

Memorii

Volumul I

Autor

Hans-Ulrich Rudel

traducere

Sorin Cristescu

editura

Miidecărți

Bragadiru - 2019

CUPRINS

| | |
|---|------------|
| Capitolul 1 | |
| De la umbrelă la bombardierul în picaj | 11 |
| Capitolul 2 | |
| Război împotriva Sovietelor..... | 27 |
| Capitolul 3 | |
| Zbor pe vreme rea | 39 |
| Capitolul 4 | |
| Bătălia pentru Leningrad | 53 |
| Capitolul 5 | |
| În fața Moscovei..... | 73 |
| Capitolul 6 | |
| Teorie și practică..... | 89 |
| Capitolul 7 | |
| Stalingrad..... | 105 |
| Capitolul 8 | |
| Retragerea | 119 |

| | |
|--|------------|
| Capitolul 9 | |
| Cu Stuka împotriva tancurilor | 129 |
| Capitolul 10 | |
| În Kuban și la Belgorod | 139 |
| Capitolul 11 | |
| Retragere pe Nipru | 161 |

Capitolul 1

DE LA UMBRELĂ LA BOMBARDIERUL ÎN PICAJ

1924. Locuim în casa parohială din Seiferdau¹, Silezia. Eu am opt ani. Într-o zi de duminică, tata și mama au zis că se duc la "ziua aviației" în orașul din apropiere, Schweidnitz². Sunt supărat rău de tot că nu pot să merg și eu cu ei, și când se întorc părinții mei vor trebui să-mi povestească de nu știu câte ori tot ce au văzut acolo. Astfel am auzit despre un om care a sărit de la mare înălțime cu o parașută și a ajuns jos teafăr și nevătămat. Asta mă încântă, iar surorile mele trebuie să-mi deseneze imediat cum arăta omul cu parașuta. Mama îmi coase ceva de mici dimensiuni, eu leg o piatră dedesubt și sunt mândru când văd cum piatra și parașuta plutesc încet spre pământ. Mă gândesc că ce poate o piatră trebuie să pot și eu și când în duminica următoare rămân singur pentru câteva ceasuri, îmi pun în practică noile cunoștințe.

1 Azi Zebrzydów în sud-vestul Poloniei, la 41 km sud-vest de Wrocław (fostul Breslau)

2 Azi Świdnica în sud-vestul Poloniei.

Sus pe scări la etaj! Trec pe pervazul ferestrei cu o umbrelă în mână, o deschid, mă uit repede în jos și înainte de a avea timp să mi se facă frică, sar. Aterizez pe un strat moale de flori și cu surprindere văd că mi-am scrântit toate membrele, ba chiar mi-am rupt și un picior. Perfidă cum numai o umbrelă poate fi, s-a dat peste cap și nu și-a mai făcut datoria să-mi frâneze căderea. Dar cu toate acestea hotărârea mea rămâne de neclintit: vreau să devin aviator.

După o scurtă trecere pe la liceul real, mă hotărăsc spre învățământul umanist cu greacă și latină. Îmi fac anii de școală la Sagen, Niescky, Görlitz și Lauban pentru că tatăl meu a trecut prin toate aceste parohii din frumoasa Silezie. Timpul meu liber este dedicat aproape în exclusivitate sportului, inclusiv motociclismul. Atletismul vara și schiul iarna creează temelia pentru mai târziu a unei constituții robuste. Toate îmi plac și uite așa nu devin specialist în niciun domeniu. În micul nostru sat nici că s-ar putea – aparate de gimnastică nu am văzut decât în reviste – așa că înarmat cu o ramură lungă luată dintr-un pom, sar peste rufele atârinate ale mamei și mă exersează în săritura cu prăjina. Mai târziu, cu o prăjină adevărată din bambus, voi sări destul de sus... Ca băiat de zece ani parcurg singur pe niște schiuri lungi de doi metri, pe care le-am primit de Crăciun, cei 50 de kilometri până în Eulengebirge și învăț să schiez fără nicio îndrumare... Pe o capră de tăiat lemne a tatei pun câteva scânduri și am obținut un plan înclinat în raport

