

ИНТЕРВЬЮ С ЛЕТЧИКОМ-ИСТРЕБИТЕЛЕМ ЛЮФТВАФФЕ АЛЬФРЕДОМ ГРИСЛАВСКИ (1919-2003)



Это первое интервью Альфреда Гриславски (Alfred Grislawski, на фото слева), взятое у него русскими исследователями, и, по всей видимости, последнее его интервью. Он умер спустя несколько месяцев после встречи 19 сентября 2003 года на 84-м году своей жизни. В интервью участвовали Андрей Диков (А.Д.), Дмитрий Срибный (Д.С.), Альфред Гриславски (А.Г.) и его сын - Юрген (Ю.Г.). Все вопросы задавались на английском языке и переводились Юргеном Гриславски.

Альфред Гриславски один из летчиков, воспитанных в духе 52-ой Эскадры, которая дала Люфтваффе и всему миру таких известных воздушных бойцов как [Эрих Хартманн](#), [Гюнтер Раль](#), [Герхард Баркхорн](#), [Герман Граф](#), [Вальтер Крупински](#) и других. Он закончил войну, выполнив более 800 вылетов и имея на своем счету 133 официальные победы. Но он сам опровергает эту цифру, говоря, что уничтожил 132 самолета. В летной книжке Гриславски имеются отметки о победах над 19 штурмовиками Ил-2, 18 тяжелыми бомбардировщиками, 13 истребителями И-16, 9 бомбардировщиками "Бостон" и другими самолетами. Как солдат, Гриславски до конца остался верным присяге.

На боевом счету Альфреда Гриславски числится 133 воздушные победы, в том числе 109 - на Восточном фронте и 24 - на Западном...

А.Д. Насколько мне известно, в 1943 году Вы участвовали в битве на Кубани...

Кубань! Потом в июне я вернулся в Германию в ПВО. На Кубани были тяжелые бои. Было много потерь с обеих сторон. Абсолютно.

А.Д. Если позволите, мы подготовили список вопросов и попробуем начать по порядку. Первый вопрос: какие ошибки в уже опубликованных книгах Вам известны? Возможно ошибки, касающиеся вас? Наиболее примечательные?

Иногда, неверные подписи под фотографиями. А иногда фото без подписей.

А.Д. Очень распространенные ошибки.

Ошибка не так уж много, не могу так уж сказать – это неверно, то неверно.

А.Д. Не могли бы Вы сравнить чувства фронтового летчика в России с чувствами летчика, воевавшего в ПВО Германии?

В России была совсем другая война, другие самолеты. А здесь, над Германией, когда ты видишь бомбы, падающие на города с высоты и взрывы повсюду, это было более эмоционально, больше эмоций. В России это были просто воздушные бои. Работа... хмм... игры – не то слово, спорт, чем-то похоже на спорт, если такое слово уместно. Не было непосредственного... Бомбардировщики союзников по восемь сотен самолетов и с таким

же количеством истребителей. И это было совершенно по-другому. Обычно здесь в Германии пилот имел только семь дней, чтобы выжить - неделю. В России не было такого напряжения. Тоже были потери, но не было такого, не семь дней всего лишь.

А.Д. А почему так было? Из-за истребителей или из-за оборонительного огня бомбардировщиков?

Проблема была в стрелках бомбардировщиков. Естественно. Пилот был единственным, кто не стрелял, заходя в атаку – а в него стреляли все, кто ни попадя вокруг. Это была проблема. И мы атаковали спереди, сближаясь с двойной скоростью и сокращая время нахождения в зоне огня. Я всегда атаковал спереди, никогда сзади. У них полно было пулеметов, и сдвоенных, и счетверенных.

А.Д. А что истребители?

Бомбардировщики летели на высоте 6000-7000 метров. И истребители сверху. У нас был только один шанс. Одна атака. На 10000 метрах были истребители и мы атаковали с 10 км в лоб. Сблизились очень быстро, воздух был очень разрежен и самолет там неустойчив. И ты должен выровнять машину, выбрать одного, которого атакуешь, и через мгновение ты проскаивал его. У тебя был только один шанс. Несколько секунд. Ты пролетал над машиной, в которую стрелял, всего лишь в 2-3 метрах выше.

А.Д. Так что получается, со стороны истребителей западных союзников не было такой уж большой угрозы, в основном?

