

[Вернуться к оглавлению](#)

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

37

АСЫ ЛЮФТВАФФЕ

ПИЛОТЫ Bf 109

В ИСПАНИИ



Bf-109V-3. Первый из истребителей данного типа с характерной эмблемой 2.J/88 «Цилиндр». Декабрь 1936 года, аэродром Таблада.



Bf-109B-1. Первый из партии серийных самолетов поставленных в Испанию в марте 1937 года. 2.J/88, северный фронт.



Bf-109B-1 одного из лучших летчиков 2.J/88 лейтенанта L. T. Pingela - шесть побед. Август 1937 года.



Bf-109B-1. На этом самолете одержал все свои шесть побед фельдфебель Herbert Ihlefeld. Июнь 1938 год.



Bf-109B-2 третьего по результативности немецкого аса(11 побед) - гауптмана Handera из 1.J/88. Сентябрь 1938 года.



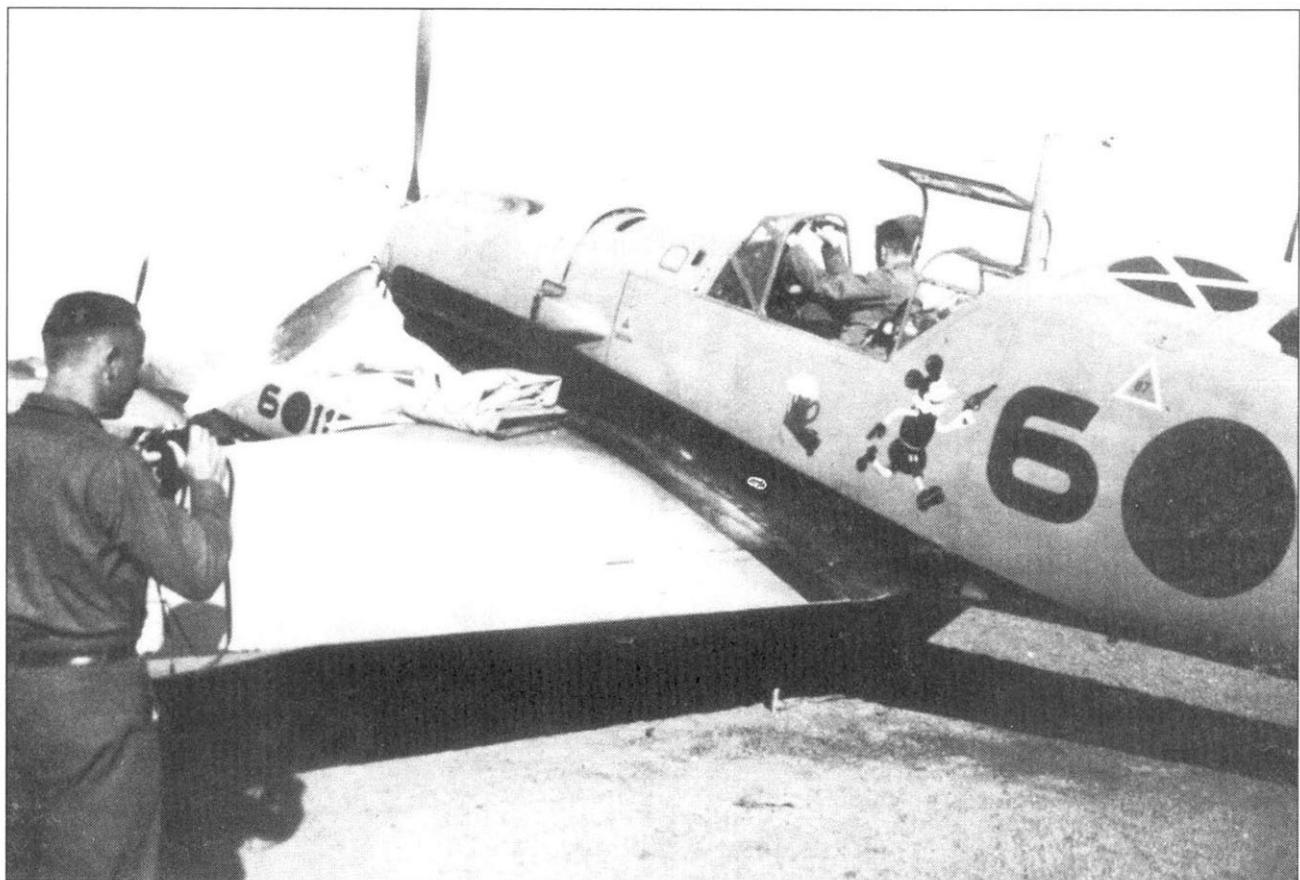
Bf-109B-2 летчик Erich Woitke - 4 победы. Август 1938 года.



АСЫ ЛЮФТВАФФЕ

пилоты Bf 109

в Испании





Bf109B-1 легиона «Кондор».

Messerschmitt Bf.109B

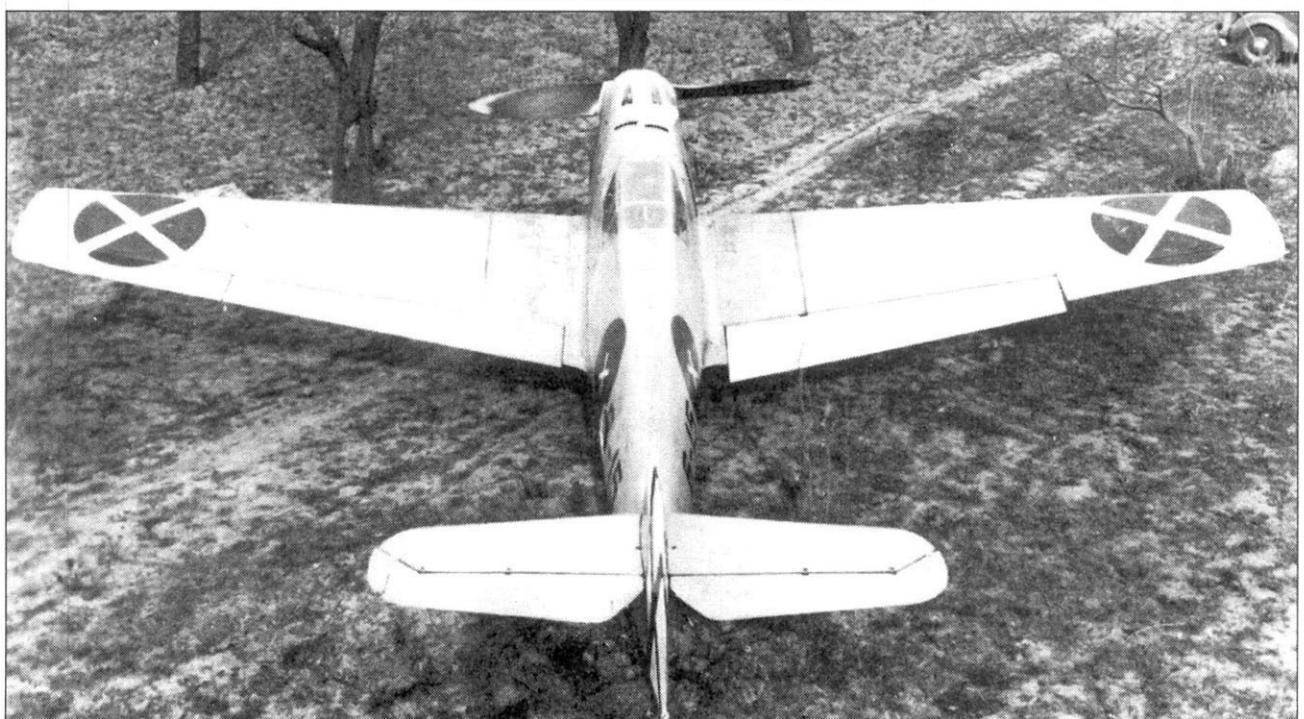
Bf.109 был создан в середине 30-х годов и вскоре был запущен в крупносерийное производство. Bf.109 стал самым массовым немецким истребителем. До конца второй мировой войны было выпущено более 30 тысяч «сто девятых» различных модификаций. Продолжалась серийная постройка и после войны - в Испании и Чехословакии, - увеличив тем самым количество выпущенных машин еще на 3 тысячи экземпляров. Конечно, такое долголетие не было случайным - оно явилось результатом огромной конструкторской практики и многолетнего опыта, которыми обладал создатель Bf.109 Вилли Мессершмитт. Он родился 26 июня 1898 года во Франкфурте-на-

Майне. В юности увлекся авиацией, а после знакомства в 1913 году с одним из ее пионеров - Фридрихом Хартом, участвовал в постройке планеров. В 20-е годы появляются и первые самолеты Мессершмитта - сначала спортивные, затем небольшие пассажирские.

Bf.109 родился нелегко. Из-за давних конфликтов между статс-секретарем RLM генералом Эрхардом Мильхом и Вилли Мессершмиттом компания «BFW» («Bauersche Flugzeugwerke» - Баварские авиа заводы) в 1933 находилась на грани краха, от которого ее спас контракт на новый транспортный самолет, заключенный менеджером Кокотаки с Румынией. Протест RLM был отклонен, поскольку принятие Мессершмиттом заграничного заказа было вызвано полным

отказом властей поддержать компанию. Поэтому контракт на проектирование истребителя заключили с компанией немедленно, вместе с подобными контрактами «Heinkel», «Arado» и «Focke-Wulf». Учитывая слабый опыт компании по скоростным машинам, шансы «BFW» на успех в единоборстве с троицей соперников на испытаниях в Травемюнде были весьма призрачными.

Работа в компании закипела с лета 1939 года. Максимально использовался опыт четырехместного туристского Bf.108 Taifun, в частности, щелевые предкрылья и закрылки, а также полностью закрытый фонарь. Несмотря на ухудшение видимости из кабины на стоянке, выбрали большой стояночный угол для улучшения подъемной силы крыла при посадке.



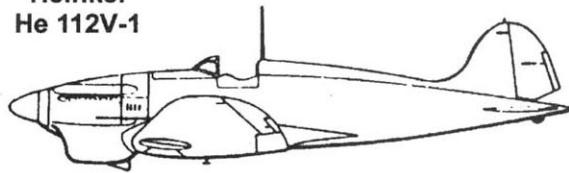
Мессершмитт не получил нового 610-сильного двигателя Junkers Jumo 210A для своего прототипа, поэтому на первый Bf.109V-1, вышедший на летное поле в сентябре 1935, установили 695-сильный Rolls-Rouce Kestrel V. После серии торопливых испытательных облетов Кнотшем, Bf.109V-1 (регистрационный код D-IABI, зав. N.758) был перенесен в Рехлинский испытательный центр, где при посадке подломил шасси. После ремонта V-1 улетел в конце октября на испытания в Травемюнде. Его соперниками были Heinkel He.112V-1, Arado Ar.80V-1 и Focke-Wulf Fw.159V-1. Полным сюрпризом германскому авиационному миру оказалась даже не окончательная победа Мессершмитта, а уже то, что с ним заключили контракт на 10 Bf.109. (Хейнкель тоже получил такой контракт. Аугсбургский завод «BFW» приступил к работе над будущим прототипом еще перед объявлением результатов, и три последующие машины закончили к концу 1936.

Bf.109V-2 (D-IUDE, зав. N.809) и V-3 (D-IHNY, зав. N.810) взлетели в январе и июне 1936, уже с Jumo 210A и с возможностью установки двух надмоторных пулеметов MG 17; такое вооружение рассматривалось для серии Bf.109A, хотя Bf.109A фактически никогда не появлялся, так как в этот момент изменился международный негласный стандарт на вооружение истребителя и особенно под влиянием слухов о Spitfire и Hurricane с четырьмя пушками, из-за чего решили вооружить Bf.109 батареей из трех крупнокалиберных пулеметов, один из которых, стрелявший сквозь кок винта, V-4 (D-IOQY зав. N.878) сначала нес три пулемета MG 17, 20-мм пушку MG FF поставили вместо пулемета в развале мотора позже, как только масштабы ее производства стали осозаемы. V-5, V-6 и прототип серии V-7 взлетели в первой половине 1937, когда уже шла подготовка первого предсерийного Bf.109B-0 для полевых испытаний.

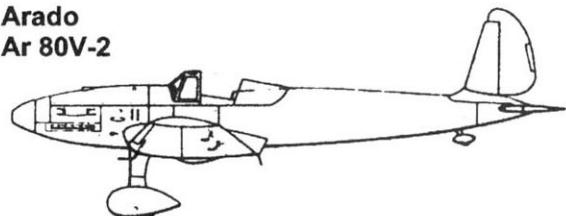
Первым серийным истребителем семейства Bf.109 стал Bf.109B. Оснастку для серийного производства Bf.109B-1 начали готовить в Аугсбурге еще в конце осени 1936 г. Первый серийный самолет был готов почти одновременно с выпуском установочной партии из 10 истребителей. Расширение завода «Байерише флюгцойгверке» началось еще в 1935 г. Тогда компания получила заказы на 90 Ar.66, 115 Go.145, 70 He.45 и 35 He.50, а также на 32 Bf.108. Новый сборочный цех был заложен в полутора километрах от Аугсбурга, но массовое производство, запланированное на середину 1936 г., потребовало гораздо больших мощностей и площадей, чем можно было получить от муниципалитета Аугсбурга. В результате

Участники конкурса на новый самолет-истребитель

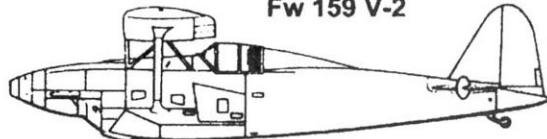
**Heinkel
He 112V-1**



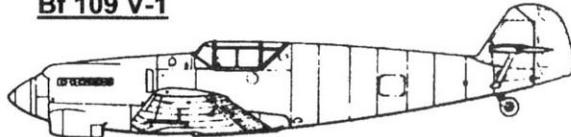
**Arado
Ar 80V-2**



**Focke-Wulf
Fw 159 V-2**



**Messerschmitt
Bf 109 V-1**



те 24 июля была создана компания «Мессершмитт ГМВН.», которая приобрела участок в Регенсбурге. Фабрика была построена с такой скоростью, что это позволило уже через 16 месяцев перевести все производство Bf 109B в Регенсбург. Одновременно в Аугсбурге было расширено экспериментальное производство, а состав конструкторского бюро увеличен.

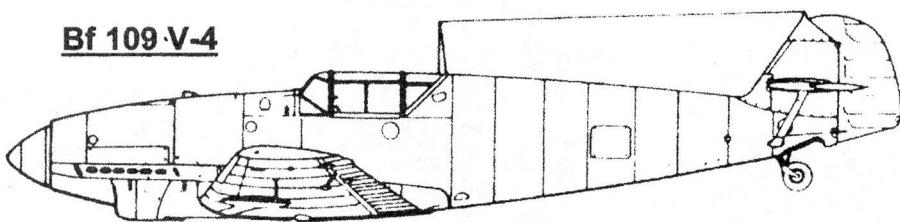
Первый Bf.109B-1 сошел со сборочной линии Аугсбурга в феврале 1937 г. К этому времени головной для оснащения новым истребителем была выбрана старейшая истребительная эскадра JG.132 «Рихтгофен». Первой планировали перевооружить 2-ю группу в Ютербог-Дамм, а за ней - 1-ю в Деберице. Однако ситуация в Испании, где



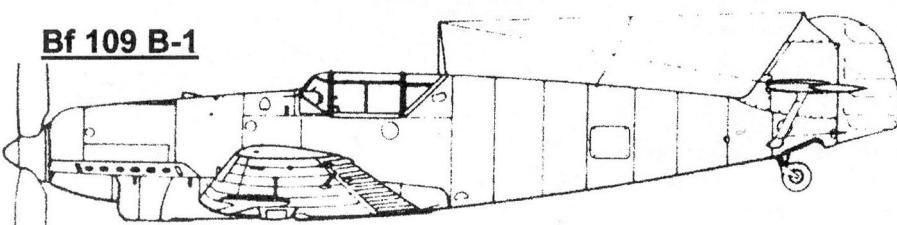
Bf109V Ганса Траутлофа на аэродроме Таблада.

