarimą visus naikintuvų grupių vadus, su kuriais tik galėjo susisiekti.

Šis pasitarimas, įvykęs Berlyne, Lakūnų namuose (vok. *Haus der Flieger*), pasisuko itin dramatiška linkme. Liucovas visus naikintuvų aviacijos pasiūlymus ir reikalavimus išdėstė memorandume. Jame buvo išskirti tokie svarbiausi punktai: pernelyg didelė bombonešių aviacijos vadovybės įtaka naikintuvų aviacijai; reaktyvinių Me-262 tiekimas ne naikintuvų, o bombonešių daliniams; neįvykdomi reikalavimai dėl blogų oro sąlygų; vyriausiojo vado užgauliojimai, nukreipti prieš naikintuvų aviaciją, ir jo pareikštos pastabos dėl joje vyraujančio moralinio nuosmukio; reichsmaršalo įtakingų patarėjų nepasitikėjimas Liuftvafės lakūnais; ir galų gale naikintuvų pajėgų vado nušalinimas nuo pareigų.

Liucovo pasiūlymai ir pastabos padarė sprogusios bombos įspūdį. Kadangi naikintuvų aviacijos vardu pateikti reikalavimai sutapo su tais reikalavimais, kuriuos visada keldavau aš, Geringas nusprendė, kad aš, buvęs naikintuvų pajėgų vadas, kurio daugiau niekas nekvietė į tokius pasitarimus, buvau pagrindinis slaptas kurstytojas. Geringas, apimtas įsiūčio, pavadino naikintuvų lakūnų veiksmus maištu ir nutraukė pasitarimą. Išeidamas iš kambario jis metė Liucovui: „Atiduosiu jus karo lauko teismui.“ Po dviejų parų Liucovas buvo ištremtas iš Vokietijos. Jo ištrėmimo nuosprendyje buvo įrašytas ir nurodymas, kad jam draudžiama bendrauti tiek su manim, tiek su bet kuriais kitais naikintuvų lakūnais, išskyrus atvejus, kai tenka spręsti reikalus, tiesiogiai susijusius su tarnyba. Buvo paskirtas

Liuftvafės asai generolas majoras A. Galandas ir pulkininkas G. Liucovas. 1943 m. liepa. G. Liucovas sunaikino 110 priešų lėktuvų per 300 kovinių misijų. Daugelis jo pergalių buvo pasiektos Rytų fronte, be to, jis numušė 2 lėktuvus pilotuodamas reaktyvinį *Messerschmitt* (Me-262).

vadovauti naikintuvų aviacijos pulkui Italijoje. Kitą rytą mane iškvietė personalo skyriaus viršininkas ir informavo apie Geringo pasipiktinimą bei įtarimus, kad aš buvau naikintuvų lakūnų „maišto“ iniciatorius. Gavau įsakymą palikti Berlyną per dvylika valandų ir nuolat pranešinėti apie savo buvimo vietą, kad mane galėtų bet kuriuo metu atšaukti atgal. Tuo pačiu metu visi naikintuvų daliniai buvo apie tai informuoti teletaipu.

Žinojau, kur viskas krypsta, bet nesitikėjau, kad prieš mane bus imtasi priemonių. Mane kėsinosi įtraukti vandens sūkurys nuo reichsmaršalo skęstančio laivo, kurį, pasvirusį ant šono, ir taip į visas puses blaškė šėlstančios bangos, neišvengiamai turinčios jį nugramzdinti. Žinoma, padariau daug klaidų, bet tai buvo kitos klaidos, ne tos, kuriomis dabar buvau kaltinamas. Ketinimą viešai paversti mane atpirkimo ožiu nesunku suprasti,

ypač pamačius beviltišką padėtį, kurioje atsidūrė pats Geringas ir, žinoma, visa Liuftvafė.

Pasinaudojęs tada įsiviešpatavusiu chaosu, be leidimo grįžau į Berlyną. Priėjau prie išvados, kad turiu ne tiek jau daug pasirinkimo galimybių, tačiau reikalai staiga pasisuko kita linkme. Netikėtai man buvo įsakyta prisistatyti su raportu į Reicho kanceliariją. Ten vienas Hitlerio adjutantų karinių oro pajėgų reikalams pranešė, kad fiureris nieko nežinojo apie priemones, kurių buvo imtasi prieš mane, kad jis jau perprato šio žaidimo esmę ir davė įsakymą „tuojau pat sustabdyti šį absurdą“.

„Galando byla“ buvo iš karto nutraukta. Ir šis menkas akibrokštas iš vyriausybės pusės dabar galėjo sukelti nebent juoką. Geringas, nežinodamas, kad mane jau informavo apie Hitlerio sprendimą, iškvietė mane į Karinholą. Nė kiek nesijaudinau, kai šis rūstus teisėjas galiausiai paskelbė, jog, atsižvelgdamas į mano ankstesnę tarnybą naikintuvų aviacijoje, jis nesiims prieš mane jokių tolesnių veiksmų.

Baigdamas Geringas man pranešė, kad Hitleris patenkino mano prašymą, atšaukė man skirtą draudimą skraidyti ir įsakė suteikti galimybę įrodyti, kad mano nuolat kartojamas teiginys apie reaktyvinio naikintuvo reikšmę yra teisingas. Privalėjau suformuoti naikintuvų Me-262 dalinį, o lakūnus į jį turėjau atrinkti savo nuožiūra. Kiek pasirausęs savo atmintyje jis parekomendavo man rinktis iš tų užsispyrusių ir nepaklusnių lakūnų,

Reaktyvinis naikintuvas Me-262.
Vienas eksperimentinių modelių. 1944 m.