cu solul. Apoi verific încă o dată rezistența instalației. Acum, gata, niciun tremurat și cu motorul turat la maximum zbor cu motocicletă mea peste scânduri... o săritură... pământul tare, o întoarcere scurtă și înapoi la scânduri și la rezistența capră de tăiat lemne! Că pe lângă toate acestea trebuie să mai fiu și bun la școală, asta nu pot să pricep, spre supărarea părinților mei. Nu prea a rămas vreo farsă pe care să n-o fi făcut profesorilor mei. Cu cât se apropie bacalaureatul cu atât mai mult devine prioritară orientarea mea profesională. Sora mea studiază medicina și din acest motiv costisitoarele ore de zbor pentru civili nu sunt pentru mine, ce păcat, așa că vreau să mă fac profesor de sport.

Într-un mod absolut neașteptat este creată *Luftwaffe*³ și din acest motiv încep să fie căutați voluntari pentru a forma noua generație de ofițeri. Certat cu disciplina cum mă știu, nu-mi dau prea multe șanse să trec dificilele probe de admitere. Câțiva cunoscuți, ceva mai în vârstă decât mine, au încercat și ei, dar au avut ghinion. Se pare că din șase sute de candidați doar șaiszeci sunt primiți și că eu aș putea fi printre aceste zece procente, asta nu-mi pot închipui. Destinul însă a vrut altfel, așa că în august 1936 am în buzunar certificatul de admitere la școala de război din Wildpark-Werder⁴ care își va începe cursurile în decembrie. După admitere au urmat

3 *Luftwaffe*, arma aeriană, aviația de război, creată prin decretul lui Adolf Hitler din 1 martie 1935.

4 Zonă lângă Potsdam la 36 km sud-vest de Berlin.

două luni de muncă în *Arbeitsdienst*⁵ la regularizarea râului Neisse, la Muskau. În primul semestru la Wildpark-Werder am avut parte de instrucția dură a recruților. După o jumătate de an iată-ne ajunși infanteriști adevărați. Avioane n-am văzut decât de la sol, dorindu-ne cu ardoare să urcăm și noi în ele, mai ales când stăteam cu nasul la pământ. Fără țigări, fără alcool, în timpul liber doar sport, și fără să ne pese de cum arată viața din Capitala atât de aproape de noi, asta înseamnă chin. Viața mea de băutor de lapte nu mă face apreciat, asta așa, ca să mă exprim literar. N-am primit nicio muștrare la instrucția militară sau sportivă, așa că ofițerul meu instructor, locotenentul Feldmann, este foarte mulțumit de mine. Cu toate acestea în anumite privințe nu reușesc să fac să nu-mi mai spună ”ciudatul”.

Cel de-al doilea semestru ne găsește în apropierea orașului Werder, stațiune de vacanță între lacurile râului Havel. În sfârșit, suntem învățați să zburăm. Instructori competenți se străduiesc să ne inițieze în tainele pilotajului. Exersăm nenumărate tururi de pistă cu sergentul aviator Dieselhorst. După vreo șaizeci de exerciții de genul acesta sunt capabil să zbor singur și această reușită mă încadrează în media clasei mele. Împreună cu lecțiile de zbor continuăm atât pregătirea militară și tehnică cât și instruirea ca ofițeri de comandă.

5 *Reichsarbeitsdienst* serviciul de muncă german înființat la 26 iunie 1935 prin care toți tinerii germani erau obligați să muncească mai multe luni în folosul statului german înainte de satisfacerea stagiului militar.

Respect pentru oameni și cărți

Pregătirea de aviator se încheie la finele celui de-al doilea semestru și atunci primim brevetul de pilot. Cel de-al treilea semestru, tot la Wildpark, nu mai este atât de încărcat; zborul trece pe planul doi și în prim-plan vine tactica luptelor aeriene, tactica atacurilor la sol, metode de apărare și alte specialități. Între timp sunt detașat pentru scurtă vreme ca aspirant într-o unitate combatantă la Giebelstadt, lângă Würzburg, frumosul oraș de pe râul Main. Treptat ne apropiem de momentul examenului final și începem să facem tot felul de presupuneri privind unitățile și specialitățile unde vom fi repartizați. Aproape toți am vrea să fim piloți de vânătoare, dar este clar că nu se poate. Apare zvonul că toată promoția noastră va fi trimisă la aviația de bombardament. La sfârșitul examenelor, deloc ușoare, urmează avansarea la gradul de ofițer aspirant și trimiterea la o unitate.