Модификации Bf 109 применявшиеся в Испании

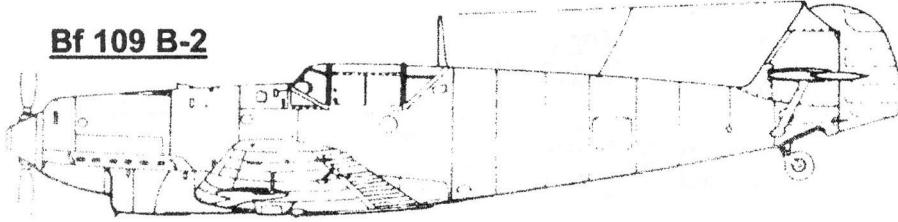
Bf 109 V-4



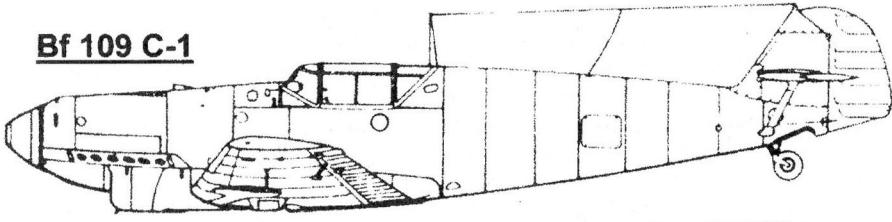
Bf 109 B-1



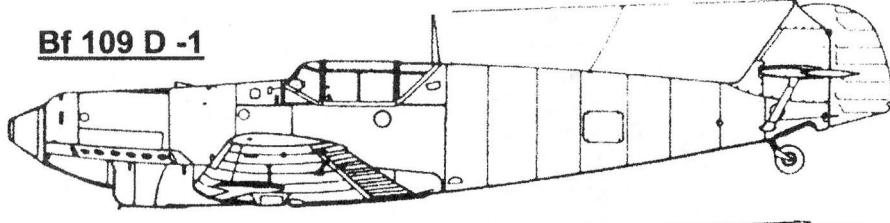
Bf 109 B-2



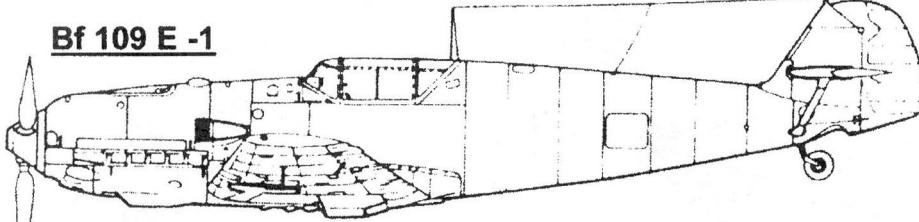
Bf 109 C-1



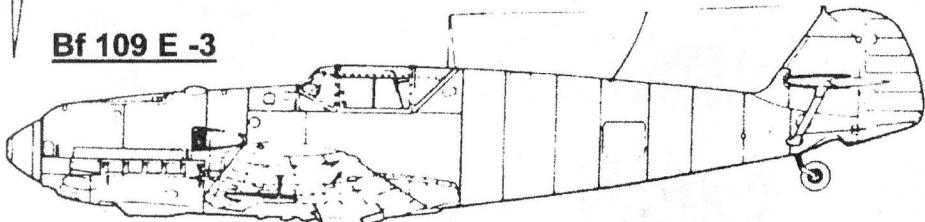
Bf 109 D -1



Bf 109 E -1



Bf 109 E -3



И-15 и И-16 продемонстрировали полное превосходство над He 51, заставила в первую очередь перевооружить хотя бы часть J/88 в легионе «Кондор», что оказалось удобным случаем испытать самолет в реальных боевых условиях и одновременно выработать подходящую тактику. Таким образом после краткого курса переучивания персонал II/JG 132 был отправлен в Испанию, куда Bf.109B-1 прибыли в апреле 1937 г. Здесь они сменили He.51 в составе 2-й эскадрильи J/88.

Bf.109B-1 не преподнес никаких серьезных проблем, хотя имел более высокие летные характеристики и заметно отличался по управляемости от послушного биплана He.51. Определенные опасения с начала вызывала тенденция истребителя резко опускать левое крыло на взлете и при посадке, но опытные пилоты 2.J/88 быстро установили, что точная работа рулем на взлете исключает опускание крыла. Неожиданным оказалась тряска элеронов на больших скоростях при выпуске предкрылок - попадание в штопор на скорости было сюрпризом для многих пилотов. Потребовалась хорошая слетанность, чтобы вовремя распознавать приближение опасного режима. Резкая работа рулями на больших скоростях также вызывала тряску элеронов, что раскачивало самолет на манер маятника. Это движение парировалось рулём направления. Однако знакомство с самолетом, а особенно с его возможностями позволило пилотам 2.J/88 быстро заключить, и не без основания, что они летают на лучшем в мире истребителе.

Фюзеляж овального сечения для Bf.109B изготавливался из двух половин, соединяемых сверху и снизу. Каждая половина собиралась из продольных лонжеронов и поперечных шпангоутов, через которые проходили стрингеры. Однолонжеронное крыло крепилось к фюзеляжу на трех точках - две на полках лонжерона и одна на передней кромке. Вся задняя кромка представляла собой либо щелевой закрылок, либо элерон. На передней кромке были автоматические предкрышки. Стабилизатор имел один подкос. Основные стойки шасси убирались гидравлически.

Маслорадиатор был перемещен из под двигателя под крыло. Двигатель был Jumo 210Da взлетной мощностью 680 л.с. при 2700 оборотах на взлете, на номинале 610 и 545 л.с. при 2600 и 2500 оборотах соответственно. Винт был деревянный, двухлопастный «Шварц» фиксированного шага. На высоте 2700 м двигатель выдавал в течение пяти минут 640 л.с. На номина-



Истребитель Bf109B-1 лейтенанта Rescha из 2.J/88.

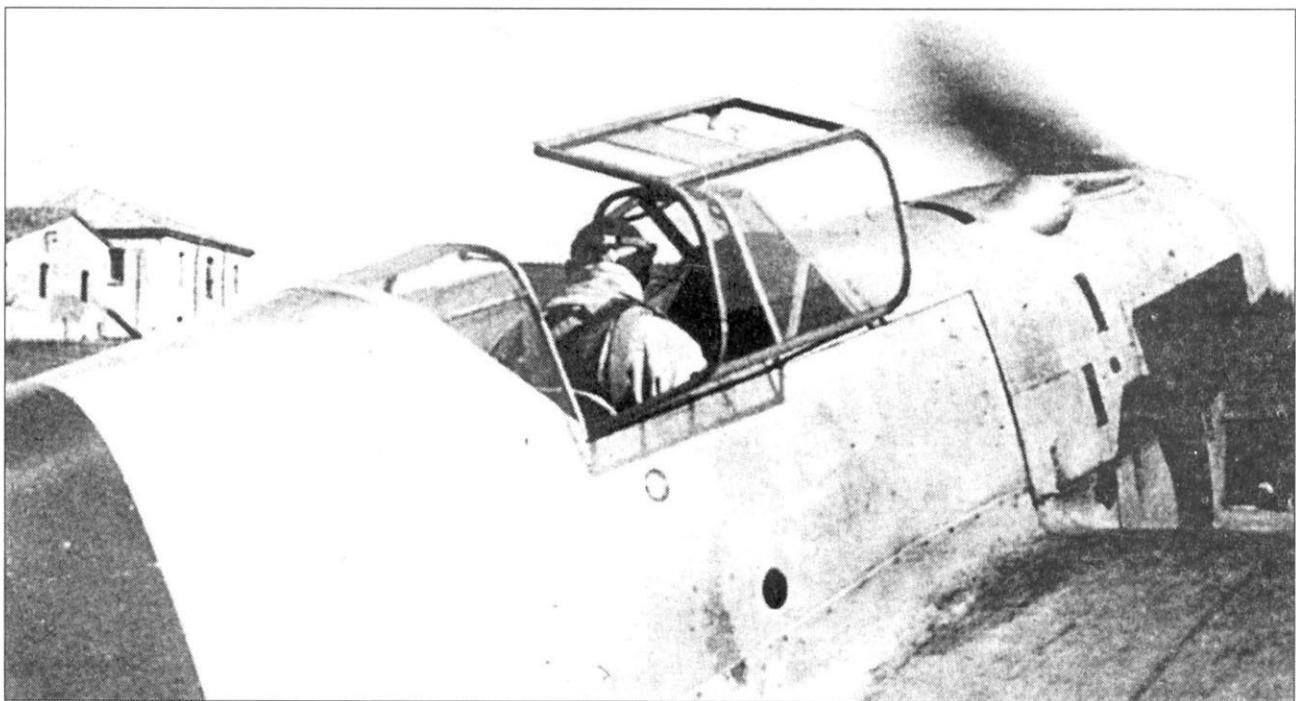
ле мощность была 575 и 510 л.с. при 2600 и 2500 оборотах.

Фюзеляжный топливный бак на 250 л размещался перед и под пилотом. Пилот имел в своем распоряжении прицел «Реви» IIIa. Вооружение состояло из двух пулеметов, монтируемых на картере двигателя и стреляющих через порты на носу фюзеляжа. Третий пулемет MG.17 монтировался между цилиндрами и стрелял через втулку винта. Боезапас на каждый пулемет составлял 500 патронов. Испытания Bf.109 V4, V5 и V6 показали, что пулемет не достаточно охлаждается. Как следствие после нескольких очередей центральный MG.17 заедал. По этому Bf.109B-1 стали поступать в истреби-

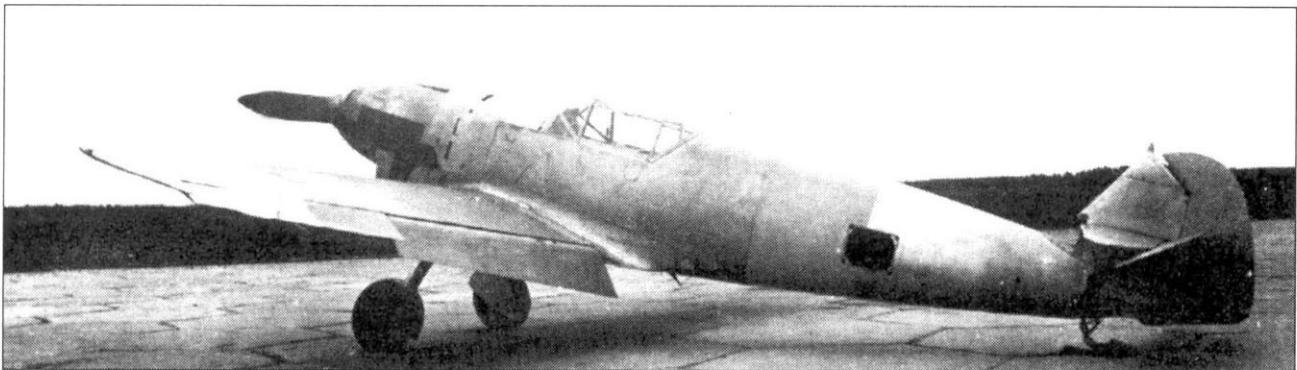
тельную авиацию без третьего пулемета. Предусматривалась также установка полудуплексной радиостанции FuG 7 R/T, но это сочли излишней роскошью, и Bf.109B-1 поставлялись без них.

Модель Bf.109B-1 рассматривалась только промежуточной, так как штаб люфтваффе торопился с принятием нового самолета на вооружение. Всего было выпущено не больше 30 машин этой модификации, а потом переключились на Bf.109B-2, который появился летом 1937 г. Первоначально новый самолет отличался только заменой деревянного винта «Шварц» на металлический, двухлопастный винт изменяемого шага «Гамильтон», который производился по лицензии на

VDM. Двигатель сохранился Jumo 210Da. Первая партия Bf.109B-2 немедленно была направлена в Испанию для оснащения 1-й эскадрильи 88-го истребительной группы. Две эскадрильи с Bf.109B из состава легиона «Кондор» составили 6-ю «группу» франкистской авиации. Во время битвы при Брунете 2-я эскадрилья в основном использовалась для прикрытия He.51, а 1-я и 3-я осуществляли штурмовку наземных целей. Во время этих боев Bf.109B явно показал свое преимущество над И-15 и И-16 республиканских BBC. Bf.109B также использовались для сопровождения бомбардировщиков самого легиона «Кондор». Вскоре 2-я эскадрилья была переведена на север для участия



Опробование двигателя Bf109B-1 французским летчиком Розановым в Испании.



Bf109B-1 на аэродроме НИИ ВВС в СССР, весна 1938 года.

в боях за Сантандер. Там к ней присоединилась перевооруженная 1-я эскадрилья. Главной их задачей было завоевание превосходства в воздухе, но они также использовались для сопровождения бомбардировщиков, штурмовки наземных целей и прикрытия своих войск.

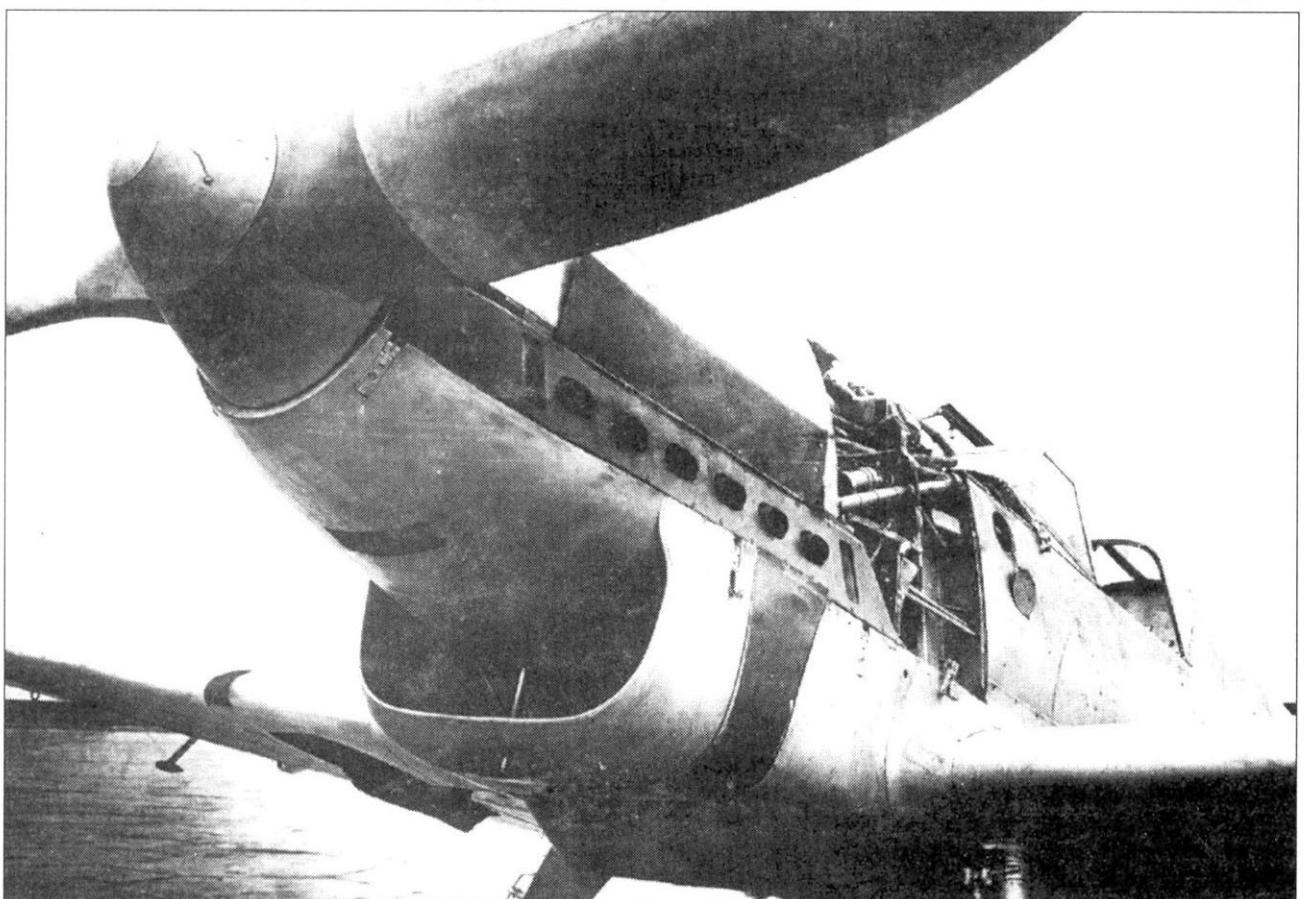
Если в Испании Bf.109 сражались чуть ли не инкогнито, хотя министерство пропаганды довольно активно освещало «деятельность» легиона «Кондор», особое внимание было удалено использованию истребителя Messerschmitta для поднятия международного престижа немецкой авиации. Так 4-й международный авиационный слет в Цюрихе, который проходил с 23 июля по 1 августа 1937 г, представился таким удобным случаем для публичного

дебюта Bf.109. В немецкую команду было включено не меньше пяти Bf.109, причем ни один из них не был серийным вариантом. Так Bf.109 V8 (D-IPLU) и Bf.109 V9 были оснащены Jumo 210Ga с непосредственным впрыском топлива, третьим был Bf.109B-2 без оружия, четвертым и пятым Bf.109 V10 (D-ISLU) и V13 (D-IPKY) с новым двигателем «Даймлер-Бенц» DB 600Aa.

Эрнст Удет надеялся на Bf.109 V10 выиграть конкурс среди боевых самолетов, но во время «круга Альп» двигатель отказал и самолет был совершенно разбит при вынужденной посадке, хотя сам Удет не пострадал. Тем не менее гонку по маршруту Дюбendorф-Тхун-Беллинзона-Дюбендорф выиграл майор Ганс Зайдеманн,

летевший на Bf.109 V8. 365-км маршрут был пройден за 56 мин 47 сек со средней скоростью 385 км/ч. Приз за лучшую командную гонку был также выигран тройкой Bf.109 с двигателями Jumo, показавшими среднюю скорость 374 км/ч. Индивидуальную гонку четыре круга по замкнутому 50-км маршруту выиграл Карл Франке на Bf.109 V8. Он победил в соревнованиях на скороподъемность и пикирование, набрав 3000 м и спикировав до 150 м за 2 мин 5,7 сек. Эти результаты произвели такое впечатление, что некоторые участники покинули конкурс еще до его завершения, а хвалебные отзывы министерства пропаганды в отношении Bf.109 были подтверждены.

Правда, утверждение, что самолет уже находится в массовом произ-



Носовая часть Bf109B-1, задняя верхняя крышка капота снята.

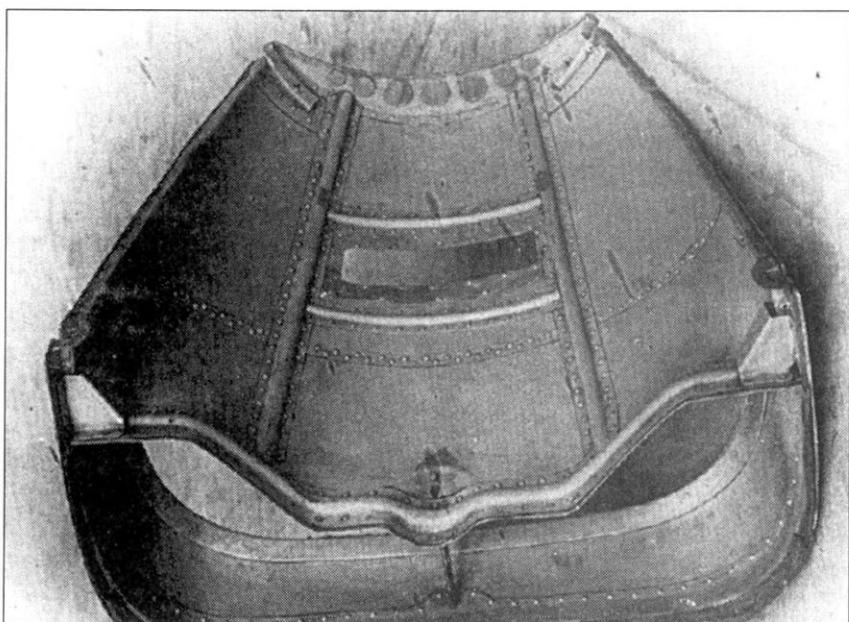
водстве, было явным преувеличением. Кроме легиона «Кондор» самолет еще состоял на вооружении I и II групп JG 132 «Рихтгофен» в Деберице и в Ютербог-Дамме и в I группе JG 234 «Шлагетер» в Кельне, но к моменту проведения соревнований ни одна группа не была перевооружена полностью.