pulkų ir junginių vadų, kuriems vadovavo „maišto iniciatorius“ Liucovas. Mano naujasis dalinys nebus pavaldus į mano vietą paskirtam kitam naikintuvų pajėgų vadui. Kita vertus, šiam daliniui buvo paskelbtas savotiškas karantinas, ir jis negalėjo palaikyti ryšių su kitais karinės aviacijos daliniais. Man tai suteikė tam tikro pranašumo, nes visus kovinius skrydžius galėjau planuoti savarankiškai, nebūdamas pavaldus jokiai divizijai, korpusui ar laivynui. Taigi, ratas užsidarė. Karą pradėjau leitenantu ir eskadrilės vadu, o užbaigti jį turėjau generolu leitenantu ir eskadrilės vadu! Šis darbas buvo kaip tik man – tarnauti naikintuvų aviacijos grupėje, sudarytoje iš kelių skraidyti gimusių asų – vokiečių naikintuvų lakūnų elito! O ir mūsų reaktyviniai lėktuvai mums atrodė pačios geriausios kovos mašinos pasaulyje! Ir aš buvau tas laimės kūdikis, kuriam buvo leista ne tik suformuoti pačią galingiausią naikintuvų eskadrilę per visą karų istoriją, bet ir jai vadovauti! Nuo pat Pirmojo pasaulinio karo pabaigos mokslininkai, konstruktoriai ir daugelis kitų neramios dvasios žmonių paskyrė savo gyvenimą ir talentą raketoms konstruoti bei tyrinėti reaktyvinę trauką, o dabar jie ieškojo būdų, kaip šį reaktyvinio judėjimo principą, kuris jau buvo sėkmingai pritaikytas kovinėms raketoms, pritaikyti lėktuvams. Netrukus, kai jiems pavyko nukreipti reikiama linkme raketų, varomų skystuoju kuru, energiją ir kai vėliau buvo sukurtas reaktyvinis turbokompresorius, reaktyvinis lėktuvų judėjimas sulaukė visuotinio susidomėjimo. Abu metodai leido pasiekti tokią galią, dėl kurios pavykdavo įsibėgėti iki garso barjero ribos, kas ligi tol laikyta neįmanomu dalyku. Buvo keliamos teorijos netgi apie viršgarsinio barjero įveikimą. Mes stovėjome ant aviacijos revoliucijos slenksčio.

Nuo 1937–1938 m. Vokietijoje buvo intensyviai ieškoma būdų, kaip naujus reaktyvinės traukos būdus pritaikyti karinei aviacijai. Itin dideliu greičiu išleidžiamų išmetamųjų dujų, susidarančių degant kuro mišiniui, stūmos jėga, varanti lėktuvą pirmyn, išgaunama trimis pagrindiniais būdais.

Raketų variklis, kuris veikia, kai nuolat deginamas iš naftos pagamintas skystasis kuras, o degimui palaikyti reikalingas deguonis laikomas viename iš degalų bakų. Teoriškai toks variklis gali veikti ir po vandeniu, ir stratosferoje. Lėktuvas su tokiu varikliu gali skristi bet kokiame aukštyje.

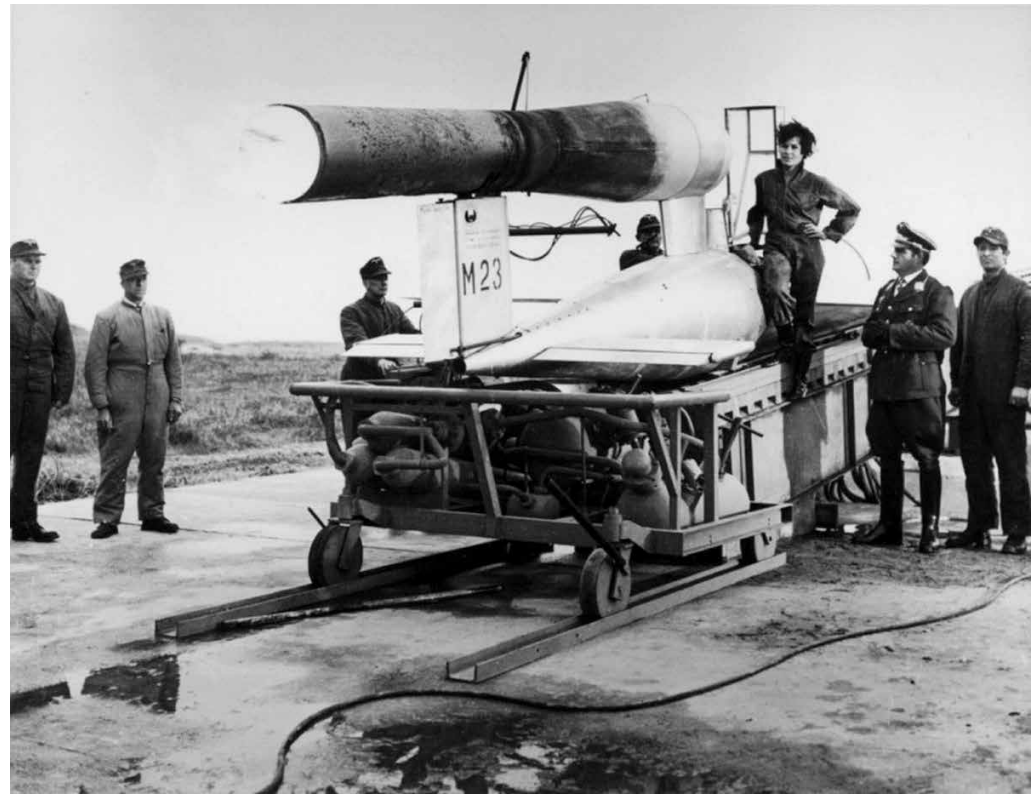
Turboreaktyvinis variklis veikia tokiu pat principu kaip ir raketinis, tačiau deguonimi jis apsirūpina imdamas jį iš oro. Į variklį jis nukreipiamas

per daugiapakopę turbiną. Lėktuvo su tokiu varikliu aukščio ribą nulemia deguonies kiekis atmosferos sluoksnyje, per kurį jis skrenda. Raketinis variklis naudoja apie 17 kartų daugiau kuro nei turboreaktyvinis.