Да, нет, были большие жаркие бои, но основной задачей было остановить бомбардировщиков. Вот в России был случай, когда я перехватил 4 бомбардировщика Дуглас Бостон, и тогда я атаковал сзади. Это было на Кавказе. Там были и истребители, которыми с самого начала занялся [Эдмунд Россманн](#), и у него были проблемы, а я атаковал бомбардировщиков и сбил все четыре в одиночку. Я поджигал один двигатель у одной машины (а их у Бостона было два), и экипаж выпрыгивал из бомбардировщика - и так, один за одним, история повторялась.

А.Д. Как бы вы сравнили советских и союзнических летчиков. По мастерству, смелости?

А.Г. Да не было разницы между русскими летчиками и союзниками. У меня было много боев в России, жарких, ожесточенных боев, в которых никто так и не смог одержать хоть одной воздушной победы. Как-то раз дрались чуть ли не час. Да, нет, не было, разницы. Это были крутые ребята. Было много летчиков, которых переводили с Запада на Восток, и они говорили: «О, эти русские, да воевать на востоке гораздо легче чем над Англией, какие проблемы!», и спустя несколько дней их сбивали. Потому что русские летчики были столь же хороши. Но как я уже говорил, на русском фронте бои истребителей были все же чем-то вроде спорта, состязания.

А.Д. Тогда как бы вы могли объяснить такую разницу в боевых счетах немецких летчиков, воевавших на Востоке и Западе? Если советские летчики были столь же сильны, как союзники? Может быть на Западе не было столь большого числа боевых вылетов?

Да нет, часто бывало, когда мы вылетали четверкой и встречали в боевом вылете по 40-50 советских самолетов. Было легче сбить самолет при таком большом выборе, чем если бы их было мало. Легче было найти кого-нибудь и сбить.

А.Д. Распространено мнение, что часто немецкие истребители атаковали советские бомбардировщики уже после того, как те отбомбились. Добивали поврежденных,

отставших. Вопрос такой: были ли случаи, когда вы атаковали еще до бомбардировки, чтобы предотвратить налет?

Чаще всего, нас поднимали по тревоге уже после бомбёжки. Чаще всего мы атаковали бомбардировщиков уже после того, как они сбросили свой груз. У нас не было радаров или чего-то такого - нас оповещали по телефону. Но как-то раз был один случай на Кавказе, когда мы атаковали бомбардировщиков за 50 км до моста, который они должны были атаковать. Тогда мы просто заметили их и перехватили, до того, как они смогли сбросить бомбы. Но это было большой редкостью, чаще всего мы прибывали в район перехвата, уже после того как они отбомбились. Чаще всего мы опаздывали. Был аэродром, на котором мы базировались. Когда мы садились, разведчики с окрестных гор это видели и сообщали советским войскам, и тогда после этого прилетали русские бомбардировщики и заставали нас без топлива. Мы придумали план - сымитировать посадку, и как только мы чуть снизились, то сразу набрали высоту и атаковали прилетевшие советские самолеты. Тогда был большой бой, и многие из них не долетели обратно до Севастополя. Это был аэродром Цюрихталь в Крыму, недалеко от Севастополя. Даже не аэродром, а так, площадка. После этого советские летчики перестали к нам так прилетать.

А.Д. Какой советский бомбардировщик было легче всего сбить, и какой тяжелее?

Трудно сказать, кого труднее, кого легче. Все были примерно одинаковы. Вот, к примеру «Пе-цво», Пе-2. У него был сзади стрелок с пулеметом и много наших истребителей были сбиты его огнем, с Пе-2.

А.Д. Значит не было по большому счету разницы?

Самый трудный был конечно штурмовик, Ил-2. Сильно бронирован и для новичков было сбить его практически невозможно. Нужно было точно знать его уязвимые точки. Самым уязвимым у него был радиатор под брюхом. Мы били по нему. Там была заслонка и важно было открыть огонь до того, как летчик ее закроет. Внезапно, с первой атаки. Ил-2 с задним стрелком был еще труднее.

А.Д. Какие клички немецкие летчики давали этому самолету? Известна, например, Цемент-бомбер, цементный бомбардировщик.

Да, нет, это так, иногда в разговорах. Мы звали их просто Иль-Цво, Ил-2. Никаких особых кличек не давали.

А.Д. А что вы можете сказать о пилотах штурмовиков? Были ли они смелы, агрессивны, активны, пассивны?

Нет, нет, это были очень крутые ребята! Абсолютно. *Schneidige Kennern! Крутые ребята.* Они были такие же как и мы - молодые ребята. Между нами была единственная проблема – стрелять друг в друга, это было абсолютно не нужно - эта война. После каждого боя мы все были мокрыми от пота.