Весной и летом 1937 г работы по Bf.109 были резко ускорены. Было решено запустить истребитель в производство по лицензии сразу на нескольких авиафирмах. С возвращением Bf.109 V4 из Испании на «Байерише флюгцойгерке» его оснастили 20-мм пушкой MG FF/M «Эрликон», установленной в развале цилиндров, чтобы тем самым решить проблему явно неудовлетворительного вооружения Bf.109B. Но испытания были прекращены из-за недостаточного охлаждения пушки и сильной вибрации. В марте 1937 г на испытания поступил Bf.109 V7 (№ 881 D-IALY), который получил металлический винт изменяемого шага и мотор Jumo 210G с непосредственным впрыском топлива, двухскоростным нагнетателем и автоматом управления газом. Этот самолет послужил прототипом Bf.109B-2. Непосредственный впрыск топлива позволял двигателю устойчиво работать на всех режимах, что было особенно важно для истребителя. Мощность на взлете была 700 л.с., на высоте 1000 м - 730 л.с., а на 3800 м - 675 л.с. Правда, этот двигатель был еще не готов для установки на серийные самолеты, и Bf.109B-2 в основном выпускались с Jumo 210Da, а Jumo 210G получили лишь машины последней партии.

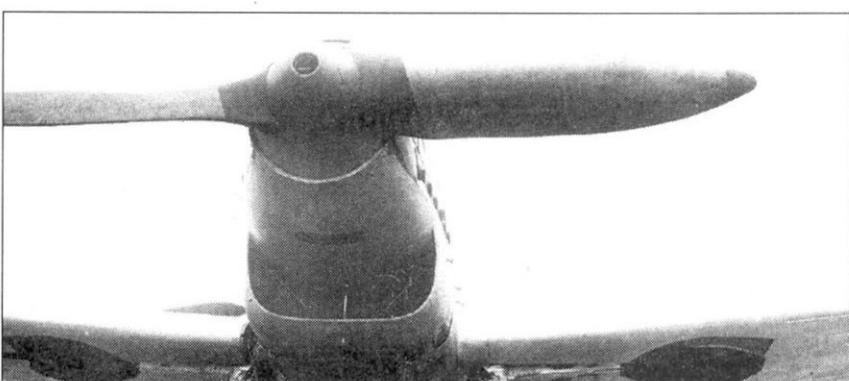
Вооружение Bf.109B: 4 7,9-мм пулемета MG 17 с 500 патронами на ствол (два фюзеляжных имели 500 патронов на ствол и 420 патронов для крыльевых пулеметов).

Messerschmitt Bf.109C

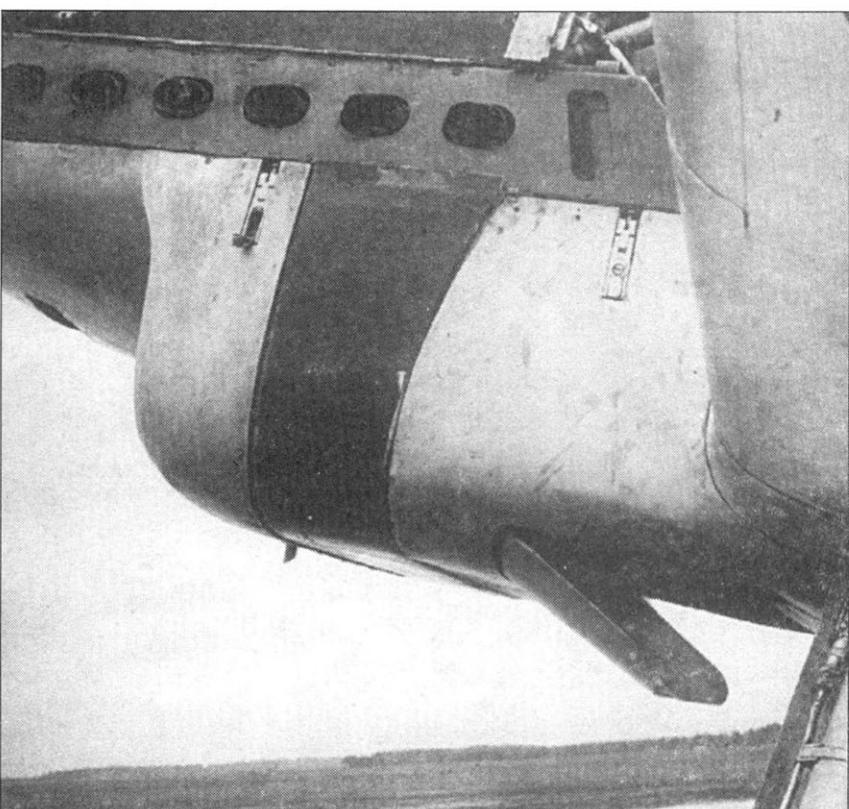
Bf.109 V8, V9 и V10 послужили опытными самолетами серии C, которая должна была стать основной с двигателями Jumo. V8 и V9 получили радиатор новой формы и дополнительные воздухозаборники, но стандартный Bf.109C не имел последних и получил более объемный туннельный радиатор. Маслорадиатор размещался по образу Bf.109B. Так как проблемы с установкой пулемета в развале цилиндров продолжались, на Bf.109 V8 была добавлена пара крыльевых пулеметов сразу за стойками шасси. Это потребовало некоторого изменения и усиления конструкции крыла. Огневые испытания приводили к повреждению передней кромки крыла, а небольшой



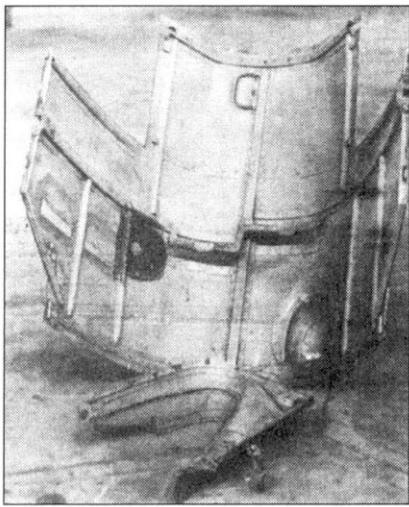
Передняя нижняя крышка капота.



Винт истребителя Bf109B-1 с целлулоидным покрытием фирмы «Шварц».

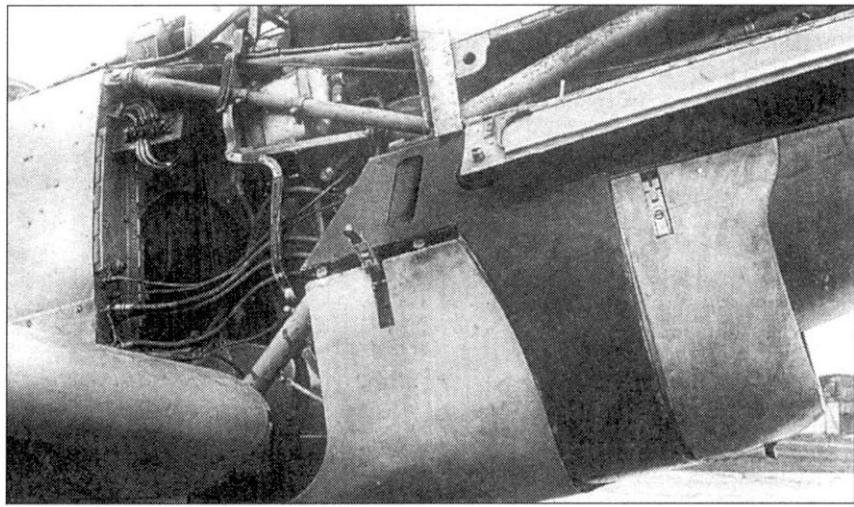


Обтекатель радиатора водяного охлаждения.



Задняя верхняя крышка капота двигателя и боковой обтекатель.

флаттер элеронов был легко устранен. Но в целом испытания были успешными, и Bf.109C-1 получили крыльевые пулеметы. Потом вооружение с Bf.109 V8 было снято, а двигатель Jumo 210Da был заменен на Jumo 210Ga. В таком виде самолет участвовал в состязаниях в Цюрихе в июле 1937 г. Bf.109 V9 был в целом подобен Bf.109 V8, но крыльевые пулеметы были заменены на 20-мм пушки MG FF. Доводка пушечных установок затянулась, и только самолеты серии Е получили пушки. Bf.109 V10 первоначально получил двигатель Jumo 210G, но в июне 1937 г на него был поставлен первый вариант двига-

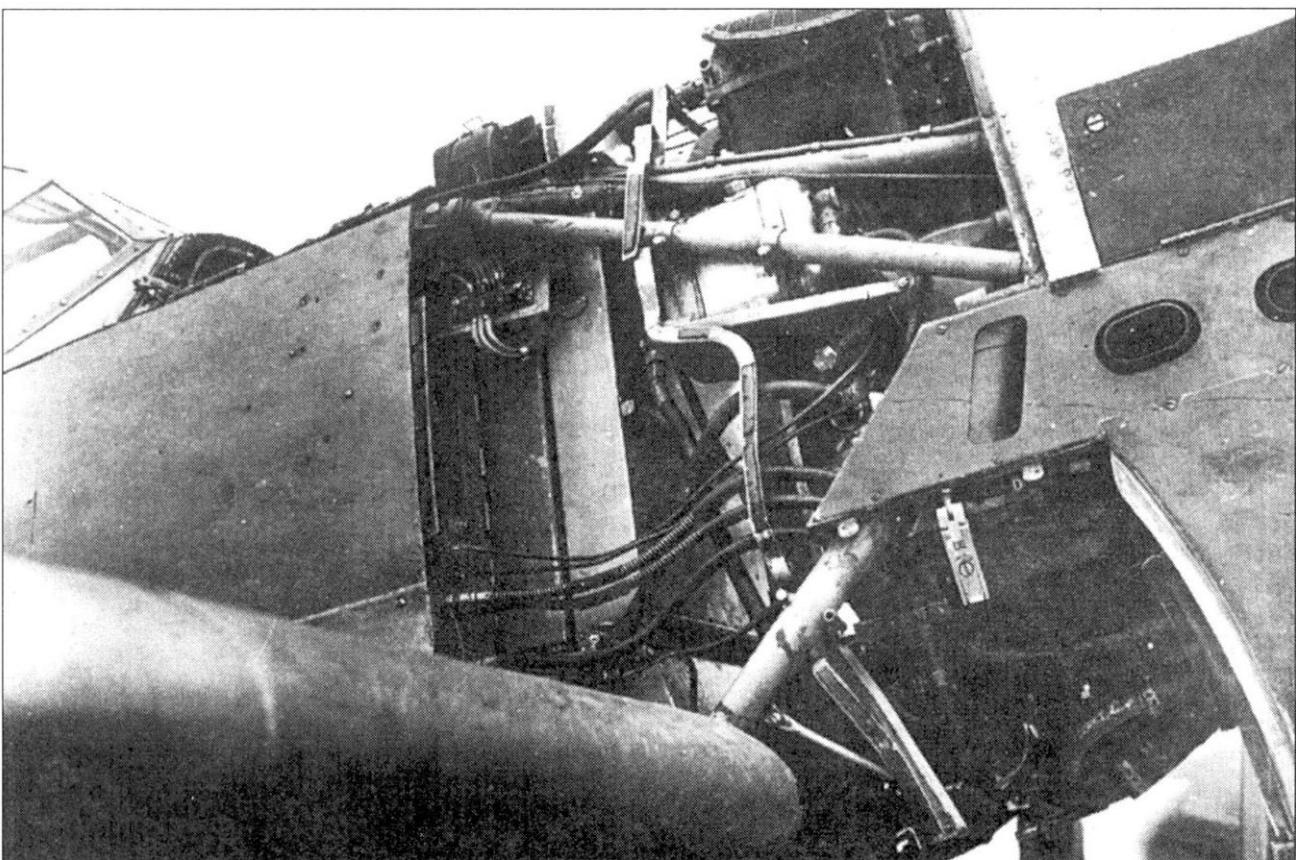


Правый борт носовой части фюзеляжа Bf109B-1.

теля «Даймлер-Бенц» DB 600Aa взлетной мощностью 960 л.с. Этот самолет был списан во время аварии в Цюрихе, как уже упоминалось выше. Bf.109 V11 также был модифицирован под новый двигатель.

В ноябре 1937 г на Bf.109B была перевооружена четвертая группа - II/JG 234 «Шлагетер» в Дюссельдорфе. Первый самолет был получен 13-го числа. До конца года к поставкам самолета подключился завод «Физелера» в Касселе, который выпускал Bf.109B-2 по лицензии. «Эрла машиненверке» к этому времени уже почти подготовила оснастку под производство Bf.109C, заказ также получила «Фокке-Вульф»

в Бремене. Поставки Bf.109C-1 начались весной 1938 г. Этот вариант был оснащен двигателем Jumo 210Ga с радиатором большего сечения и переделанными выхлопными трубами. Вооружение состояло из четырех пулеметов MG 17. Крыльевые пулеметы имели по 420 патронов на ствол, а фюзеляжные - 500 патронов. Как и в предыдущих случаях, первые серийные Bf.109C-1 были тут же направлены в Испанию в состав легиона «Кондор». В течение лета свои Bf.109B-1 на Bf.109C-1 стала заменять I/JG 132. В Испанию ушли Bf.109B, C, D - всего 90. Плюс еще 40 Bf.109E, всего с опытными - 132 «стодевятых»



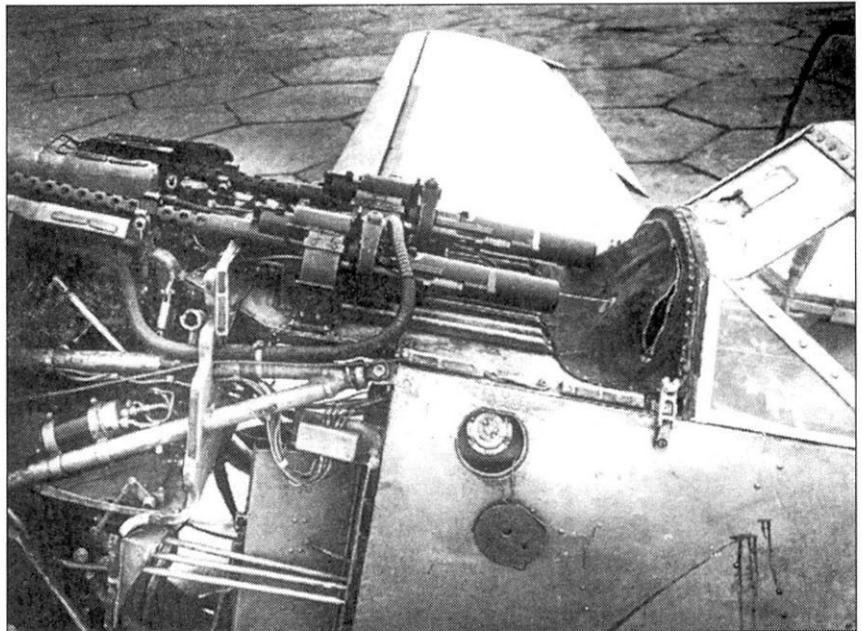
Правый борт носовой части, хорошо видны патронные ящики.

Последние были направлены в 3-ю эскадрилью 88-го истребительной группы, сменив там в июле 1938 г He.51. Кроме более тяжелого вооружения и более мощного двигателя Bf.109C-1 получил радиостанцию FuG 7 R/T, что для того времени было очень важно. Радиостанция давала не только преимущество в воздушном бою, но и позволяла самолетам эффективно вести штурмовку по наведению с земли. Одновременно с Bf.109C-1 в 88-ю группу поступили He.112B-0. На аэродроме Теруель их облетал самый опытный пилот франкистов Гарсия Морато. По результатам его заключения правительство мятежников запросило поставок Bf.109 для вооружения «эскадрильи де Саза».

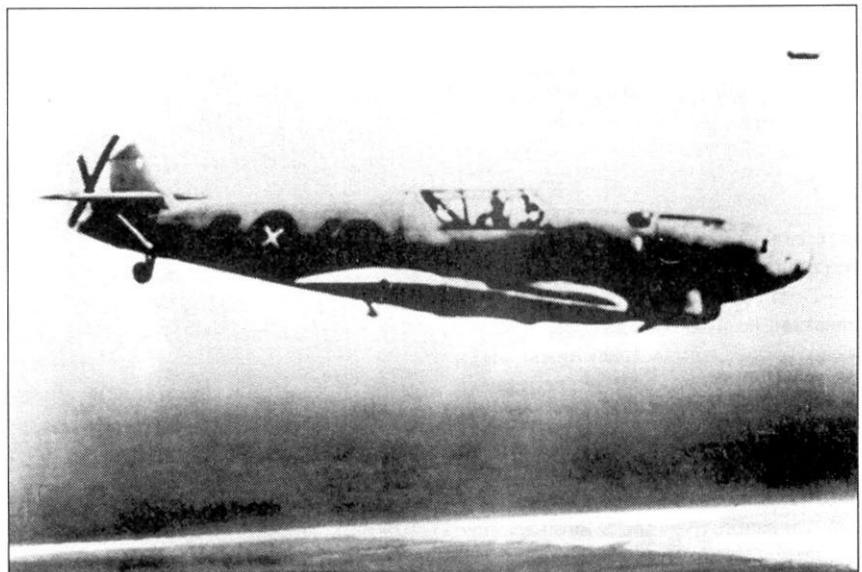
Испанские пилоты уже имели возможность опробовать Bf.109 в составе легиона «Кондор». Немецкое верховное командование, опасаясь силовой реакции Англии и Франции на судетский кризис, отозвало из легиона часть опытных пилотов. Это заставило пополнить 88-ю истребительную группу испанскими пилотами. Впервые испанцы приняли участие в боях на Bf.109 в октябре 1938 г во время битвы на Эбро. К этому времени в 88-й истребительной группе было три эскадрильи с Bf.109, которые действовали с Ля Сеня в Таррагоне.