Tiesioginės traukos raketų variklis skiriasi nuo turboreaktyvinio tik tuo, kad deguonį gauna ne per turbiną, bet pasinaudodamas natūraliu oro slėgiu, kurį jis sukuria skrisdamas. Tad jo veikimas priklauso ne tik nuo aukščio, bet ir nuo pasiekto greičio.

Pirmasis pasaulyje naikintuvas, viršijęs 960 km/h greitį, turėjo raketų variklį. Jis buvo pagamintas Meseršmito gamykloje Augsburge 1939 m. balandį, prieš pat prasidedant Antrajam pasauliniam karui. Aleksanderis Lipišas (Alexander Lippisch) sukonstravo jį iš beuodegio sklandytuvo, kuriuo skraidė ir nepamirštamasis Giunteris Grenhofas (Günther Grönhoff), 1932 m. patyręs mirtiną avariją. Kitus reaktyvinių naikintuvų pirmtakus – nuo beuodegių lėktuvų su orasraigčiu iki orlaivių su reaktyviniu varikliu – bandė Heinis Ditmaras (Heini Dittmar) iki pat žūties per nelaimingą atsitikimą. Jo darbą tęsė Rudolfas Opicas (Rudolf Opitz). Kiti vokiečių sklandytojų elito atstovai, kaip antai Hana Reič (Hanna Reitsch) ir Volfgangas Spatė (Wolfgang Spate), kuo galėdami prisidėjo prie šio lėktuvo konstravimo ir juo skraidė. Keletas prototipų, pavadintų Me-163, buvo pagaminti dar prieš karą. Profesorius Valteris (Walter) iš Kylio sukonstravo

Eksperimentinį Me-163 tempia specialus vilkikas.



Vokietijos pilotė bandytoja Hana Reič prie pilotuojamo reaktyvinio (lėktuvo-sviedinio V-1 analogo) *Fieseler* Fi-103R. Rechlinas-Lercas, 1944 m.

reaktyvinės traukos variklį. Tas pats konstruktorius taip pat pritaikė daug revoliucinių naujovių povandeninių laivų ir torpedoms skirtų reaktyvinių variklių konstravimo srityje, sukūrė jėgos agregatus įvairiems reaktyviniams sviediniams ir sparnuotosioms bomboms. Vėliau tai buvo naudojama ir „atpildo ginkluose“. Jo raketiniame variklyje HWK-509, kuris buvo įtaisytas Me-163, buvo naudojamas vadinamasis T ir C kuro mišinys santykiu 3:1. Konstruktoriams kildavo nepaprastai didelių sunkumų, susijusių su būtinybe rasti veiksmingą sprendimą optimizuojant degalų sąnaudas ir reikiamu saugumo lygiu eksploatuojant šį lėktuvą atitinkamomis skrydžio sąlygomis. 1940 m. rudenį, kai mūšis dėl Britanijos ėmė rimti, man pasitaikė galimybė nuodugniau susipažinti su Lipišo lėktuvais. Juos Liuftvafės

vyriausiosios vadovybės štabe man pristatė karinių oro pajėgų vyriausiasis inspektorius Udetas ir mes juos smulkiai aptarėme. Jis manė, kad šis pirmasis reaktyvinis naikintuvas pasaulyje yra labai svarbus galimai Reicho gynybai, nors tuo metu tokios galimybės svarstymas Liuftvafės vadovybės sluoksniuose dar buvo laikomas defetizmo apraiška. Jis buvo įsitikinęs, kad eksperimentus, konstruktorių darbą, revoliucinių novatoriškų idėjų raidą, o kartu ir visos aviacijos raidą, akivaizdžiai stabdė neseniai paskelbtas fiurerio įsakymas, pagal kurį buvo reikalaujama, kad visi techniniai eksperimentai ir konstravimo darbai, kurių nepavyks realiai pritaikyti per pusantrų metų, būtų atidėti neribotam laikui. Pats šis įsakymas buvo pagrįstas greitos karo pabaigos lūkesčiais, todėl visa mūsų kompetencija turėjo būti sutelkta tik į šį tikslą. Bet dėl Vokietijoje palaikomų aukštų mokslo ir technikos standartų mes sugebėjome smarkiai aplenkti kitas šalis kovinių raketų ir reaktyvinių lėktuvų kūrimu, tuo patvirtindami savo aukštą išsivystymo lygį. Udetas neabejotinai nusipelno pagyrų už tai, kad darbas aviacijos ir variklių gamyklų planavimo skyriuose bei konstravimo biuruose buvo tęsiamas toliau, nepaisant fiurerio įsakymų, nes, pasinaudodamas savo padėtimi ir įtakingumu, jis organizavo reikiamą visų su tuo susijusių firmų palaikymą. Savaime suprantama, tokiomis sąlygomis jis negalėjo šiems dalykams teikti nei pirmumo, nei visokeriopos pagalbos, kurių jie buvo nusipelnę, bet stengėsi, kad darbas būtų tęsiamas kad ir nuosaikiu tempu. Ir tik dėl šių veiksmų mums pavyko bent šį tą sukonstruoti, kai iškilus pralaimėjimo grėsmei pasigirdo balsų, reikalaujančių ypatingų ginklų. Dėl teisingumo reikia pasakyti, kad būtina pagerbti tuos žmones, kurie, nepaisydami fiurerio valios ir griežtų įsakymų, dirbo toliau – tik jų dėka priėjus paskutinį karo etapą Vokietija turėjo „atpildo ginklą“, net ir tada, kai efektyvaus jo panaudojimo sąlygos jau buvo išnykusios.