А.Д. Эрих Рудорффер после одного из боев заявил о семи сбитых Ил-2. Как, по вашему мнению, это действительно реально - сбить семь Ил-2 в одном бою?

Он был очень опытный летчик, Рудорффер, это возможно. Но в чем вопрос?

А.Д. Реально ли это?

Ну, я никогда не общался с Рудорффером, не знаю. Не могу сказать, лжет ли он.

А.Д. Ну, по вашему опыту, это реально?

Да, вполне возможно. Вот [Марсель](#) (Hans-Joachim Marseille, 1919-1942), однажды он сбил более десятка.

А.Д. Но это были истребители. Вопрос в том, что раз Ил-2 было столь трудно сбить, то реально ли было сбить семь Ил-2 в одном бою?

Если знаешь его уязвимые места и как стрелять, то это возможно. Как-то раз ведь я сбил четыре бомбардировщика *Бостон*. И когда я вернулся на аэродром, мне не поверил командир группы, сказал, что это просто невозможно. И сказал, что если это правда, то я получу звание обер-фельдфебеля. Потом ребята зенитчики доложили, что да, это правда, и что один из *Мессершмиттов* в такое-то время сбил четыре *Бостона* - они видели. На Кавказе мне везло, и скоро я стал лейтенантом. А в Германию, в ПВО я вернулся уже командиром эскадрильи.

А.Д. В битве на Кубани – какие истребители были наиболее опасны? Многие советские части там были вооружены *Аэрокобрами* и есть общераспространенное мнение, что на них летали лучшие летчики и *Кобры* были лучшими? Это так?

А.Г. Это американские истребители. Но там были и английские *Спитфайры*! Да не было никакой определенной разницы. *Аэрокобра* ничем особо не отличалась.

А.Д. А Яки?

Да все – Яки, *МиГи*, *ЛаГГи* – все они были очень опасны. Было много боев. Русские очень хорошие летчики. Там было очень нелегко.

А.Д. Какую информацию доводили до немецких летчиков о противнике? Разведывательные, оперативные сводки? Было ли известно, какие части стоят перед вами, какие летчики? Какая информация доводилась?

Мы не знали совсем ничего о них. Ничего.

А.Д. А советских летчиков?

Только если мы сбивали летчика, и его брали в плен, и привозили к нам на аэродром. Мы расспрашивали его. Только так. Иначе мы совсем ничего не знали о противнике.

А.Д. А какие слухи ходили меж немецких летчиков, мнения, истории, шутки о русских летчиках?

Как-то раз недалеко мы сбили советского летчика, он выпрыгнул с парашютом и приземлился недалеко. Мы его приняли как дорогого гостя, пригласили, дали покурить и поесть и стали расспрашивать его. А он был очень удивлен, сказал, зачем вы это делаете, если сейчас меня расстреляете? А мы сказали ему, что даже ни на секунду этого не думали. Чтобы не случилось, мы никогда не подумали бы расстрелять этого парня. Мы просто не понимали, что он имеет в виду.

А.Д. Известно, что на Западе очень часто американские летчики расстреливали немецких летчиков на парашютах. Было ли такое на Восточном фронте? Стреляли ли немецкие летчики в русских, а русские – в немецких?

Не слышал ни об одном таком случае. В России этого не было с обеих сторон. С земли стреляли, но летчики-истребители друг в друга - никогда. После войны я встретился с несколькими американскими офицерами. И они сказали, что всегда стреляли по летчикам, выпрыгнувшим с парашютом. И я сказал им, что в России такого никогда не было. А американцы просто не поверили в это. Меня как-то сбили американские истребители, и я падал почти до самой земли, не открывая парашюта, чтобы меня не расстреляли американцы. Только в последний момент я дернул за кольцо. Если бы я это не сделал, меня бы расстреляли.

А.Д. Что Вы знаете о таранах? О случаях, когда советские летчики оказывались без боеприпасов, или их самолеты были повреждены, и они не имели других шансов сбить противника, кроме как таранить его?

Никогда не слышал об этом. Были немецкие летчики, использовавшие таран в ПВО Германии. Но о советских я не слышал в России. Были случаи, когда самолеты сталкивались, но было не похоже, что это было сознательно. Никогда такого не слышал.

А.Д. Вообще, это общеизвестно, что советские летчики произвели порядка пяти сотен таранов по всему фронту за всю войну. Неужели такие случаи не встречались?