Успех Bf.109 и теперь международная известность профессора Вилли Мессершмитта позволили совету директоров «Байерише флюгцойтерке» сыграть на этом - Мессершмитт был довольно быстро избран председателем правления и управляющим директором, а 11 июля 1938 г его именем была названа и компания, став «Мессершмитт А.Г.». Все патенты и авторские права, полученные «Мессершмитт Г.м.б.Х.» за последние два года стали собственностью новой фирмы. Известность Мессершмитта и Bf.109 была упрочена установлением 11 ноября 1937 г мирового рекорда скорости для сухопутных самолетов. Тогда Германн Вурстер достиг на Bf.109 V13 скорости 607 км/ч. Полет проходил по всем правилам ФАИ - было сделано два захода на мерной дистанции 3 км и высоте не выше 75 м. Для рекордного полета Bf.109 V13 был оснащен специально форсированным двигателем DB 601 мощностью 1650 л.с. Вурстеру действительно удалось поднять престиж немецкой авиации - впервые немецкий пилот установил рекорд скорости для сухопутных самолетов.

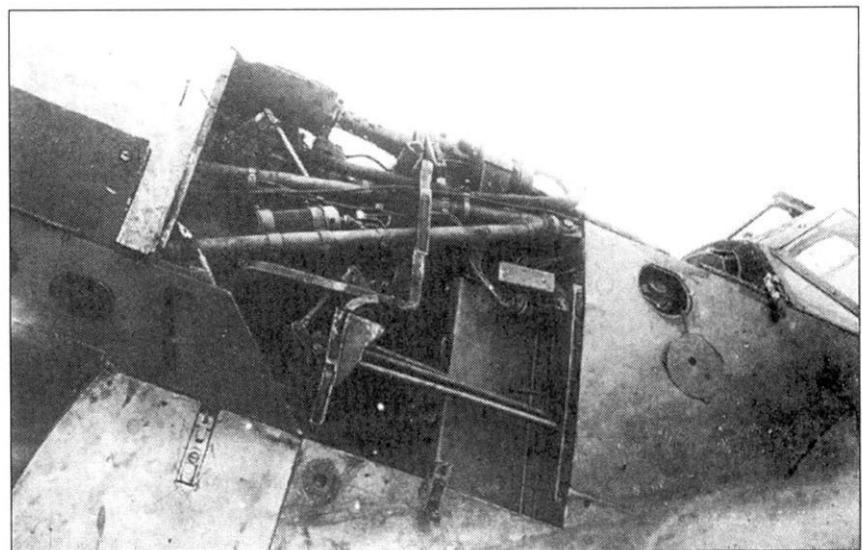
1938 г оказался очень важным в судьбах и люфтваффе, и истребителя. Производство Bf.109 с двигателем Jumo 210 продолжалось весь год, хотя



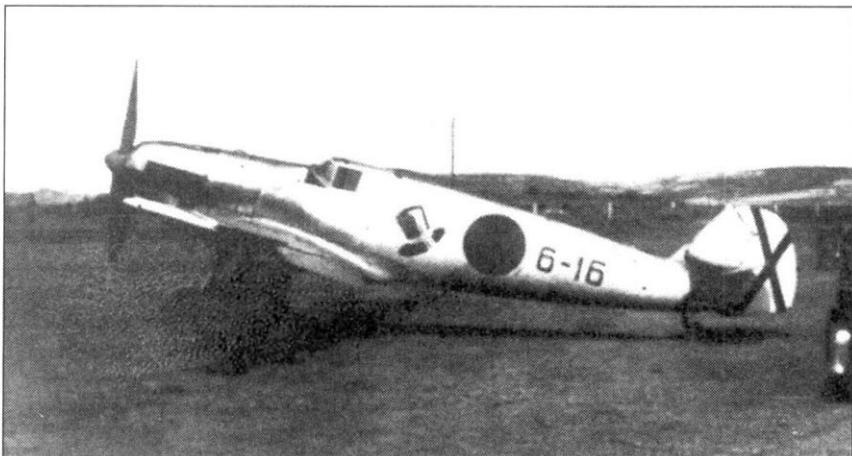
Установка пулеметов в носовой части Bf109B-1.



Истребитель Bf109B-1 в полете, лето 1938 года.



Левый борт носовой части истребителя Bf109B-1, лючок прикрывающий горловину маслобака открыт.



Один из последних Bf 109B-1 из 2-й эскадрильи легиона «Кондор» отправленных в Испанию.

уже шли активные работы под новые двигатели DB 600 и DB 601. В конце осени несколько Bf.109D с новыми двигателями поступили в I/JG 131 в Йесау. К этому времени проблема с охлаждением пулемета в развале цилиндров была практически решена. В результате появился Bf.109C-2 с пятым пулеметом, стреляющим через кок. Еще один вариант Bf.109C-4 отличался установкой в развале цилиндров пушки MG FF, но он так и не попал в строевые части, а несколько выпущенных самолетов использовалось для различных испытаний.

1 августа 1938 г в первой линии люфтваффе имелось 643 истребителя, из которых около половины были Bf.109. Производству истребителей было уделено такое внимание, что истребительные группы не успевали осваивать только что выпущенные самолеты. К производству Bf.109 был подключен завод «Арадо» в Варнемюнде, и кроме завода Мессершмитта истребитель еще выпускался на «Эрле», «Физелере» и «Фокке-Вульфе». В результате на 19 сентября 1938 г штаб

люфтваффе числил 583 истребителя Bf.109 всех типов, из которых 510 были боеспособными. Большинство из них состояло на вооружении строевых частей, хотя Bf.109B планировалось снять с вооружения, так как модель с «Даймлер-Бенцом», якобы, уже пошла в серию. Но реально серьезные проблемы с поставками двигателей «Даймлер-Бенца» заставили сохранить в производстве вариант с двигателем «Юмо».

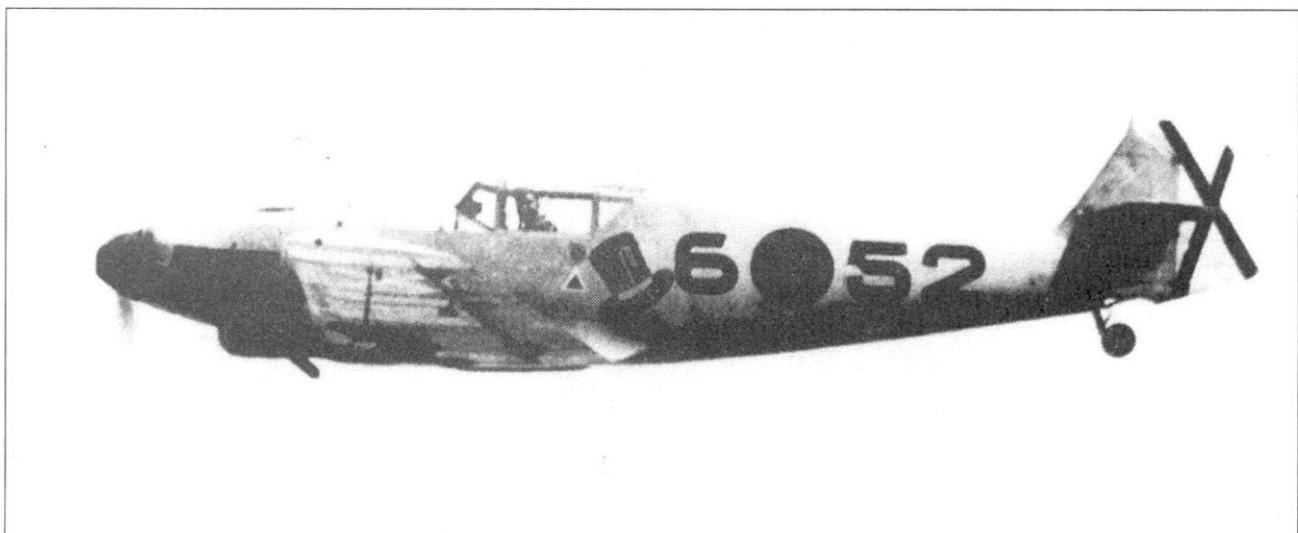
В связи с запланированным спуском на воду первого немецкого авианосца, еще известного как авианосец «А», 1 августа 1938 г в Киль-Хальтеннау была сформирована первая часть палубной авиации - 186-я авианосная группа. Первоначально она состояла из 4-й авианосной эскадрильи пикировщиков с Ju.87A и 6-й истребительной эскадрильи с Bf.109B. Последняя летом следующего года была дополнена 5-й истребительной эскадрильей с Bf.109B. Планировалось, что обе эскадрильи будут перевооружены на специализированные палубные истребители на базе Bf.109, а пока они использовались в качестве береговых.

1 ноября 1938 г люфтваффе претерпели серьезную реорганизацию. Впервые истребительная авиация была разделена на две части - «легкие» (leichten) и «тяжелые» (schweren) истребительные группы. Последние 1 января 1939 г стали группами «охотников» (Zerstörer). Кроме I/JG 130, которая была вооружена Bf.109C и Bf.109D, и одной или двух групп, вроде I/JG 133, ожидающих перевооружения, все «легкие» группы были вооружены либо Bf.109B, либо Bf.109C. 1 января 1939 г «тяжелые группы» были переименованы в группы «охотников». JG 141 стал ZG 1, I группа эскадры вскоре после этого была перевооружена на Bf 110. JG 142 стала ZG 26 «Хорст Вессель», JG 143 стала ZG 52, а JG 144 стала ZG 76 - ее 2-я группа получила Bf.109B, а 1-я - Bf 110.

В начале 1939 г на «Мессершмитт» зачастали иностранные делегации, что привело к нескольким контрактам на экспорт истребителя. Первым было получено разрешение на экспорт в Швейцарию.

Практически всех без исключения потенциальных покупателей интересовал вариант под двигатели «Даймлер-Бенц», которые к тому времени поступали в люфтваффе в ограниченном количестве. Зато швейцарцы согласились купить 10 машин Bf.109C с двигателем Jumo, так как очень нуждались в современном истребителе.

Первый Bf.109C поступил в Швейцарию 17 декабря 1938 г, а 10-й - 19 января 1939 г. По сути это были гибриды Bf.109B под двигатель Jumo 210Da с вооружением Bf.109C-1. Самолеты перегонялись из Аугсбурга в Швейцарию пилотами заказчика, причем практически не имели оборудования. Радиостанции и вооружение ставились уже в Швейцарии. Швейцарские самолеты вооружались четырьмя



Bf 109D-1 легиона «Кондор» в полете. Хорошо видна эмблема второй эскадрильи - «Цилиндр».

7,45-мм пулеметами. Фюзеляжная пара пулеметов имела 480 патронов на ствол, а крыльевая - 418. Истребители поступили 15-ю «флигеркомпанию».

Вооружение Bf.190C: 4 7,9-мм пулемета MG 17 с 500 патронами на ствол (два фюзеляжных имели 500 патронов на ствол и 420 патронов для крыльевых пулеметов).

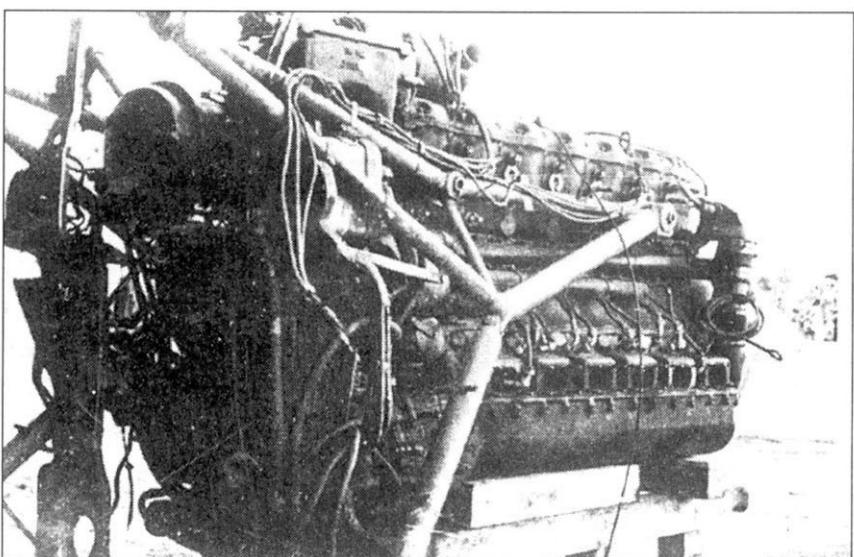
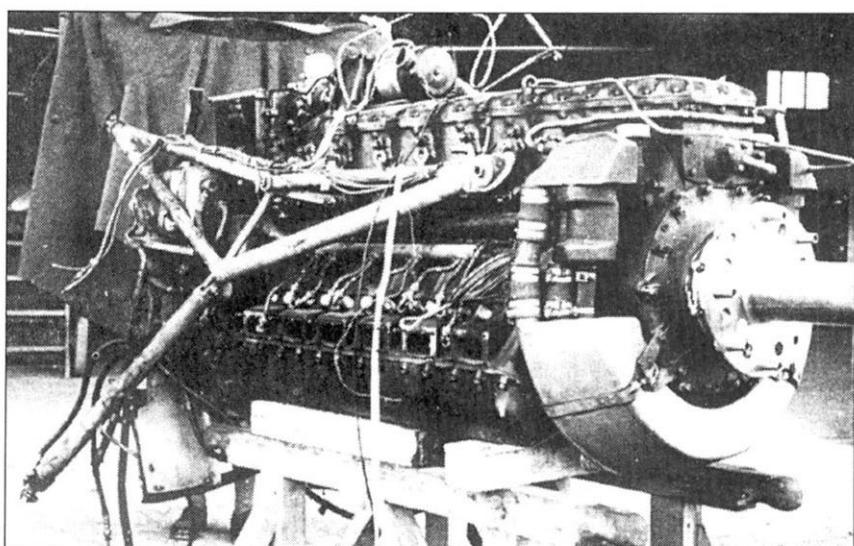
Messerschmitt Bf.109D

В июле 1938 года известный в мире американский пилот Альфорд Вильямс - близкий друг Удета - прилетел в Германию на «Гульфхоке» G-22 фирмы «Грумман» и получил разрешение подняться в воздух на Bf.109D. Вильямс потом составил отчет о своем полете, где он назвал Bf.109 лучшим истребителем в мире. Не известно какие были бы его оценки, если бы кроме Bf.109 он облетал еще и «Харрикейн» или «Спитфайр». Его оценка в основном базировалась на той информации, которую ему предоставили в Германии. К тому же Вильямсу не сказали, что самолет, на котором он летал, имел гораздо более мощный мотор, чем те которые состояли на вооружении истребительных эскадрилий.

С самого начала работ по Bf.109 планировалась установка на него двигателя DB 600 - 12-цилиндрового, типа перевернутой V, жидкостного охлаждения, работа над которым началась на «Даймлер-Бенце» в 1932 г.

В самом деле, первоначальные требования воздушного штаба предусматривали взаимозаменяемость двигательных установок DB 600 и Jumo 210. Еще в июне 1937 г на Bf.109 V10 двигатель Jumo 210G заменили на DB 600Aa. Таким образом он стал первым опытным самолетом Bf.109D. Правда, в рождении последнего эта опытная машина сыграла мало роли, так как была разбита в Цюрихе. V11, V12 и V13 (первоначально последние предсерийные Bf.109B-0) были оснащены новым двигателем, а последний получил специально форсированный DB 601, что и принесло Германии мировой рекорд скорости среди сухопутных самолетов.

Bf.109D был по сути промежуточным решением в ожидании поступления Bf.109E с двигателем DB 601, хотя и имел характеристики гораздо более высокие, чем вариант с Jumo 210. Тому были три причины. Главной из них было то, что с самого начала - с 1933 г люфтваффе делали основную ставку на бомбардировочную авиацию, которую следовало создать как можно скорее, чтобы избежать возможного противодействия немецкому вооружению со стороны Англии и



Двигатель Jumo 210 с моторамой.

Франции. Таким образом приоритетными были поставки DB 600 для «Хейнкеля» He 111. К 1938 г взгляды переменились диаметральным образом, а двигатель DB 600 уже заменялся в производстве на DB 601. В результате РЛМ решило ограничиться выпуском небольшого числа Bf.109D под DB 600, а основной упор сделал на Bf.109E с DB 601. Всего было выпущено меньше 200 Bf.109D. Третьей причиной было то, что DB 600 был не особо доведенным, и тем более не годился для одномоторного истребителя из-за недостаточной надежности.

DB 601 имел почти те же размеры, что и DB 600. Цилиндры и поршни остались без изменений. Карбюратор первого был заменен на непосредственный впрыск топлива на втором. Степень сжатия увеличили с 6,5 до 6,9, наддув усилили, а нагнетатель получил автоматическую систему регулирования наддува при помощи гидромуфты. Непосредственный впрыск топлива снижал его расход, позволяя исполь-

зовывать бензин с меньшим октановым числом и в отличии от карбюратора позволял мотору долго работать при отрицательных перегрузках. Однако все эти новшества потребовали длительной доводки, а решение о снятии с производства DB 600 было уже принято. Как следствие, к концу 1938 г DB 601 фактически еще не было в достаточном количестве, а производство DB 600 уже еле теплилось. Так что Bf.109 с Jumo 210 оставался в производстве на шесть месяцев дольше, чем планировалось.