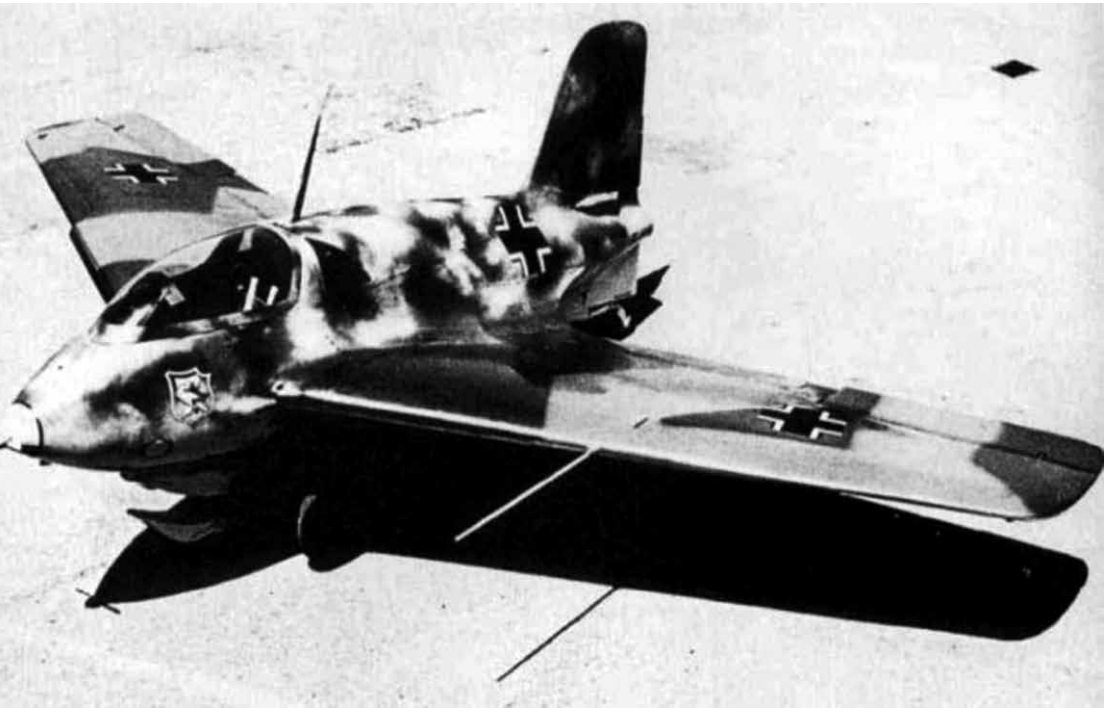
Kol variklis dar nebuvo baigtas, Ditmaras bandė Me-163 kaip sklandytuvą ir pasiekė juo, beveik vertikaliai pikiruodamas, apie 885 km/h greitį. Tokio greičio iki tol nebuvo pavykę pasiekti skrendant gulsčiuoju skrydžiu su vadinamuoju šaltuoju raketiniu varikliu, tačiau gautos skrydžio charakteristikos nuo pat pradžių buvo išskirtinės. Ypač džiugino didelė aukštėjimo sparta, kuri vėliau, prasidėjus lėktuvų masinei gamybai, siekė 90–110 m/s, todėl normalų priartėjimo prie amerikiečių bombonešių junginių aukštį būdavo galima pasiekti vos per tris, keturias minutes, įskaitant ir pakilimą. Tuo metu egzistuojantį pasaulio greičio rekordą, lygų 764 km/h, pavyko

Pilotas bandytojas H. Ditmaras Me-163B *Komet* kabinoje.

pagerinti Pėnemiundėje jau per ketvirtą bandomąjį skrydį. Ir galiausiai ta dieną atėjo! Heinis Ditmaras taip aprašo savo bandymą pasiekti 965 km/h greitį, kuris tada buvo laikytas neįmanomu:

„Įtampa augo kasdien, nes sulig kiekvienu skrydžiu greitis darėsi vis didesnis. Nuo tada greičio chronometražas buvo atliekamas per kiekvieną pakilimą, be to, kiekvienu atveju tikslus skridimo greitis būdavo fiksuojamas iš žemės, naudojant tris kinoteodolitus. Per vieną skrydį buvo užfiksuotas 885 km/h greitis, o per kitą – 917 km/h. Kadangi pasiekus šį greitį vairas pradėjo vibruoti, aš iš karto praradau vieną krypties vairo valdymo jungtį. Nepaisant to, nutūpti pavyko sėkmingai.

Dabar padėtis tapo rimta. Kad pasiektume užsibrėžtą tikslą, turėjome atlikti dar tris ar keturis skrydžius, nes variklis visada užgesdavo, kai tik priartėdavau prie 910 km/h ribos. Kitą kartą, kad sutaupytume degalų, mano lėktuvą į 100 metrų aukštį išvilko Me-210. Tada atsikabinęs nuo vilkimo lyno savarankiškai pakilau į 3 650 metrų aukštį, o paskui su visiškai atidaryta droseline sklende skridau tiksliai nustatytu maršrutu. Oro greitis, rodomais duomenimis, jau buvo 909 km/h ir šis rodiklis pamažu kilo: pasiekiau 930 km/h, 940 km/h, 950 km/h greitį. Šįkart variklis neužgeso. Kai dar kartą pažvelgiau į prietaisų skydelį, greitis viršijo 965 km/h. Bet tada oro greičio rodyklė pradėjo šokinėti. Kairysis aukščio vairas pradėjo vibruoti, tuo pat metu lėktuvas nustojo klausyti vairo ir nevaldomas smigo žemyn, o greitis, kaip įprasta, didėjo. Kiek sumažinau variklio galią, ir lėktuvas vėl tapo man pavaldus, nors per šias kelias sekundes spėjau pagalvoti, kad man atėjo galas. Tikslus greičio matavimas iš žemės galiausiai parodė, kad pasiekiau 967 km/h greitį. Tai įvyko 1941 m. gegužės 10 d.!“



Naujosios kartos vokiečių naikintuvas Me-163B *Komet*.