Cu puțin timp înaintea de încheierea școlii vizităm o școală de artilerie antiaeriană de pe țărmul Mării Baltice. Pe neașteptate apare Göring și ne vorbește. La sfârșit ne întreabă cine se oferă voluntar pentru aviația de bombardament în picaj, are nevoie de un număr de ofițeri tineri pentru unitățile nou înființate de avioane Stuka⁶. Eu mă hotărâsc repede și îmi zic așa: *"Ai vrea tu să fii pilot de vânătoare, dar uite că bombardierele te vor ele pe tine, atunci mai bine să te oferi voluntar la Stuka."* Pe bombardiere grele oricum

⁶ Stuka, prescurtare de la *Sturzkampf* luptă, bombardament în picaj, gen de acțiune specifică avioanelor Junkers Ju 87, de fapt o figură de acrobație pe care nu oricine reușea să o execute.

nu mă imaginam zburând. O decizie rapidă și iata-mă notat candidat pentru Stuka. Câteva zile mai târziu vine ordinul de repartizare: aproape toată promoția noastră este trimisă la aviația de vânătoare. Groaznică dezamăgire, dar nu se mai poate face nimic. Sunt pilot de Stuka și mă uit cum pleacă fericiți camarazii mei.

În iunie 1938 mă prezint la Graz, în pitoreasca provincie austriacă Steiermark, ca ofițer aspirant la o unitate de avioane Stuka. Sunt trei luni de când trupele germane au intrat în țară și populația este plină de entuziasm. Grupa mea, care este instalată în afara orașului, în satul Thalerhof, a primit modelul nou de Junkers 87, așa că avionul Henschel 123 cu un singur loc nu va mai fi întrebuințat pentru bombardamentul în picaj. Să cobori în picaj până la un unghi de aproape 90 de grade, să zbori în formație, să tragi din aer și să lansezi bombe, acestea sunt principiile de bază ale noului avion. În curând ne deprindem cu el. Despre mine nu se poate spune că învăț repede, cu atât mai mult cu cât restul escadrilei se obișnuise cu el când am apărut eu. Prind greu figura, chiar prea greu consideră comandantul meu de escadrilă, așa că nici nu mai crede că o s-o prind vreodată. Faptul că îmi petrec timpul liber mai mult pe munte și pe terenurile de sport decât la popotă, și când trec câteodată pe acolo beau numai lapte, nu-mi ușurează deloc situația.

Între timp primesc gradul de locotenent, și la Crăciunul lui 1938 grupei noastre i se cere un ofițer pentru un curs de instruire specială operativă la aviația de recunoaștere. Toate escadrilele anunță că nu vor să dea niciun om. Pentru "Primul" nostru însă asta-i o ocazie minunată ca în sfârșit să-l poată trimite la naiba pe băutorul de lapte. Sigur că protestez, eu vreau să rămân la Stuka; dar toate strădaniile mele de a schimba mașinăria mutărilor din armată sunt zadarnice.

Așa că din ianuarie 1939 frecventez cursurile școlii de aviație de recunoaștere de la Hildesheim⁷ și sunt tare trist din cauza asta. Suntem instruiți teoretic și practic în fotografia aeriană și se șoptește că pe urmă vom fi încadrați în unități care vor avea misiuni speciale pentru conducerea operativă a războiului aerian. În avioanele de recunoaștere, observatorul este și comandant și toți vom fi observatori. În loc ca noi să pilotăm, va trebui să stăm pe un scaun și să ne încredințăm unui pilot despre care spunem firește că nu prea se pricepe și că într-o zi sigur o să cadă cu noi cu tot. Fotografieri în plan oblic și vertical, fotografierea suprafețelor și altele de genul acesta se învață la Hildesheim. În restul timpului, teorie plicticoasă. La sfârșitul cursurilor suntem repartizați la unități; eu ajung la grupa de recunoaștere la mare distanță 2F 121 de la Prenzlau⁸.

⁷ Oraș în centrul Germaniei, în Saxonia Inferioară, la 280 km vest de Berlin.

⁸ Localitate la 118 km (distanță rutieră) nord-est de Berlin.