Небольшая установочная партия Bf.109D с DB 600Aa была заказана в конце осени 1937 г. Подобно установочной партии В-серии все они получили номера «ферзух», но послужили для доводки уже самолетов серии «Е». Так Bf.109D-01 и D-02 стали Bf.109 V14 D-IRTT и Bf.109 V15 D-IPHR. Вслед за ними со сборочной линии сталиходить Bf.109D-1, поставки которых в 1-ю группу 131-й истребительной эскадры начались весной 1938 г.



Bf 109B-1 легиона «Кондор» над окопами республиканских войск.

Bf.109D-1 за противопожарной перегородкой практически не отличался от Bf.109C. Была только увеличена толщина обшивки, усилены полки лонжеронов, усилены стойки шасси. DB 600A работал на управляемый электроприводом, трехлопастный, металлический винт изменяемого шага. Двигатель ставился на мотораму, прикрепленную к шпангоуту четырьмя болтами. Большой туннельный радиатор под носом самолета был заменен на небольшой маслорадиатор. Гликолевые радиаторы же были перенесены под крыло, что потребовало сделать в его конструкции дополнительные вырезы и, как следствие, усилить дополнительной пластиной. Воздухозаборник нагнетателя был установлен над портом выхлопных патрубков. Емкость фюзеляжного бака, повторявшего контур сиденья пилота, была увеличена до 400 л.

Брони никакой не было. Вооружение состояло из двух 7,9-мм пулеметов MG 17 с 500 патронами на ствол и 20-мм пушки MG FF/M со 160 снарядами. Пулеметы были установлены перед кабиной и синхронизированы для стрельбы через винт, а пушка монтировалась непосредственно на картере двигателя и стреляла через кок винта.

Что эффективно снижало ее отдачу. Позже было установлено, что MG FF оказалась не совсем подходящей для такой установки и ее на Bf.109D-1 не ставили, а боезапас MG 17 увеличили до 1000 патронов на ствол. Более мощным был вариант Bf.109D-2 с еще двумя крыльевыми MG 17, а Bf.109D-3 имел две крыльевые MG FF, но они не выпускались серийно в ожидании готовности Bf.109E.

В целом управляемость Bf.109D-1 была аналогичной истребителю с Jumo 210, несмотря на заметное увеличение веса и, как следствие, радиуса виража. Управляемость на больших скоростях несколько ухудшилась, а в остальном все было отлично. Взлет с опущенными на 200 закрылками был чрезвычайно коротким, скороподъемность - отличной. Летные данные на высоте были хорошими, хотя самолет имел очень большую скорость сваливания. Сваливание происходило без попадания в штопор, при этом самолет предупреждал о приближении к опасному режиму тряской элеронов. Элероны были связаны с закрылками и зависали на 110 при выпуске последних. Большая носовая центровка балансировалась сменой угла установки стабилизатора, который варировался от +30 до -80.

Боевая карьера Bf.109D-1 оказалась короткой, как и его производство, хотя до снятия с вооружения в конце 1940 г самолет побывал в довольно большом числе частей. Bf.109D-1 поступил на вооружение 1-ой группы JG 131 в Йесау весной 1938 г. В течение года с формированием командования истребительных групп ее переименовали в I/JG 130, а с созданием весной 1939 г воздушных флотов - в I/JG 1. До начала польской компании эта группа сменила свои Bf.109D на Bf.109E. Недолго Bf.109D-1 служили в I/ZG 1 (бывшей 1-й группы 141-й эскадры тяжелых истребителей) в Ютербог-Дамме. Весной и летом 1939 г их заменили на Bf 110. Дольше истребитель служил в 2-й и 26-й эскадрах «охотников».

I/ZG 2 (бывшая I/JG 231) была пере вооружена с Bf.109B на Bf.109D-1 весной 1939 г. Это оказалась единственная часть, использовавшая истребители данного типа в польской компании, правда, под обозначением J.Gr.102. В этой компании J.Gr.102 (или I/ZG 2) располагалась в Гросс-Штейн, к югу от Оппельна в Верхней Силезии.

Группа находилась в подчинении воздушного командования специальных операций во главе с Вольфрамом фон Рихтгофеном. Bf.109D-1 из

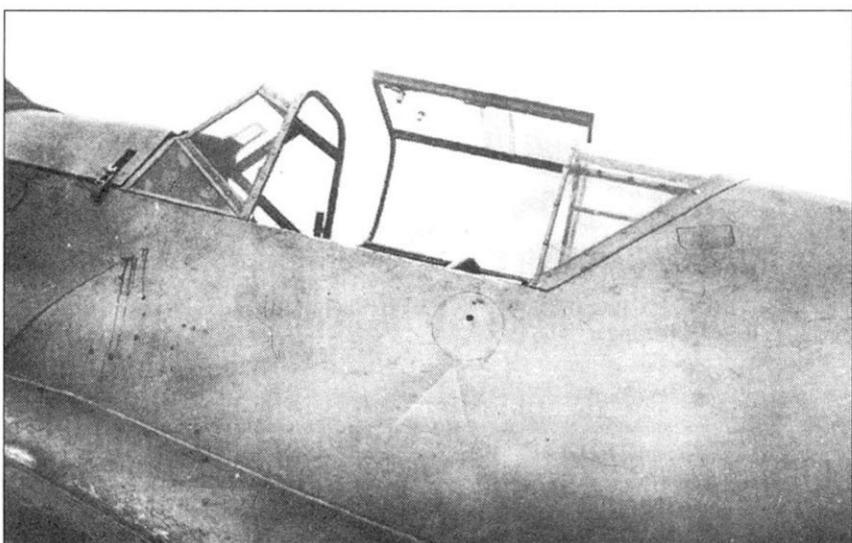
этой группы должны были прикрывать Ju 87B из I и II/St.G.77 и Hs 123A из II(Shl.)/LG 2, но, так как противодействие со стороны польских истребителей было слабым, истребители использовались для штурмовок наземных целей. С завершением польской компании Bf.109D-1 были сменены на Bf 110. При этом было восстановлено название группы I/ZG 2. ZG 26 «Хорст Вес-сель» (бывшая 142-я эскадра тяжелых истребителей) с тремя группами в Дортмунде, Верле и Липпштадте почти полностью была вооружена Bf.109. Истребители Bf.109D-1 были в одной из эскадрилий 1-ой группы (остальные были вооружены Bf.109B и Bf.109C, как и вся 3-я группа) и во всех трех эскадрильях 2-й группы. Но в польской компании эта эскадра практически не участвовала, а до конца года была перевооружена на Bf 110C-1.

В течение первых недель боев была срочно сформирована 2-я группа 52-й истребительной эскадры, получившая Bf.109D-1 из I/ZG 1 вскоре после перевооружения на Bf.109E. Несмотря на снятие истребителей серии D с вооружения истребительных эскадр и эскадр «охотников», боевая карьера самолета на этом не закончилась.

Летом 1939 была сформирована эскадрилья ночных истребителей 10.(Nacht)JG 26, предназначенная для выработки тактики ночного перехвата. Первоначально это подразделение было вооружено Ar 68 и Bf.109B, а позже получило Bf.109C. К концу августа 1939 г. была сформирована вторая такая эскадрилья 10.(Nacht)JG 2, получившая Bf.109C. В ноябре 1939 г 10.(Nacht)JG 26 была перебазирована в Йегер, в Восточном Фризланде. Там она вошла в со-



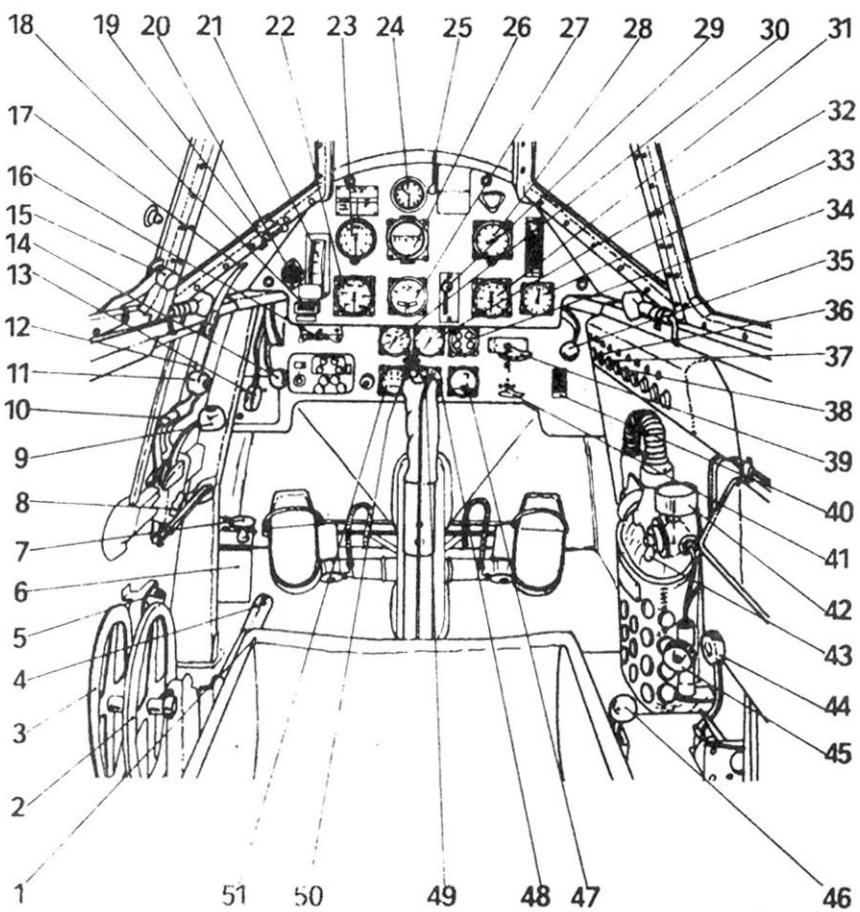
Открытый багажный отсек B-1, видна аккумуляторная яма.



Фонарь кабины Bf109B-1, вид с левого борта.



Bf109E Вернера Мельдерса, на киле видны отметки о семи победах в воздушных боях.



Кабина Bf 109 D-1

1. Кресло пилота.
2. Штурвальчик перекладки угла установки стабилизатора.
3. Штурвальчик управления закрылками.
4. Ручка регулирования высоты кресла пилота.
5. Указатель положения стабилизатора.
6. Регулятор впрыска топлива в двигатель.
7. Помпа подкачки топлива в двигатель.
8. Перекрывной топливный кран.
9. Рычаг управления выпуска шасси.
10. Рычаг переключения управления двигателем на полный газ.
11. Рычаг управления двигателем.
12. Таблица данных запуска двигателя.
13. Рычаг управления системой охлаждения двигателя.
14. Предохранительный рычаг пулемётов.
15. Рычаг замка фонаря кабины.
16. Тумблер запуска двигателя.
17. Рычаг аварийного сброса фонаря.
18. Сигнализатор обогрева кабины.
19. Замок открытого положения форточки.
20. Выключатель электросистемы.
21. Выключатель зажигания.
22. Указатель скорости.
23. Указатель высоты.
24. Часы.
25. Рычаг включения вентиляции кабины.
26. Авиагоризонт.
27. Указатель крена.
28. Указатель давления.
29. Ручка перекладки угла атаки винта.
30. Указатель остатка топлива.
31. Указатель оборотов двигателя.
32. Указатель расхода масла.
33. Вариометр.
34. Индикатор положения шасси.
35. Рычаг ручной помпы топлива.
36. Панель контрольных ламп.
37. Выключатель контрольных ламп.
38. Выключатель обогрева кабины.
39. Рычаг уборки и выпуска шасси.
40. Механический указатель положения шасси.
41. Рычаг аварийного выпуска шасси.
42. Кислородный прибор.
43. Регулятор подачи кислорода.
44. Топливный перекрывной кран.
45. Кислородный перекрывной кран.
46. Регулятор педалей ножного управления.
47. Указатель температуры охлаждающей жидкости.
48. Выключатель указателя температуры масла.
49. Указатель температуры масла.
50. Лампа аварийного остатка топлива.
51. Топливомер.

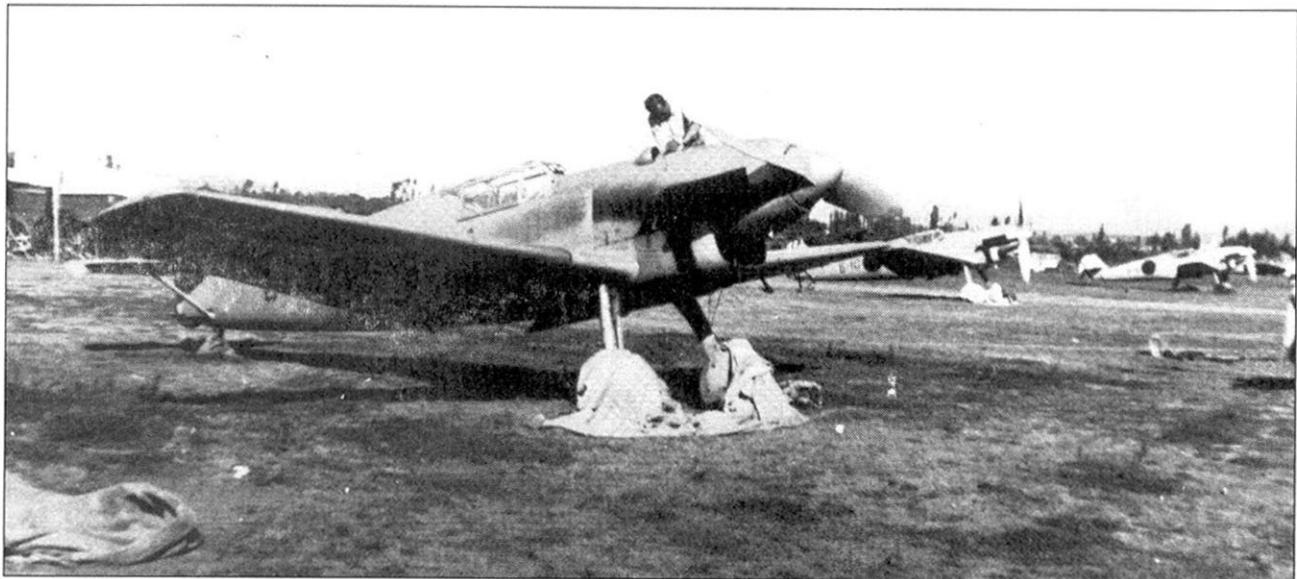


Воздушный винт Bf109D.

став истребительной авиации области Гелиголанд Бигхт под командованием Карла Шумахера. В состав этих сил входили Bf.109E из II/JG 77, Bf.109C из II/JG 186 (которая действовала в составе 77-й эскадры в качестве третьей группы), Bf.109B и Bf.109E из II/ZG 1, Bf.110C из I/ZG 76 - все это, так называемая, эскадра «Шумахер». До конца года 10.(Nacht)/JG 2 была дополнена 11.(Nacht)/JG 2 с Bf.109D-1. Эти две эскадрильи были сведены в IV/JG 2 и в феврале 1940 г были переведены в область Гелиголанд Бигхт. Там группа получила третью эскадрилью - 10.(Nacht)/JG 26 (к тому времени перевооруженную на Bf.109D-1). Bf.109D-1 использовались в ПВО северной Германии до середины 1940 г, после чего они окончательно были сняты с вооружения.



Истребитель-биплан He-51, на смену которому пришел Bf109.



Подготовка Bf109B-1 из 2.J/88 к боевому вылету.

В ряде аспектов Bf.109D был отличным боевым самолетом, и эти качества в основном перешли к Bf.109E, выпускавшемуся в большом количестве. Всего было выпущено меньше 200 истребителей с двигателями DB 600. Три Bf.109D-1 вместе с тремя He 112B-1 были представлены для выбора венгерским BBC, которые заказали 40 Bf.109E, но этот контракт так и не состоялся.

Вооружение: 1 20-мм пушка MG FF/M со 160 снарядами на ствол и 2 7,9-мм пулемета MG 17 с 500 патронами на ствол.

Messerschmitt Bf.109E

Среди двух наиболее многочисленных серий Bf.109E «Эмиль» являлся пикиком четырехлетнего развития типа; он был равен элите истребителей своего времени, а многих просто превосходил.

Серийные Bf.109E произошли от прототипа Bf.109V-14, впервые поднявшегося летом 1938 года. Сперва основным шагом вперед был новый 1100-сильный двигатель DB 601A с непосредственным впрыском и улучшенным нагнетанием. Вооружение состояло из двух MG 17 над мотором и двух пушек MG FF в крыльях. На V-15 испытывалась мотор-пушка (получившая официальный статус на серии D-0) однако он не имел крыльевого вооружения; 10 предсерийных Bf.109E-0, появившихся в конце 1938, поначалу имели два крыльевых и два надмоторных пулемета.