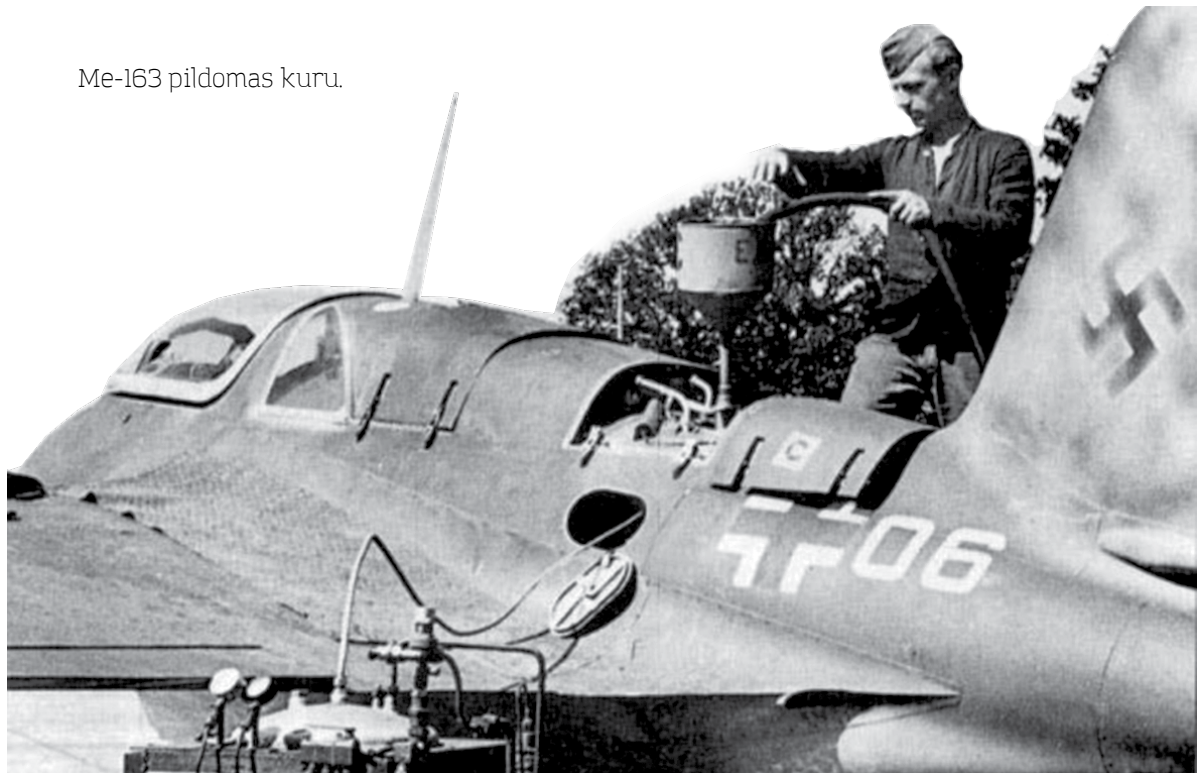
Praėjo treji metai, kai Volfgangas Špatė (Wolfgangas Spate) suformavo pirmąją bandomąją Me-163 grupę Brandise prie Leipcigo. Jos tikslas buvo užtikrinti papildomą sintetinių degalų gamyklų apsaugą Loine, kurios 1944 m. pabaigoje buvo ypač smarkiai bombarduojamos. Dar viena šių naikintuvų grupė buvo dislokuota Stargarde prie Ščecino. Jos užduotis buvo saugoti didelę sintetinių degalų gamyklą Pėlice. Daugiau gynybinių užtvarų, sudarytų iš reaktyvinių naikintuvų formuočių, buvo suplanuota įsteigti netoli Berlyno, prie Rūro ir Vokiečių įlankos.

Tokia pavienių objektų oro erdvės gynyba atitiko Me-163 technines charakteristikas. „Galingas kiaušinis“ – taip buvo pramintas šis lėktuvas dėl drūtos formos ir įspūdingos galios – su penkiomis tonomis degalų kelias minutes nuo pakilimo iki tūpimo galėdavo skrieti didžiuliu greičiu. Taktinis šio lėktuvo veikimo nuotolis, kai jis skriedavo operatyviniame 9 100 m aukštyje, siekė apie 80 kilometrų. Skridimo kryptį jam nurodydavo aviacijos grupei priskirtas antžeminis nukreipimo postas, aprūpintas viena ar dviem radarinėmis stotimis. Jeigu priešo junginys ar pavienis lėktuvas priartėdavo prie aerodromo 80 kilometrų spinduliu, grupės reaktyviniai lėktuvai pakildavo vienas po kito greita seka tiksliai apskaičiuotais sekundžių intervalais. Skrisdami išretinta rikiuote jie pasiekdavo reikiamą aukštį ir skriedavo iš antžeminio reguliavimo posto nurodyta kryptimi. Pastebėję priešo junginį jie pakildavo virš jo dar apie 900 metrų. Iš šios pozicijos surengdavo vieną ar dvi atakas, o tada sklęsdavo arba pikiruodavo žemyn su išjungtais varikliais atgal į bazę. Apie priešo persekiojimą negalėjo būti nė kalbos. Tupiant degalų užtekdavo vos kelioms sekundėms. Šie lėktuvai tūpdavo ant pavažų, nes pakilus važiuoklė būdavo iš karto numetama. Pakilimas ir tūpimas buvo silpniausia lėktuvo Me-163 konstrukcijos grandis. Tuo metu buvo vykdomi eksperimentai su katapultavimo įrenginiais, paleidimo aikštelėmis ir išvelkamaisiais lynais. Variklio eksploatavimo saugumas vis dar kėlė rūpesčių, o ir pačią ginkluotę reikėjo gerokai patobulinti. Ilgai atidėliojus lėktuvas buvo priimtas į ginkluotę 1944 m. antrojoje pusėje – pernelyg skubotai dėl nepaprastų tuomečių sąlygų. Buvo prarasta daug brangaus laiko, bet galiausiai Sąjungininkų puolimas paralyžiavo Me-163 gamybą, kuriai pavykdavo išleisti per 100 lėktuvų per mėnesį. Taip pat nebuvo laiku atsižvelgta į faktą, kad tokios pačios sudėties degalus naudojo V-2 ir kiti raketiniai ginklai, kurie buvo kuriami prasidėjus paskutiniam karo etapui.