Нет, я не слышал о таком. У нас на Кавказе такого не было. Может быть на севере или на центральном участке фронта, но у нас такого не было. Никогда не слышал.

Д.С. А что Вы делали в перерывах между боями? На земле, в России, как был организован отдых, какова была еда?

А.Д. Какие сигареты курили?

Я не курю и не курил. Играли в футбол. В России было очень жарко. Как-то раз мы играли в футбол и было жарко, и прозвучала тревога. Мы вылетели прямо в футбольной форме, а на большой высоте было очень холодно. Мы были в коротких футбольных штанах, было очень холодно. Ноги мерзли. Несколько градусов ниже нуля. Обычно тогда высота была 3 000-4 000 метров, потом в Германии было до 10 000 метров.

А.Д. Какие бои были наиболее обычны для немецких истребителей в России? Свободная охота, сопровождение бомбардировщиков, разведка?

Патрулирование, свободная охота, штурмовки. Обычно в воздухе не так далеко от аэродрома всегда патрулировали два летчика. Как только они садились, прилетали русские. Были и штурмовки против солдат, техники. Свободная охота. Сопровождали *He-111*, *Ju-88* – при этом были очень жаркие бои.

А.Д. А как часто Вы привлекались к атаке наземных целей?

Между Моздоком и Сталинградом – большая степь. Калмыцкая степь. И как-то раз там прорвалась русская кавалерия. Немецкие войска оказались внезапно под сильным ударом, и нам приказали помочь штурмовками. Мы их спасли.

А.Д. Так это было не часто?

Большинство штурмовок было против советских самолетов на земле на аэродромах. Это были наиболее захватывающие и опасные задания – штурмовки. И наиболее ужасные. Было много потерь при этом из-за огня с земли. По нам стреляли все и из всего, что стреляет - из пулеметов, винтовок и даже пистолетов!

А.Д. О немецких летчиках пишут, что они не любили атаковать наземные цели из-за большой опасности и даже отказывались выполнять такие задания. Было ли возможно отказаться от выполнения такого приказа?

Невозможно. Никто этого не делал и даже не думал об этом. В Германии у меня в эскадрилье было три машины и десять летчиков. Я спрашивал – кто хочет полететь, кто доброволец. И все рвались в бой, все. Тут уж я должен был решать, кто полетит – ты, ты и ты. Вылетали всегда самые опытные летчики, молодых в бой не брали.

Д.С. А почему столько летчиков было и так мало машин?

У нас было летчиков больше чем самолетов.

Д.С. Это понятно, но почему столь большая разница - в три раза?

У нас было достаточно летчиков, но мало машин. Например, в последний месяц войны. Да и во Франции у нас под конец в трех эскадрах было всего 50-60 машин.

А.Д. О Хартманне в книгах пишут, что при атаке самолетов, он прекращал атаку в том случае, если возникала какая-либо опасность, и выжидал следующего удобного момента для атаки. Если было слишком опасно для него. Так ли это было?

Был приказ, что если ты находишься за линией фронта и если существует большая опасность, если трудно вести бой, то лучше вернись на свою территорию и не рискуй.

А.Д. Значит, был приказ?

Да, если ведешь бой за линией фронта и существует большая опасность, то лучше поостерегись и выйди из боя, вернись на свою территорию, потому что было достаточно одного попадания в систему охлаждения и у тебя не будет шансов. За линией фронта лучше не рисковать совсем. Да этому я его учил, Хартманна-то: будь осторожен в России! Когда я вернулся в Германию, у Хартманна было всего 9 побед. И я сказал ему, когда улетал, если будешь воевать так бездумно как сейчас, при своих амбициях (а он был чрезесчур амбициозен!) то станешь мертвецом в течение трех недель. А уже потом в Германии я слышал постоянно в новостях: Хартманн, Хартманн, Хартманн...!

А.Д. А что еще вы можете сказать о Хартманне? Был ли он столь хороший, или ему просто везло?

А.Г. Точно я не знаю, потому, что застал его еще начинающим. Но он был определенно хорошим летчиком. Не знаю уж, кто из нас, например, был лучше, но он был хороший летчик. Да, ну, и конечно, ему сильно везло, видимо.

А.Д. Что я имею ввиду: Хартманн был очень молод и неопытен по сравнению с другими летчиками JG 52, и пришел намного позже других, в конце 1942 г., а начал одерживать большое количество побед только летом 1943-го года. А ведь в JG 52 было много других опытных летчиков, у которых также было много воздушных побед. Например, Баркхорн. Но Хартманн стал наиболее результативным. И это странно.