Первый Bf.109E-1 покинул цех в начале 1939, будучи по всем международным стандартам грозной боевой машиной. С двумя MG 17 над мотором (по 1000 патронов на ствол) и двумя пушками MG FF (60 снарядов на ствол) в крыльях он давал залп 132 кг/мин. На 3749 м высоты скорость 570

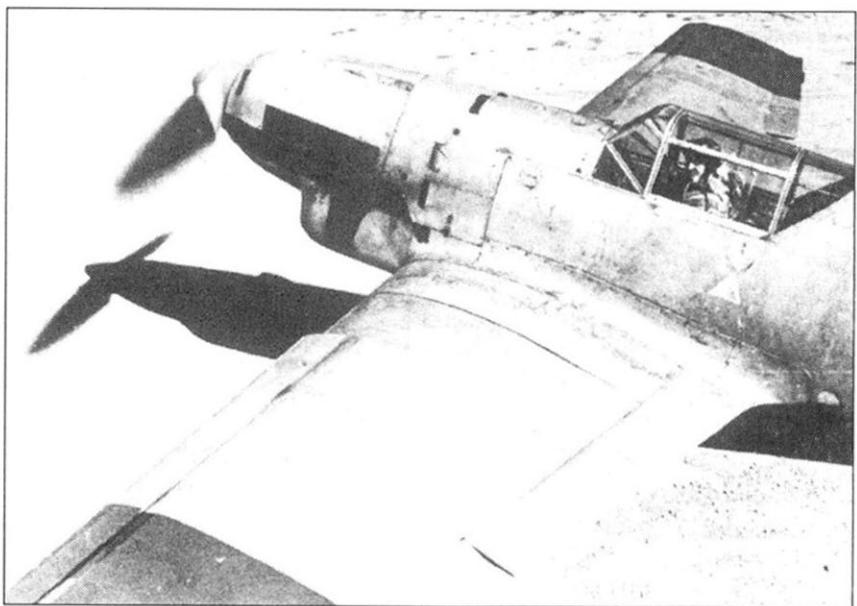
км/ч была впечатляющей; скороподъемность 15,8 м/сек и потолок в 10973 м были рангом выше, чем у морально устаревших противников, которых он мог бы встретить в первые месяцы войны. Истребительно-бомбардировочный вариант Bf.109E-1/B имел держатели для четырех 50 или одной 250-кг бомб; стрелковый прицел Carl Zeiss Revi использовался и как бомбардировочный. (Рекомендованная скорость пикирования со средних и больших высот для бомбоудара была 600 и 648 км/ч соответственно.)

Пятнадцать E-1 попали в Испанию в конце весны 1939; два из них имели коды 6.117 и 6.130. Bf.109E-1 с кодом 6.106 (зав. N. 790) передали BBC Испании из состава Condor Legion всего после 25 летных часов в техническом формуляре. После более чем пятнадцатилетней службы в различных истребительных частях и учебных цен-

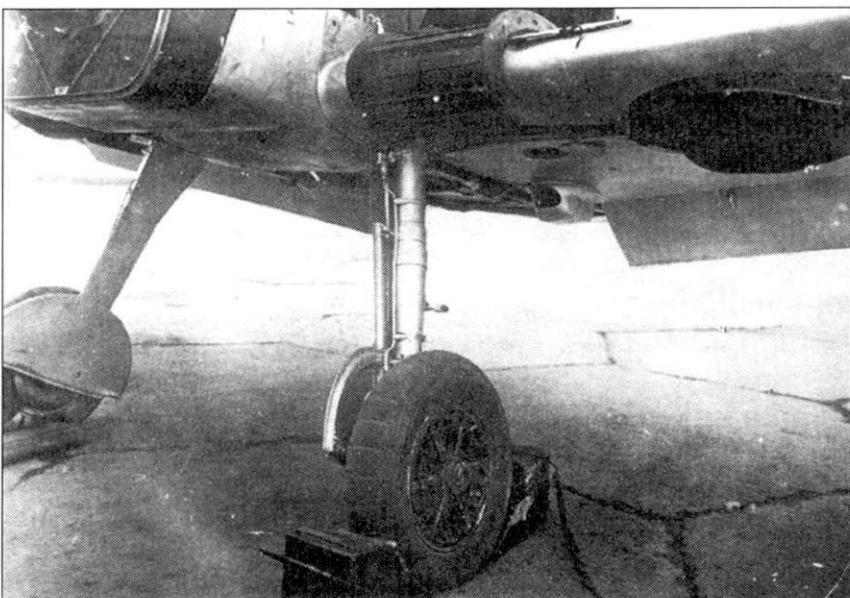
трах он был передан в авиашколу первоначального обучения в Логроно в 1954 как учебное пособие, найденный в 1960 году Мюнхенским Дойчмузеем самолет восстановили на «Hispano Aviation» в Севилье и выставили в Мюнхене в камуфляже JG 26 «Shlageter».

К началу 1939 года выпуск Bf.109 передали из Аугсбурга в Регенсбург из соображений увеличения производственных площадей для Bf.110. Крупные субподрядные работы начались на заводах «Ago» (Ошерслебен), «Erla» (Лейпциг), «Arado» (Варнемюнде) и «WNF» (Делиц и Винер-ойштадт). Из 1540 поставленных к 1939 машин менее чем 150 выпустили на «Messerschmitt AG» (как была переименована «BFW» в июле 1938 года).

При вторжении в Польшу 01.09.39 года Luftwaffe имели 12 истребительных групп с 850-ю Bf.109E-1 и E-1/B.



Французский летчик Константин Розанов в кабине Bf109B-1.



Основные стойки шасси Bf109B-1.

Тринадцатая авиа часть была оснащена Arado Ar.68 и примерно 235 Bf.109D-1, объединенных в эскадру тяжелых истребителей. Самолеты-истребители тогда не летали в истребительных эскадрах, но на бумаге они были сведены в JG 1, JG 2, JG 3, JG 26, JG 51, JG 52 и JG 53. Одна из истребительных групп имела статус LG 1, которая включала штабфель с машинами, оснащенными прожекторами, предназначенный для ночных боев на Bf.109E-1. Война в Польше была такой короткой, что истребительная авиация не получила полного представления о своем мастерстве и организованности в боевых условиях, так как действия в основном велись легкобомбардировочными и штурмовыми подразделениями.

Вероятно, первым обменом любезностями в виде залпов бортового оружия Bf.109 и Bf.110 с RAF стал рейд 24 бомбардировщиков Wellington из 9, 37 и 149-го дивизионов RAF на Вильгельмсхафен 18.12.39 года. Bf.109 из III/JG 77 с большим успехом встретили и сбили 12 бомбардировщиков при потере 2 и нескольких поврежденных огнем кормовых четырех пулеметных турелей Bf.109; это был первый случай применения действенной кормовой защиты при столкновении с Luftwaffe. Лейтенант Иоханнес Штайнхофф, штабфель капитан 3/JG 77, сбил 2 бомбардировщика, к концу войны стал коммодором JG 7, летавшей на Me.262, имея 176 подтвержденных воздушных побед.

В этом бою участвовали Bf.109E-3, улучшенный подтип, поступивший в Luftwaffe к концу 1939 года. С двумя синхронизированными MG 17 в носу, двумя крыльевыми пушками и мотор-



Летчик 2.J/88 капитан Гюнтер Люtzow. 19 марта 1937 года.

пушкой MG FF/M (хотя и установленная, эта пушка игнорировалась большинством пилотов, так как она вызывала сильную вибрацию при стрельбе), E-3 стал самым многочисленным в серии; 1868 было поставлено в 1940, причем было несколько экспортных партий: 40 в Венгрию, 5 в СССР, 2 в Японию (где намечался, но был аннулирован, серийный выпуск на фирме «Kawasaki»), 73 в Югославию, 19 в Болгарию, 16 в Словакию и не менее 80 в Швейцарию. Последняя партия действовала в составе Fliegerkompanie 6, 15 и 21 BBC Швейцарии с бортовыми номерами от J-311 до J-390.

Швейцарский завод «Dornier-Werke AG» в Альтенхайне выпустил также 9 полных планеров, 4 пары крыльев и 7 фюзеляжей собранных между апрелем 1941 и марта 1946 года. Bf.109E-3 швейцарской постройки имели коды от J-391 до J-399 и опознавались по «меченым» кокам.



Захваченный республиканцами Bf109B-1.

Следующей серьезной акцией, в которой активно участвовали Bf.109E, стал блицкриг на западе; 30 E-3 из I/JG 77, поучаствовав в Норвежской кампании апреля 1940, не повидали там серьезного боя. В апреле и первой неделе мая 1940 Luftflotte 2 и 3, оснащенные истребительными силами в составе 850 Bf.109 (из JG 3, 26, 27, 51, 52, 53, 54) были размещены на западных рубежах Рейха. Armee de l'Air (BBC Франции) тогда имели около 530 истребителей в 23-х авиа группах: 11 с MS-406, 4 с Hawk 75A, остальные 8 - с Dewoitine D.520, Bloch 151 или 152. Огромное число этих машин было уничтожено прямо на земле ударом 10-го мая, подобно голландским Fokker D.XXI и пестрому составу BBC Бельгии. Голландия капитулировала 15-го мая, Бельгия - 13-ю днями позже.

В конце мая - начале июня разрозненные французские эскадрильи упорно сопротивляясь, откатывались



Bf109B-1 из второй эскадрильи легиона «Кондор».

с боями назад, что не спасло их от окончательного разгрома; однако до подписания в Компьене 22-го июня акта о капитуляции было уничтожено около 350 французских самолетов. Bf.109E наконец прошел серьезное испытание в огне Европы, достойно показав себя против французских истребителей и Hurricane Британского экспедиционного корпуса; примерно 450 последних было потеряно в этой кампании. Появление Spitfire над Дюнкерком уравняло шансы, однако головы руководства авиацией не были настроены заглянуть вперед, чтобы предвидеть будущие баталии над Ла-Маншем. Однако было и одно неприятное обстоятельство, уменьшившее вес численного преимущества Luftwaffe: немало «Эмилей» оказалось на земле из-за

недостатка топлива, не дотянув до точек подсека. Короткий радиус стал большим камнем преткновения в карьере Bf.109E.

Существующие описания различных «фаз» Битвы за Британию в своей массе основываются на противоречивых интерпретациях, вызывающих некоторую неразбериху. Некоторые из них показывают развитие событий так: удары по береговым и морским целям с переходом на аэродромы и промышленные объекты с апофеозом в дневных налетах на Лондон. К сентябрю центр тяжести сместился наочные бомбардировки и укусы истребителей типа «hit & run» («ударил и удрал»). Хронология этого периода вызывает много дискуссий, однако считается, что массовые удары группами

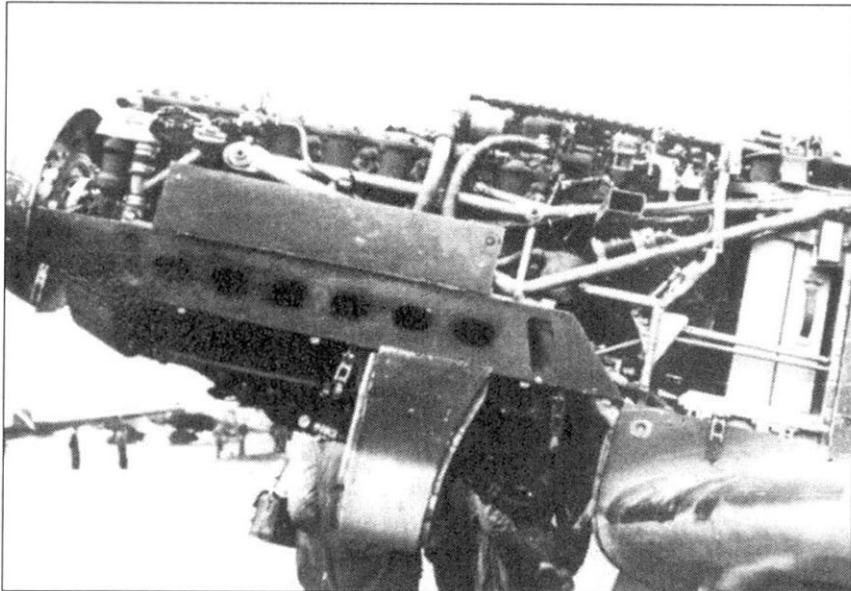
самолетов до 50 машин по морским целям в Ла Манше захватили июль. При этом FC RAF не могло активно применять радары, которые подоспели в массовом количестве гораздо позже.

Акция «Adler Tag» («День Орлов») несколько раз откладывалась, и в конце концов была назначена на 13-е августа. Первый большой рейд на побережье за 5 дней до него и удары по радарам 11-го августа были «тихим громом» перед «орлиным» ударом. Через два дня Битвы начались тяжелейшие бои: сбито 75 немецких и 34 британских самолета, и, наконец, 15-го августа расправа над пикировщиками Ju.87 и бомбардировщиками, поднявшимися без сопровождения с баз в Норвегии. Последующие три недели (до 7-го сентября) Luftwaffe были заняты тяжелыми налетами на истребительные базы RAF к северу от Лондона и изнурительными боями со Spitfire и Hurricane, пытаясь уничтожить английскую истребительную авиацию, как таковую.

Удары по Лондону, в ответ за недавнюю бомбардировку Берлина, базировались на нескольких предпосылках. Разведка дала неверную картину «уничтожения» RAF, Лондон представлялся как прекрасная цель: порт, столица, промышленный центр. Однако, через некоторое время атакующие получили достойный ответ, несмотря на то, что в первые 4-5 дней численное соотноше-



Bf109B-1 с поломанным шасси после грубой посадки.



Силовая установка Bf109B-2.



Лейтенант Петер Боддем (10 побед) в кабине своего Bf109.

ние потерь к победам было за наступающими. С 15-го сентября Luftwaffe потеряли 60 машин, т.е. в 1,79 раза больше RAF (26 машин), и стало ясно, что это долго не продлится, так как для надежной поддержки бомбардировщиков не хватает истребительных подразделений.

Пилоты Bf.109 в ходе Битвы сражались с умением, решительностью и храбростью, которые никогда не затмить пропаганде. Иногда истребительные эскадры не могли принять участия в столь необходимом прикрытии уязвимых Bf.110 и Ju.87, главным образом из-за малого боевого радиуса. В эти месяцы Bf.109E с большой нагрузкой несли службу, выполняя иной раз по несколько вылетов в день на самые разные задания - от сопровождения тяжелых бомбардировщиков до «свободной охоты». Было бы несправедливо обвинять пилотов в тяжелых потерях бомбардировщиков, тем более, что в сентябре их машины «обезобрали», когда в каждой истребительной

эскадре был сформирован штраффель с бомбовыми подвесками. Пилоты не достигли значительных результатов в этих вылетах; многие старались сбросить свои «яйца» по первой попавшейся цели, чтобы уменьшить опасную маломаневренность в недружественном небе.

Hurricane, во многом уступавший Bf.109E-3, обычно использовался больше для перехвата бомбардировщиков, чем для боя между истребителями, но он одержал много побед благодаря своей огневой мощи, предельно прочной конструкции и превосходным свойствам «огневой платформы». Spitfire же, созданный для боя с «Эмилями», вызывал у пилотов Bf.109 глубокое уважение. Хотя технические преимущества и недостатки Bf.109E в большой степени компенсировали друг друга и позволяли сражаться против Spitfire, тем не менее помимо зависимости результата в групповых боях от мастерства и решительности пилотов,

экипажи Luftwaffe постоянно не имели преимущества из-за расхода топлива, имевшегося только на 20 минут фактического боя над Англией. Битва за Британию стоила и тем и другим многих лучших асов, таких, как Вик из JG 2 или Родс-Мурхауз из 601-го дивизиона RAF, что было чувствительно.

Кроме участия «Эмилей» в величайшем сражении Битвы за Британию, эти короткокрылые истребители побывали в деле и на других театрах до их замены на Bf.109F. В ходе Битвы на фронт попали E-4, которые, кроме улучшенного вспомогательного бронирования и обзора пилота, отличались от своих предшественников в основном вооружением. Мотор-пушку сняли, а в крыльях вместо пулеметов поставили MG FF. Истребитель-бомбардировщик E-4/B нес бомбодержатели, устанавливаемые ранее на E-1/B.Bf.109E-4N, снабженный двигателем DB 601N с улучшенным впрыском топлива и турбонаддувом в своей тропической конфигурации, широко использовался в Западной Сахаре. Этот подтип эксплуатировался только в JG 27 и 53, двух эскадрах, которые вынесли главные удары в воздушной войне над Северной Африкой. Следующими вариантами в серии стали E-5 и E-6, истребители-разведчики ближнего радиуса с камерой за сидением пилота, без крыльевого оружия; они отличались только двигателем: E-5 имел DB 601A, а E-6 - 1200-сильный DB 601N. Над Средиземноморьем и Балканами вошли в строй Bf.109E-7, по сути E-4 с 300-л сбрасываемым баком. Он летал над Мальтой, а также в III/JG 77 в Греции и на Балканах. (По ironии судьбы в Балканской кампании шли бои между немецкими и югославскими пилотами, тоже летавшими на



Один из самых удачливых пилотов 2-й эскадрильи - лейтенант Пингел.



Пилоты Bf109. Слева на право: Хейно Грейсерт, Рольф Пингел, Макс Шульц, Герман Станге и Хайн Брюкер.



Испанский обслуживающий персонал у старенького He-51.

Bf.109E-3 из экспортной партии.). Bf.109E-7/U2 был штурмовиком с дополнительным бронированием двигателя и радиаторов, широко применявшимся в Северной Африке. E-7/Z оснащался форсажным устройством GM-1, впрыскивающим в нагнетатель закись азота как противодetonационную добавку и для повышения содержания кислорода в смеси. Bf.109E-8 объединил в себе все черты предыдущих типов. В конце весны 1941 появился последний серийный вариант Bf.109E-9 - разведчик без крыльевого оружия, с подвесным 300-л баком, камерой Rb 50/30 и двигателем как у E-8 - 1200-сильным DB 601E.

Во время вторжения в СССР в июне 1941 «Эмиль» уже снимался с вооружения, остается фактом, что несколько месяцев над СССР летали и Bf.109E. Известно, например, что JG 54 и штурмовая эскадра SG 1 воевали на этом театре на Bf.109E.

Bf.109F родился от Bf.109E (зав.N.5604), экспериментальной машины с двигателем DB 601N под новым капотом. Гибридная машина в

ходе испытаний, начавшихся 10.7.40 в Хаунштеттене, имела код VK+AB. Большинство пилотов Luftwaffe считало, что ослабление вооружения на Bf.109F (а поначалу было убрано крыльевое вооружение) - шаг назад. Типичным был поступок майора Вальтера Оэсау, ставшего командиром JG 2 «Richtgofen» после гибели 28.11.40 Гельмута Вика, продолжавшего летать на своем E-4. То же сделал и майор Адольф Галланд, командовавший III/JG 26 «Schlageter» во время Битвы за Британию, позднее ставший командиром этой элитной эскадры, 30-летний генерал возвысившийся до генерал-инспектора истребительной авиации.