Taigi vienas pačių reikšmingiausių Vokietijoje išplėtotų revoliucinių technikos laimėjimų per paskutinį karą taip ir pranyko neįgijęs apčiuopiamos praktinės reikšmės. O juk šis lėktuvas galėjo idealiai patvirtinti mano įsitikinimą, kad aukštesni technikos laimėjimai, jeigu jie teisingai naudojami strateginiu ir taktiniu požiūriais, gali sutriuškinti keleriopai gausesnį, bet techniniu požiūriu labiau atsilikusį priešą.

Mums žlugus, dauguma naikintuvų Me-163 pateko į sovietų rankas, patobulintas Me-163 variantas Ju-263B pačiu trumpiausiu keliu taip pat buvo išgabentas iš Desau į Maskvą. Dr. Lipišas, Me-163 konstruktorius, nuo 1945 m. jau dirbo Nortropo (Northrop) korporacijoje Jungtinėse Amerikos Valstijose; dabar esminius jo konstrukcinių idėjų principus įkūnija daugelis pačių greičiausių, viršgarsinių bandomųjų JAV karinių oro pajėgų lėktuvų. Negalima paneigti fakto, kad rusai irgi pasinaudojo ne vienu revoliuciniu Vokietijos mokslininkų ir konstruktorių, dirbusių raketų variklių ir reaktyvinių lėktuvų konstravimo srityje, išradimu.

Likus keturioms dienoms iki Antrojo pasaulinio karo pradžios, 1939 m. rugpjūčio 27 d., lakūnas bandytojas Erichas Varsicas (Erich Warsitz) atliko pirmąjį skrydį pasaulyje reaktyviniu lėktuvu *Heinkel* 178. Apie šį tam



Me-163 pildomas kuru.

laikotarpiui itin didelės svarbos įvykį žinojo tik nedidelis būrelis žmonių, tiesiogiai su juo susijusių. Lygiai po metų, 1940 m. rugpjūčio 27 d., į orą pakilo pirmasis italų reaktyvinis lėktuvas *Caproni-Campini*. Jis pasiekė apie 480 km/h greitį, apie šį įvykį plačiai ištrimitavo propagandos priemonės. 1941 m. gegužės 15 d. į orą pakilo anglų *Gloster-Whittle E.* 28/39, tačiau tuo metu apie šį skrydį, kaip ir apie tai, kad 1941 m. spalio 1 d. Jungtinėse Amerikos Valstijose vyresnysis lakūnas Robertas M. Stenlis (Robert M. Stanley) pakilo į orą su *Bell Airacomet*, žinojome labai mažai. Taigi, reaktyvinė aviacija, kaip ir visi reikšmingi išradimai, įskaitant radarą, nebuvo padaryti kokioje pavienėje šalyje, bet subrendo vienu metu keliose skirtingose šalyse, turinčiose išplėtotą mokslą. Iš pradžių šioje technikos srityje Vokietija akivaizdžiai lenkė visas Vakarų šalis pusantrų metų, tačiau iš šių laimėjimų nepavyko išgauti jokio strateginio pranašumo. Tolesniuose šios knygos puslapiuose pateiksiu savo požiūrį į tai nulėmusių įvykių virtinę.

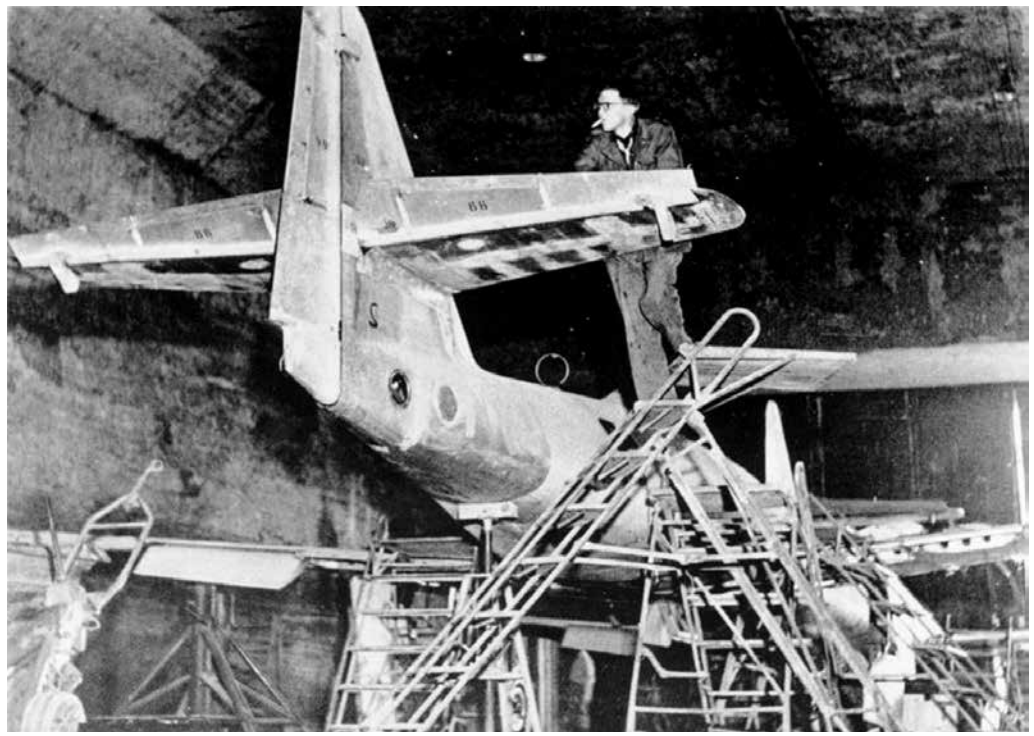
Pas mus reaktyvinių naikintuvų prototipai buvo kuriami taip slaptai, kad netgi aš, naikintuvų pajėgų vadas, sužinojau apie juos ganėtinai vėlai. Tokį didelį slaptumą, kurio Vokietijoje ne visada būdavo principingai laikomasi sprendžiant svarbius techninius klausimus, galima paaiškinti faktu, kad būtiniausius darbus šioje srityje reikėjo atlikti prieštaraujant fiurerio įsakymams. Tik 1942 m. pradžioje buvau pakviestas į konferenciją, kurią surengė generolas feldmaršalas Milchas su vyriausiuoju lakūnu bandytoju ir konstruktoriais Meseršmitu ir Heinkeliu.