Тогда в 43-м году, в России, лучшие пилоты JG 52 либо были сбиты, либо направлены в ПВО Германии, на Запад. [Грассмук](#), Фулльграбе, Эрнст Зюсс... А он был начинающим лейтенантом.

А.Д. А Баркхорн, который начал карьеру незадолго до войны? Он сбил всего 300, а Хартманн на 50 больше.

Никто не знает, как это могло получиться. Баркхорн умер в Париже. Это был хороший летчик. Да и русские летчики были очень хороши, поэтому нужно было быть счастливчиком, чтобы выжить.

Д.С. Если русские были так хороши, такие крутые ребята, то почему была такая разница в счетах? Как их сравнить с немецкими летчиками? Лучший советский летчик сбил 62 самолета.

А.Г. Удача. Обстоятельства. Большинство удачливых летчиков летали очень долго, почти всю войну. Это большой боевой опыт. Над Хартманном не было давления. Ему очень повезло, что он сразу был лейтенантом, а не фельдфебелем, как я в свое время, потом он командовал эскадрильей и группой. Над ним никого не было, он делал, что хотел, была очень открытая система, он сам говорил кому, что делать, и точно знал, что все должны были делать.

Д.С. То есть мог сам выбирать боевые задания?

Задания давались с *Gefechtstand* [из штаба, с КП], кроме вылетов по тревоге, конечно. То есть он получал приказ, но мог сам распоряжаться как этот приказ выполнять.

А.Д. Каких лучших немецких летчиков вы знали?

У нас были унтер-офицеры, очень хорошие летчики, летавшие на всем, что угодно. У них было по 20-30 побед и они погибали. Кто лучший? На самом деле, не тот летчик хорош, кто выживает. Я, например, не лучший. На все удача. Иногда прилетал с 30-40 пробоинами в машине.

А.Д. А кого из летчиков Вы уважали более всего?

Граф - лучший, Штайнбац, Ралль, Облезер, Штайнхофф...

А.Д. А кто из летчиков наиболее внимательно относился к ведомым, к качмарекам?

Лично я всегда возвращался с ведомым и ни одного не потерял. Всегда. Я всегда считал себя учителем и говорил ведомому – я учитель, а ты ученик. Смотри и делай как я, а я о тебе позабочусь. А вот Штайнбац, например, частенько возвращался без ведомого. Он не слишком волновался о них, больше стремился счет набрать.

Ю.Г. Хорошо, что мы встречаемся и говорим об этой треклятой войне вот так, вместе. Когда я был молодым, и собирался поступить на военную службу, отец мне сказал – не делай этого, я запрещаю, нет никакого смысла стрелять друг в друга – такое у него было мнение. «Если вы будете стрелять друг в друга, как мы, молодые ребята делали тогда, это будет полная бессмыслица. Мир один на всех».

Д.С. Здорово видеть, что Ваш отец в такой хорошей форме!

Да, чувствую неплохо, но у меня разбиты ноги. Когда я прыгал с парашютом, то сильно разбил ноги. Но для моего возраста я в хорошем состоянии.

Ю.Г. Что меня поражает, это то, как они переживают эту дерзковую войну. Психика.

Д.С. У вас были нехорошие сны о войне?

Да, мне часто снились ночные кошмары, еще лет десять после войны. А несколько недель назад эти кошмары вновь вернулись.

А.Д. Каковы были отношения с местным русским населением поблизости от ваших аэродромов?

Хорошие! Хорошие отношения с местным населением! Мы постоянно давали свой летный шоколад детям, болтавшимся около аэродрома. Совсем не было проблем. В Харькове мы жили в центре города и никаких конфликтов с жителями не было. Хотя все там было на русском, но мы пошли в городской театр вместе с русскими.

А.Д. А партизаны?

В наших местах не сталкивались. Они были только в Крыму. Иногда мы видели сверху парашюты, застрявшие на деревьях, с каким-то наверно грузом, сброшенным партизанам. Но сами не сталкивались, кроме той истории в Цюрихтале, когда при посадке наводчики с окрестных гор наводили на нас русскую авиацию. Пожалуй, это единственный момент.

Д.С. Каковы были отношения между самими летчиками? В зависимости от звания, должности? Были ли они формальными?