Другим порождением «Эмиля» стал Bf.109T. Продление работ над проектом немецкого авианосца «Graf Zeppelin» вызвало в июле 1940 контракт для субподрядчика Messerschmitta «Fieseler» на 10 «оморяченных» планера E-3 с обозначением Bf.109T (Trager - авианосный). Модификация заключалась в увеличении размаха складывающихся вручную крыльев, установке катапультных узлов и тор-

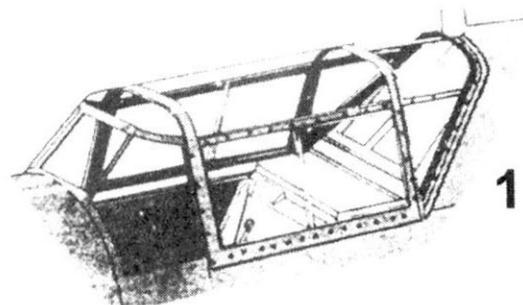
мозного крюка, а также интерцепторов на верхней поверхности крыла для увеличения крутизны глиссады и сокращения пробега при посадке. Когда работу над авианосцем прекратили, около 50 серийных планеров T-1 модифицировали, и скорее всего, передали I/JG 77 после демонтажа палубного оборудования на «Fieseler». Эта группа работала с коротких взлетных полос в Норвегии, характерных частыми и сильными боковыми ветрами, так что фиксированное хвостовое колесо и увеличенный размах крыльев весьма пригодились подполковнику Зигерту и его пилотам. Окончательно эти машины передали в испытательную часть, базировавшуюся в Тронхейме.

Возможно, что летные данные Bf.109E определялись в основном высокой (14 кг) нагрузкой на крыло. Чтобы компенсировать это, конструкторы пошли на объединение более обжатого планера с более мощным мотором, а также приняли дополнительные меры для роста подъемной силы. Конечно, щелевые длинные предкрышки вместе с щелевыми закрылками и элеронами имели свои минусы в плане веса и лобового сопротивления, но в общем Bf.109E имел высокое аэродинамическое совершенство.

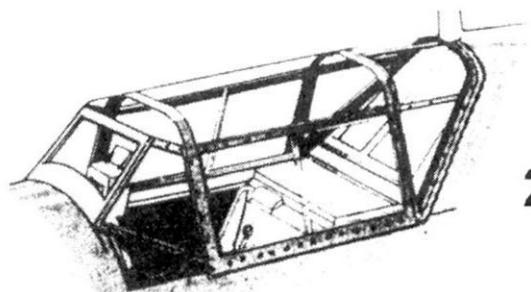
Кабина была тесной, с ограниченным обзором назад и фонарем, с неудобным открытием набок, что делало невозможным посадку с открытым колпаком. Однако сдвижная панель спереди, слева на фонаре, давала хороший обзор вперед в плохую погоду. Тарельчатое кресло было низким и вызывало полуоткинутую позу пилота. Расположение приборов было удобным, сектор газа и штурвал закрылок удобно располагался под рукой. Большой стояночный угол сильно подрезал обзор при рулении, тяжелый хвост хоть и улучшал устойчивость, но затруднял развороты. Эффективность управления газом была плавной и чуткой, реакция четкой, благодаря чему взлет проходил уверенно и разбег был короток. Однако требовалось мастерство для управления «тяжелым» левым крылом из-за реакции на ручке. (К тому же тут как тут было и шасси с узкой колеей, что привело к опрокидыванию примерно 5% из 33000 выпущенных Bf.109.)

В воздухе «Эмиль» отличался двумя чертами: отсутствием управления триммерами из кабины и тяжелым управлением. Отсутствие управляемого триммера руля поворота (имелся лишь отгибаемый на земле) вызывало большие нагрузки на педали на малых скоростях и изменение их знака при больших. Такое же положение с триммером

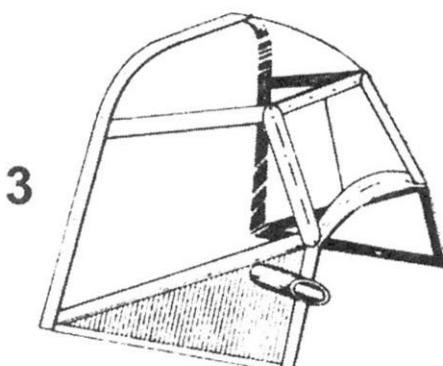
Изменение остекления фонарей кабины пилота



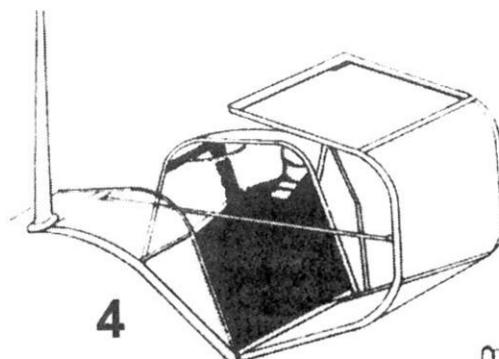
1



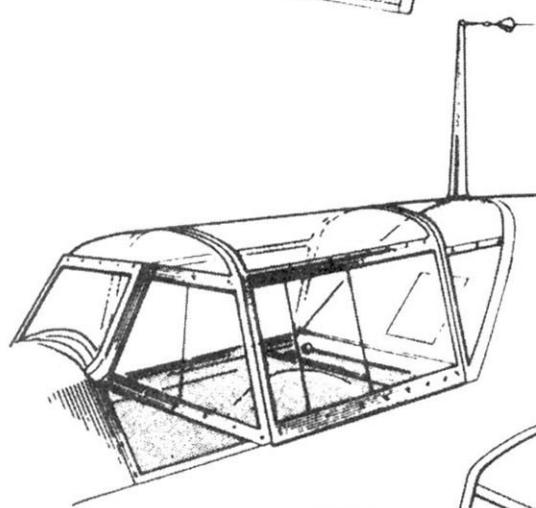
2



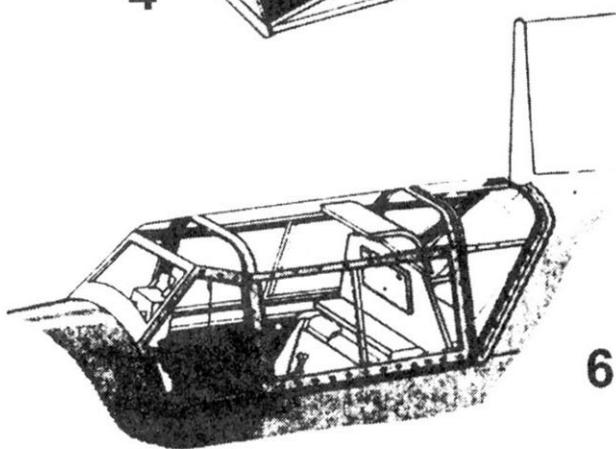
3



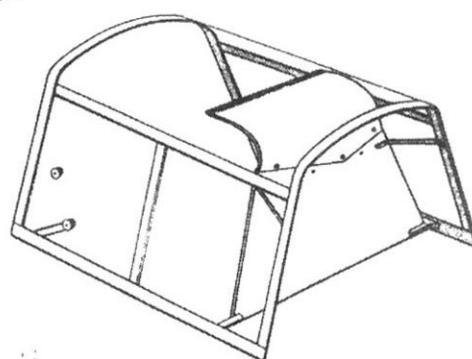
4



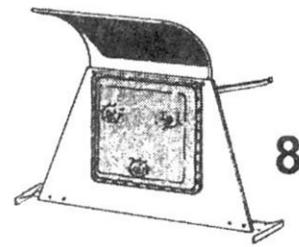
5



6



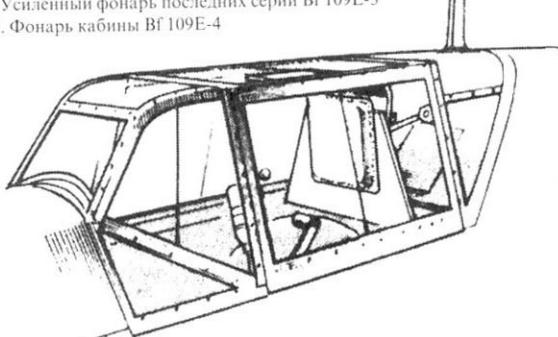
7



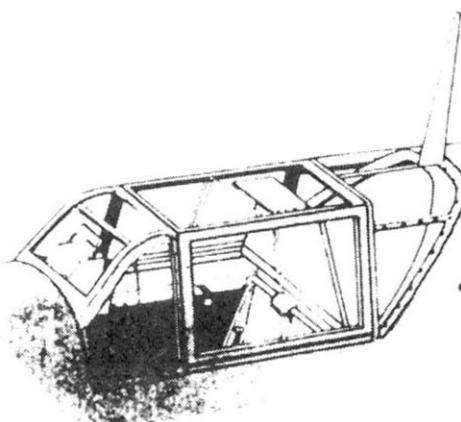
8

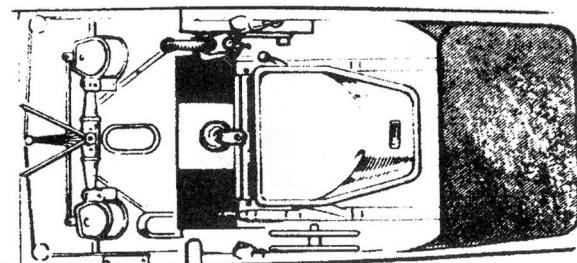
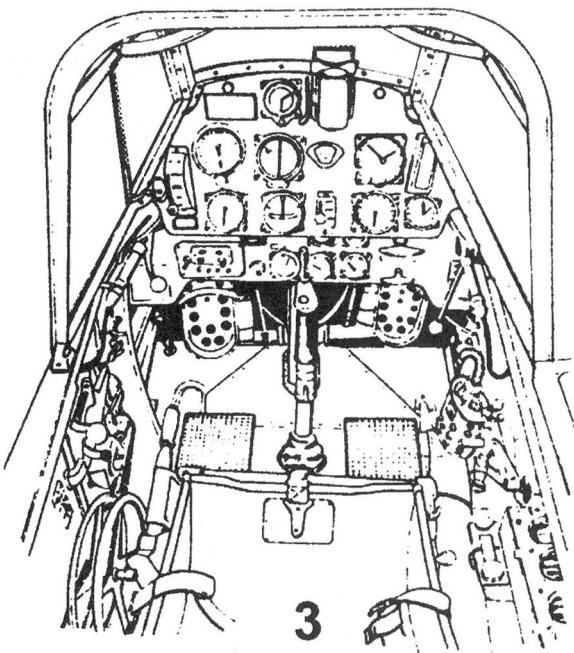
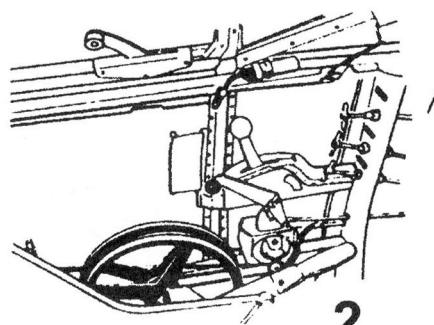
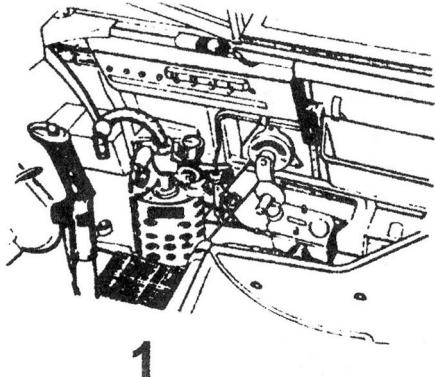
1. Фонарь первых опытных самолётов (Bf 109 V-1
- Bf 109 V-6)
2. Фонарь кабины Bf 109 B-1, Bf 109 B-2, Bf 109C,
Bf 109 D
3. Козырек фонаря кабины Bf 109D
4. Фонарь кабины Bf 109 D в открытом положении.
5. Фонарь кабины Bf 109E-0, E-1, E-2 и первых се-
рий E-3
6. Фонарь кабины Bf 109E-3 поздних серий
7. Откидная часть фонаря кабины Bf 109E-3
8. Бронезаголовник.
9. Усиленный фонарь последних серий Bf 109E-3
10. Фонарь кабины Bf 109E-4

9



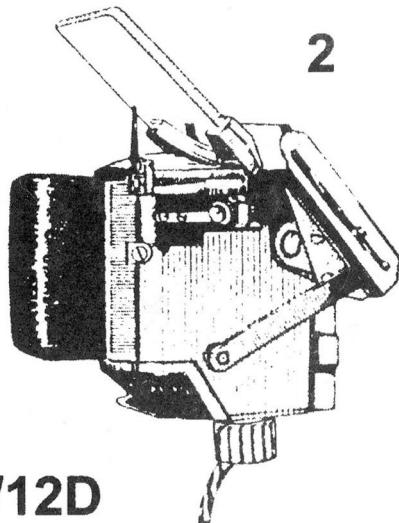
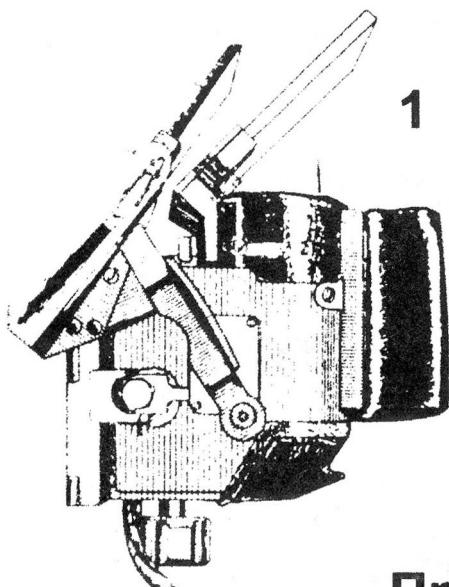
10





1. Правый борт кабины
2. Левый борт кабины
3. Центральная панель приборной доски
4. Кабина (вид сверху)
5. Кресло пилота

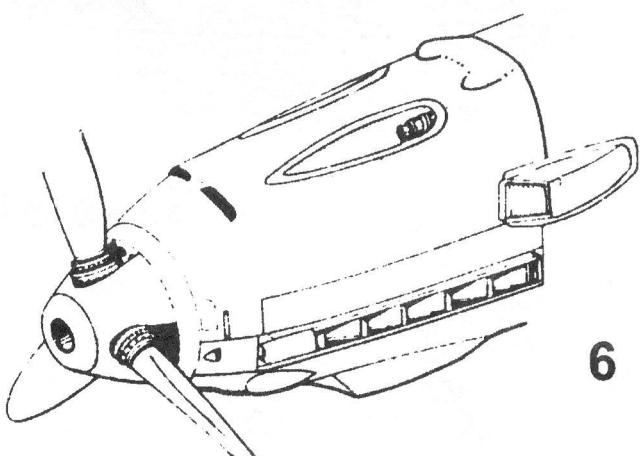
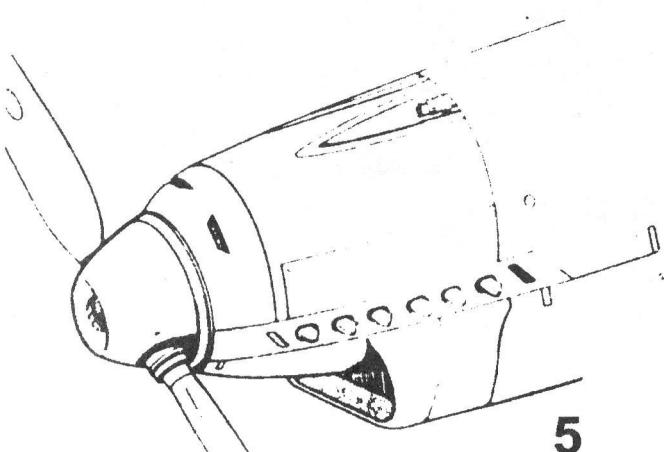
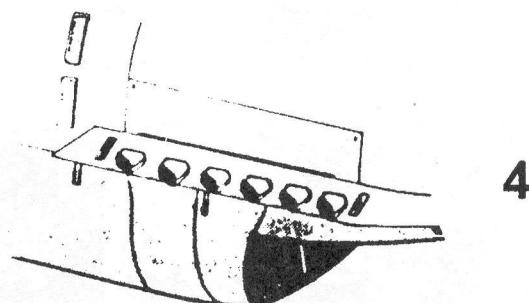
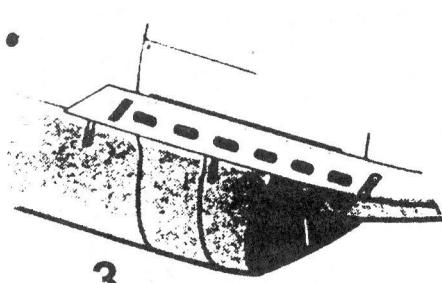
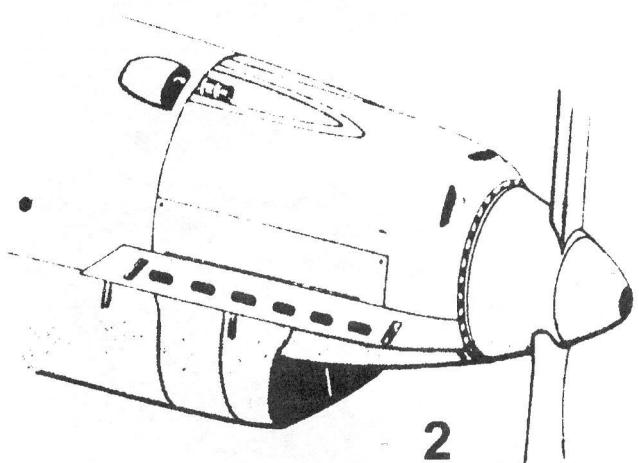
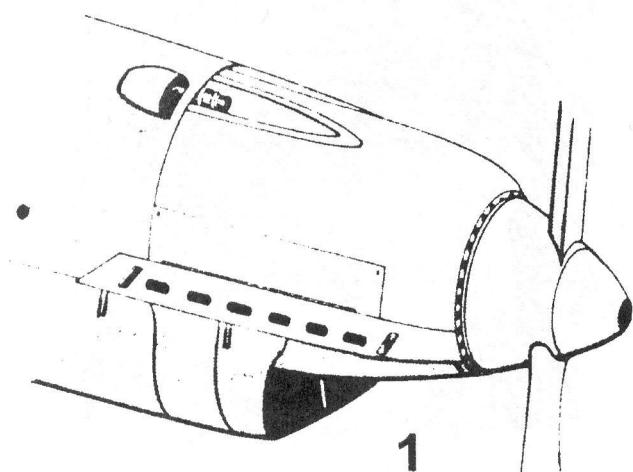
Кабина Bf 109 E-3