Jau pačiais ankstyvaisiais reaktyvinių lėktuvų konstravimo etapais iškilo klausimas: naikintuvas ar bombonešis? Per pirmąjį pasitarimą, kuriame dalyvavau ir aš, savo požiūrį išdėsčiau labai aiškiai: „Turiu oficialiai pareikšti, kad iš esmės neteisinga planuoti mūsų tolesnės plėtros vienpusiškai, ypač pabrėžiant itin greito bombonešio svarbą ir kartu ignoruojant nuomonę, kad ypač greitas naikintuvas esamomis sąlygomis gali būti netgi reikalingesnis nei itin greitas bombonešis.“

Kadangi klausimas „bombonešis ar naikintuvas“ vėliau įgavo tragiškos svarbos toliau plėtojant lėktuvo Me-262 projektą, manau, kad šioje vietoje pravartu paminėti, jog profesorius Meseršmitas, kaip įrašyta šio pasitarimo protokole, į mano pastabas reagavo tokiais žodžiais: „Esu tokios pat nuomonės.“ Jis paprašė, kad jam būtų leista pagaminti tuo pačiu metu „mažiausiai kelis šimtus naikintuvų su reaktyviniu varikliu“.

Prabėgus metams, 1943 m. gegužę, Meseršmitas pranešė man, kad jo Me-262 prototipų bandomieji skrydžiai buvo labai sėkmingi, todėl jis norėtų, kad išbandyčiau vieną jo lėktuvų ir pasakyčiau savo nuomonę. Jis buvo įsitikinęs, kad jo sukurto lėktuvo laukia puiki ateitis. Jeigu mano nuomonė bus palanki, pamėginsime pademonstruoti jį vyriausiajai vadovybei ir gauti pritarimą masiškai gaminti reaktyvinius lėktuvus. Feldmaršalas Milchas paskelbė sutinkąs su mūsų planu. Priimdami į ginkluotę Me-262 vylėmės, kad galėsime suteikti naikintuvų aviacijai aukščiausios klasės lėktuvą kaip tik tuo metu, kai Sąjungininkų aviacijos pranašumas ore atvėrė Vokietijai katastrofiškas karo iš oro perspektyvas dėl padidėjusio amerikiečių eskortinių naikintuvų skaičiaus ir išaugusio jų veikimo nuotolio.

Niekada nepamiršiu 1943 m. gegužės 22 d., kai pirmąkart pakilau į orą reaktyviniu lėktuvu. Anksti ryte susitikau su Meseršmitu bandymų aerodrome Lechfelde netoli Augsburgo pagrindinių gamyklų. Be konstruktorių, technikų ir reaktyvinių variklių specialistų iš *Junkers*, ten taip pat dalyvavo



Naikintuvų Me-262 surinkimas slaptoje vokiečių gamykloje „Werk A“.

Liuftvafės bandymų stoties Rechline vadas ir jo vyresnysis lakūnas bandytojas Behrensas, kuris vėliau žuvo per lėktuvo katastrofą bandydamas reaktyvinį naikintuvą *Pulqui II* Argentinoje. Po specialistų, dalyvavusių konstruojant, įžanginių kalbų prasidėjo įtampos kupinas laukimas.

Mes patraukėme kilimo ir tūpimo tako link. Ten stovėjo du reaktyviniai naikintuvai Me-262 – mūsų susitikimo priežastis ir didžioji viltis. Neįprastas reginys – šie lėktuvai buvo be orasraigčių. Po sparnais įtaisytose dviejose aptakios formos gondolose buvo įdėti reaktyviniai varikliai. Niekas iš ten buvusių inžinierių negalėjo mums pasakyti, kiek arklio galių jie galėjo turėti. Atsakydami į mūsų klausimus jie karštligiškai mosavo logaritminėmis liniuotėmis ir pateikdavo tik duomenis apie x kilogramų trauką esant greičiui y ir aukščiui z, kurie, esant tam tikrai skrydžio masei, atitiktų tam tikrą arklio jėgų galią, kurią išvysto orasraigčio trauka. Mums, lakūnams, tai kėlė nepasitikėjimą, nes dar nebuvome susipažinę su šia nežinoma traukos jėga. Tačiau keisti inžinierių skaičiavimai buvo teisingi. Orasraigčio trauka nė iš tolo negalėjo prilygti reaktyvinei galiai. Jeigu konstruktorių biuruose apskaičiuotos ir vėliau iš dalies bandomaisiais skrydžiais patvirtintos veikimo charakteristikos buvo apytikriai teisingos, mūsų laukė naujos, nė nesapnuotos galimybės. Lėktuvo greitis skrendant gulsčiuoju skrydžiu siekė apie 830 km/h, o tuo metu tai buvo fantastiškas rezultatas. Tai reiškė, kad mes turėjome beveik 200 km/h pranašumą prieš pačius greičiausius to meto lėktuvus su orasraigčiu. Be to, vietoj aukšto oktaninio skaičiaus benzino, kurio gauti darėsi vis sunkiau, buvo galima naudoti kur kas pigesnius degalus žibalo pagrindu.