Каждый ко всему этому относился в зависимости от характера. Ну, вот, например, Хартманн, когда прибыл из Берлина, был лейтенантом, офицером. А я и мои ребята были унтер-офицерами, но имели большой опыт за плечами. А он был новичок, и все время

пытался заявить, что, мол, он офицер, лейтенант, он главный. А мы ему отвечали – «Нам плевать! Отлезь!» Он сказал, что у меня будут проблемы и отправился к командиру: «Как так, они не обращают на меня внимания, а ведь я лейтенант и старше по званию». А тот ему сказал – «Убирайся и скажи спасибо этим ребятам, что они так добры и вообще тебя выслушивают!» Потом-то он стал хорошим товарищем.

А.Д. Он был столь амбициозен?

Мы все сидели в одной лодке. Был один вопрос – либо жить, либо умереть. И мы все были равны и едины. Мы все были равны, несмотря на звания.

Д.С. А наземный техсостав?

Самые лучшие отношения с *Schwarze Männer*, с наземным составом!

Ю.Г. Я помню, мой отец был приглашен на встречу ветеранов, и там был также Россманн. И он подошел к механикам и сказал: без этих ребят, никто не сделал бы и выстрела! Мы все им обязаны. А ведь мой отец – из рабочей семьи, да и мать - тоже. После войны стало так важно какое у тебя было образование. А мой отец ведь был и остался рабочим, сыном рабочих.

Мой двоюродный брат, Хельмут, тоже был летчиком. И когда он попал в часть и сказал, что он Гриславски, его спросили – «Ты брат Гриславски?», и он сказал, что нет - двоюродный брат. А тот командир знал меня и направил в мою группу, потому что я старался заботиться о людях и приводить их назад.

А.Д. Каково было политическое влияние нацистов в Люфтваффе? В наших ВВС политическое руководство осуществляли комиссары, коммунисты. Каковы были отношения между членами партии и другими офицерами?

Они хотели влиять и поучать, но мы их игнорировали. Как-то они послали к нам офицера, провести с нами занятие, но мы его проигнорировали.

А.Д. Говоря про политическое влияние, например, в советской армии, я не имею ввиду обязательно отрицательное влияние. Например, у нас часто оно было положительным - ободрение, мотивация. Но насколько я понимаю, в немецкой армии не было аналога.

Нам это было не нужно и не нравилось, хотя они пытались устроить что-то типа этого.

А.Д. А были ли немецкие летчики - члены партии?

Да. Когда я получил *Рыцарский Крест*, я поехал в Оберзальцберг, к Гитлеру, для получения награды, а все старые летчики-члены партии имели орден *Немецкий Крест в Золоте*, а у меня не было.

А.Д. Только члены партии?

Ю.Г. Те, кто прошел *Гитлерюгенду*, по крайней мере. Мой дед симпатизировал коммунистам, потому что был шахтером, и когда мой отец подошел к возрасту, когда была пора поступать в *Гитлерюгенду*, он сказал – нет, ты туда не пойдешь. Мой отец был парнем-коммунистом. Таким образом, он не получил и *Немецкого Креста в Золоте*, и был единственным таким при вручении *Рыцарских Крестов* у Гитлера.

А.Д. А другие летчики Люфтваффе?

А.Г. Я не знаю точно, но видимо много было. После войны, я попал в плен, и там был американский офицер, допрашивал меня, вел проверку. Сам он был из Франкфурта, еврей, бежал, и вернулся теперь с американцами, он был очень агрессивен, этот парень, и говорил мне: «Ты лжешь!» Я говорил, что я не нацист, но он кричал на меня и грозил

проверить все. Через три недели он дознались, что я действительно не был членом нацистской партии и меня отправили домой. Они сказали – извините, сэр, ошибка получилась. Я попал в плен канадцам, в госпитале, куда попал в самом конце войны.

А.Д. Если бы довелось встретиться с русским летчиком, пожали бы руку?

Естественно! Русские летчики присыпали мне письма из Сибири, и я им тоже отвечал! Не вижу никаких проблем общаться с бывшими противниками. Тогда была война. Когда я встречаюсь на встречах с американскими, канадскими, бразильскими, французскими летчиками, бельгийцами, итальянцами – это же целый интернационал!

Андрей Диков и Дмитрий Срибный.

Ванне-Айкель, Германия

13 апреля 2003 г.

Публикуется с разрешения Андрея Дикова

Больше об этом летчике можно узнать в статье <http://www.airforce.ru/content/lyudi-v-aviacii/453-al-fred-grislavski/>

Возврат к главной странице www.warsstory.org