Gamyklos vyresnysis lakūnas bandytojas atliko bandomąjį parodomąjį skrydį su vienu šių „paukščių“. Kai lėktuvas buvo pripildytas degalų, įlipau į jo kabiną. Buvo labai įdomu stebėti mechanikų veiksmus, kol jie rengėsi paleisti turbinas. Pirmąją pavyko gana lengvai, o iš antrosios pliūptelėjo liepsna. Po akimirkos liepsnos apėmė visą variklį. Laimei, kaip naikintuvo lakūnas buvau išmokytas ne tik greitai įšokti į naikintuvo kabiną, bet ir bematant iš jos iššokti. Ugnį pasisekė greitai užgesinti. Su antruoju lėktuvu viskas vyko sklandžiai. Aš pradėjau kilti įsibėgėdamas kilimo taku, kuris buvo 50 metrų pločio, vis didindamas greitį, tačiau priešais save pro priekinį kabinos stiklą galėjau matyti tik dangų, ir visa tai dėl to, kad šis lėktuvas turėjo įprastą sraigtiniams lėktuvams uodegos ratą vietoj priekinio rato, kuris vėliau buvo montuojamas serijinės gamybos Me-262. Taip pat

negalėjau vairu koreguoti judėjimo krypties, nes tą tuo metu buvo galima daryti tik pasitelkus stabdžius. Įsibėgėjimo tako niekada neužtenka! Jau buvau pasiekęs beveik 130 km/h greitį, kai galiausiai uodega atsiplėšė nuo žemės ir aš galėjau matyti, kas yra lėktuvo priešakyje. Jausmas, kad tuoj atsitrenksiu galva į priešais tamsoje stūksančią sieną, išnyko. Dabar, kai aerodinaminis pasipriešinimas sumažėjo, greitis smarkiai didėjo. Netrukus greičio rodyklė perkopė 200 km/h padalą, ir dar likus gan ilgai atkarpai iki įsibėgėjimo tako pabaigos lėktuvas švelniai atsiplėšė nuo žemės.

Aš pirmą kartą pilotavau reaktyvinį lėktuvą! Jokios variklio vibracijos, jokio sukimo momento ar ausį rėžiančio besisukančio orasraigčio garso. Akompanuojant oro švilpesiui, mano reaktyvinis žirgas veržliai skrodė dangų. Vėliau, kai manęs paklausė, kaip tada jaučiausi, atsakiau: „Tarsi mane ant savo sparnų būtų nešę angelai.“

Tačiau rūsti, karo sąlygų nulemta tikrovė neleido man pernelyg ilgai mėgautis šiuo nauju reaktyvinės traukos sukurtu skrydžiu. Skrydžio charakteristikos – manevringumas, ribinis greitis ir aukštėjimo sparta – štai apie ką turėjau susidaryti nuomonę per vos kelių minučių trukmės skrydį naujuoju lėktuvu.

Messerschmitt Me-262A-1a *Schwalbe.*

Kaip tik tuo metu po manimi virš Lechfeldo aerodromo skrido keturmotoris *Messerschmitt*. Jis tapo mano pirmuoju taikiniu, su kuriuo išmėginau puolamąsias reaktyvinio lėktuvo galimybes. Žinojau, kad tuo lėktuvu skrendantys stebėtojai labiau vertino mano skrydį techniniu, o ne taktiniu požiūriu, todėl mano manevras galėjo priversti juos sunerimti. Su šiais pirmaisiais pažangių technologijų kūriniais reikėjo elgtis atsargiau nei su žaliais kiaušiniais, tačiau tai, ką buvo galima pasiekti juos pasitelkus, pranoko visas ankstesnes prielaidas ir idėjas, todėl saugumo faktoriai tuo metu buvo nustumti į antrą planą.

Nusileidęs jaučiau tokį dvasios pakilimą, kokio dar niekada nebuvau patyręs. Tačiau jausmus ir įspūdžius teko nustumti į šalį. Skrydžio duomenys ir charakteristikos – štai kas buvo svarbiausia. Tai nebuvo paprastas žingsnis pirmyn. Tai buvo milžiniškas šuolis į ateitį!

Patraukėme į gamyklą, kur turėjo vykti galutinis aptarimas. Kilimo ir tūpimo take tolumoje stovėjo pora naikintuvų Me-262. Jie man buvo panašūs į „sidabrinius ruoželius horizonte“. Ir šiandien aš vis dar manau, kad viltis, jog masinis naikintuvų Me-262 panaudojimas kovos veiksmuose būtų iš esmės pakeitęs padėtį ginant Vokietiją, net ir tomis aplinkybėmis nebuvo pernelyg optimistinė. Man tik kėlė nerimą mintis, kad priešas, kurdamas reaktyvinį lėktuvą, gali mus pasivyti ar netgi aplenkti. Šie nuogąstavimai nepasitvirtino, bet didelio masto operacijos su naikintuvais Me-262 taip niekada ir neišsirutuliojo dėl visiškai kitų priežasčių, apie kurias nieko nenutuokiau, kai po savo pirmojo bandomojo skrydžio nusiunčiau feldmaršalui Milchui tokio turinio telegramą: „Lėktuvas Me-262 – tai milžiniška sėkmė! Ilgainiui jis suteiks mums neįtikėtiną pranašumą kovinėse operacijose, jeigu priešas ir toliau skraidys su stūmokliniais varikliais. Lėktuvo skrydžio charakteristikos palieka patį geriausią įspūdį. Varikliai, išskyrus kilimą ir tūpimą, veikia nepriekaištingai. Šis lėktuvas mums suteikia visiškai naujų taktinių galimybių.“