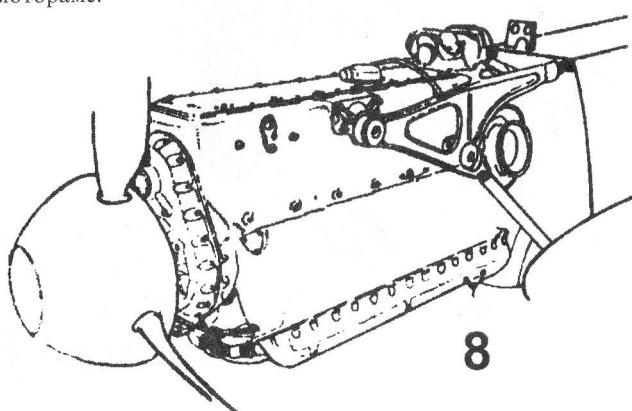
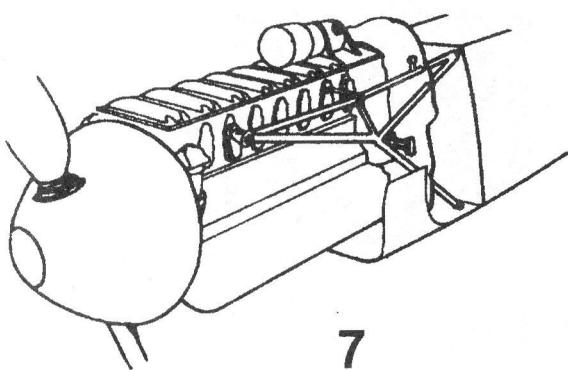
1. Вид слева
2. Вид справа

Прицел Revi C/12D

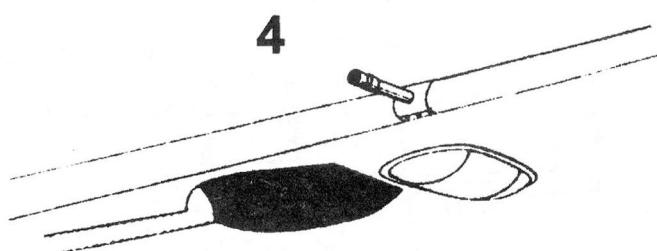
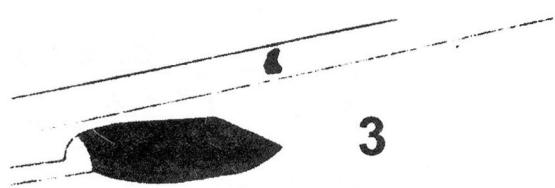
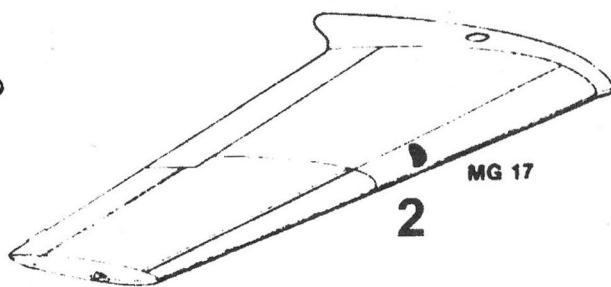
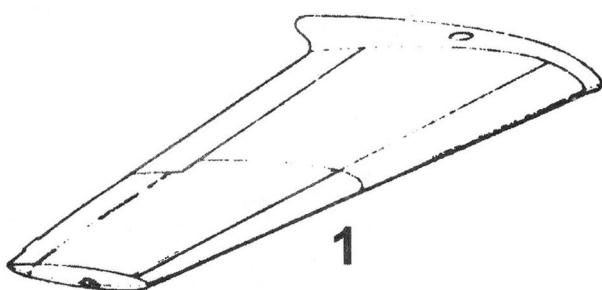
Капотирование двигателя различных модификаций Bf 109



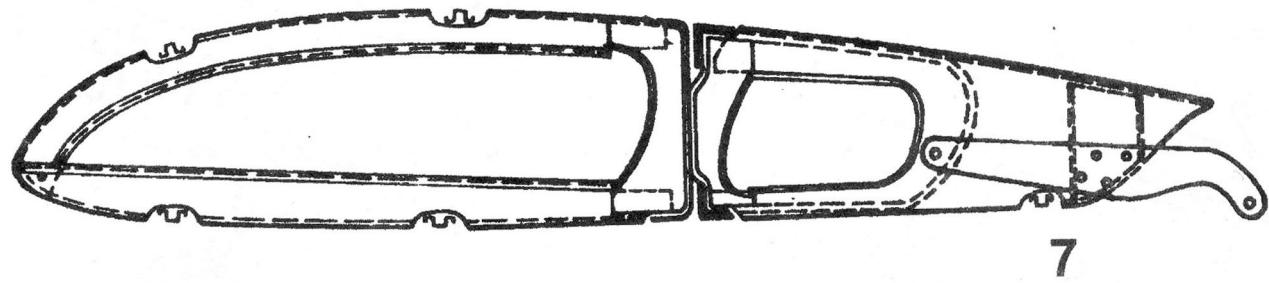
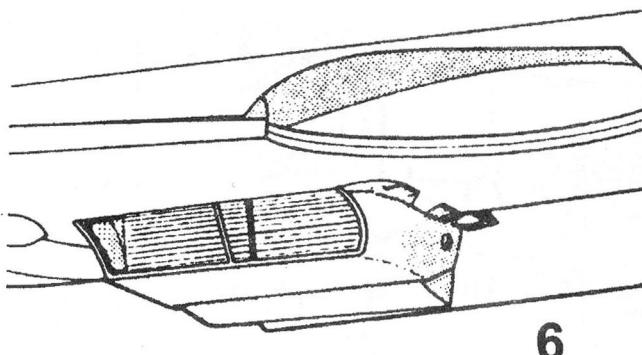
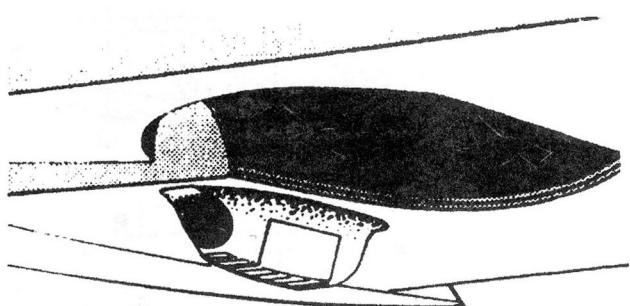
1. Капот Bf 109 B-1 (первых серий), 2. Капот Bf 109 B-1 (последних серий), 3. Укороченные выхлопные патрубки Bf 109 B, 4. Удлинённые выхлопные патрубки Bf 109 C, 5. Капот Bf 109 D-1, 6. Капот Bf 109 E-1, 7. Двигатель Jumo 210 на мотораме из стальных труб, 8. Двигатель DB 601 на профилированной мотораме.



Изменение конструкции крыла Bf 109

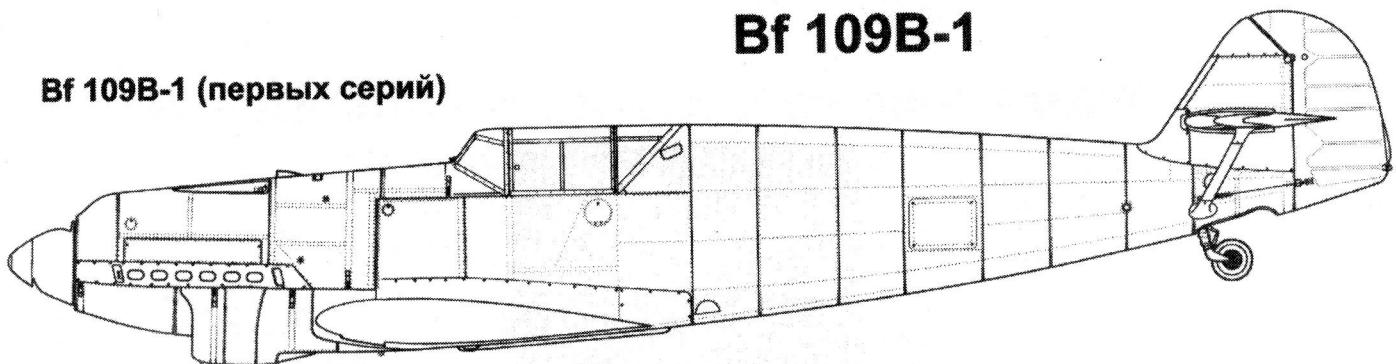


1. Крыло Bf 109 B-1и Bf 109 B-2
2. Крыло Bf 109 C-1
3. Установка крыльевого пулемёта на Bf 109 E-1
4. Установка крыльевой пушки MG FF на Bf 109 E-3
- 5 Установка маслохолодильника на всех модификациях Bf 109 (до Е)
6. Крыльевой радиатор установленный на Bf 109 E-1
7. Силовая нервюра крыла с узлом навески закрылка.

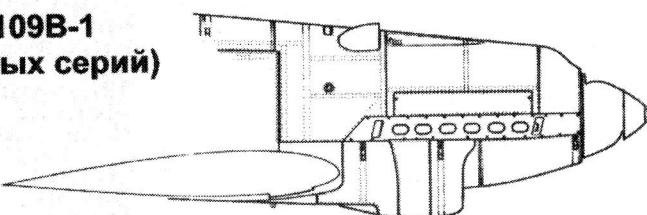


Bf 109B-1

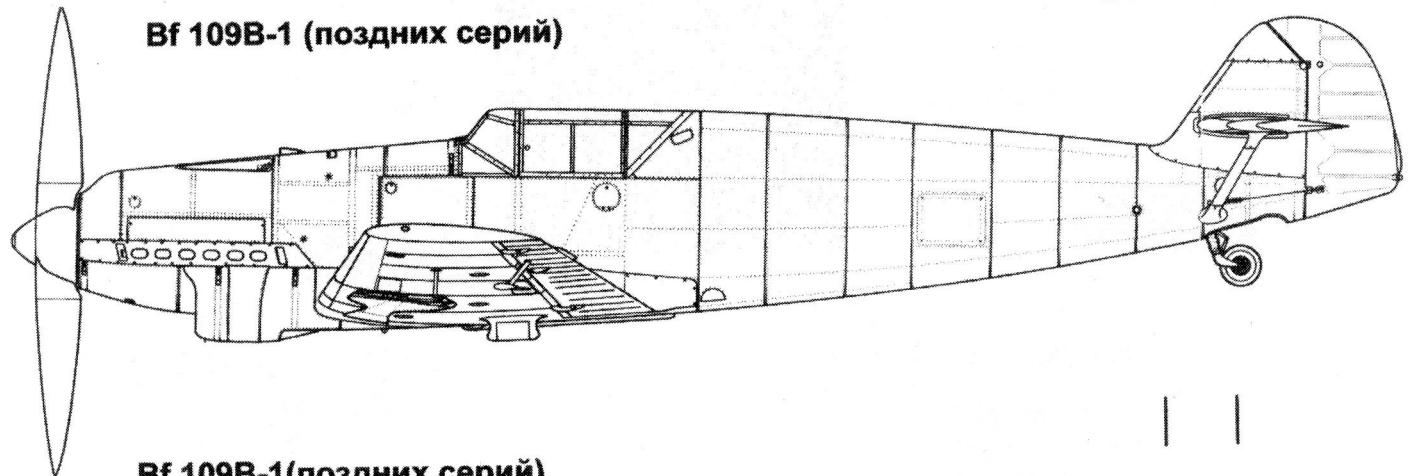
Bf 109B-1 (первых серий)



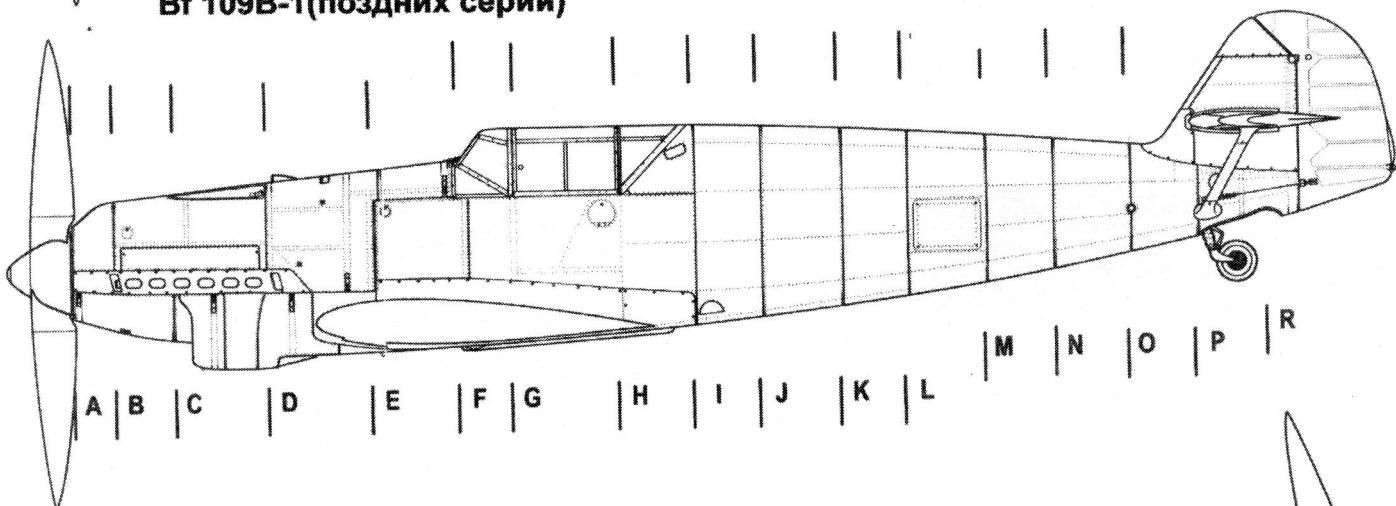
Bf 109B-1
(первых серий)



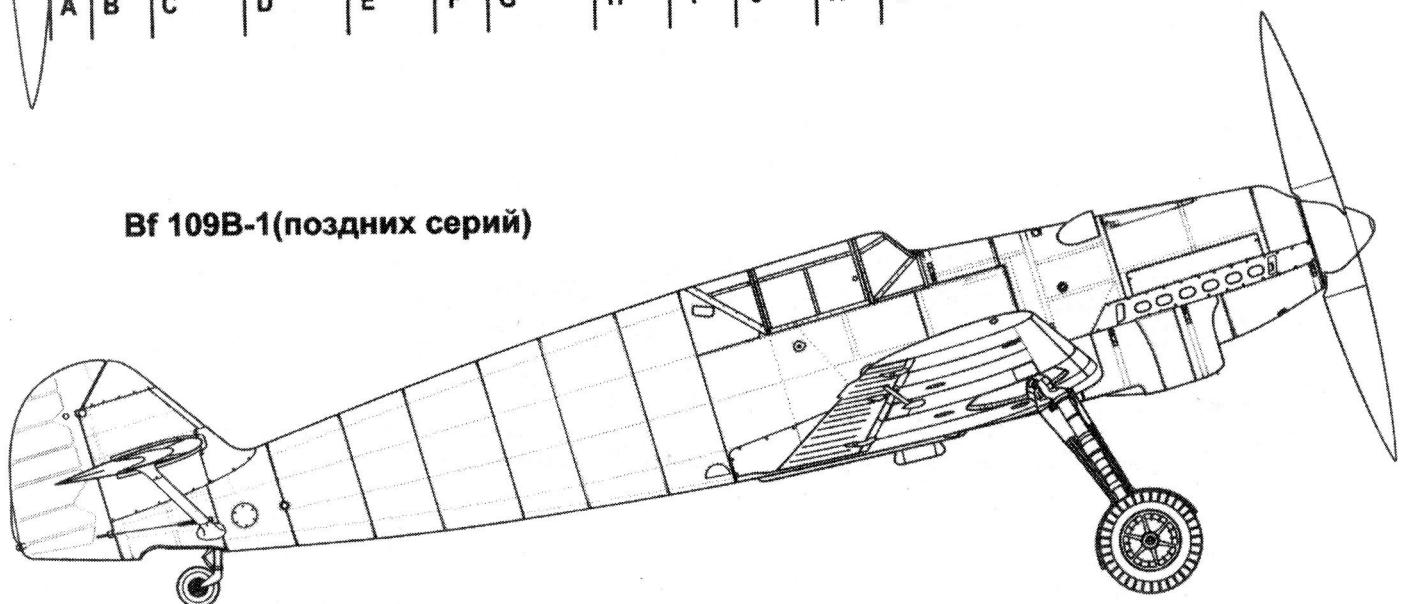
Bf 109B-1 (поздних серий)

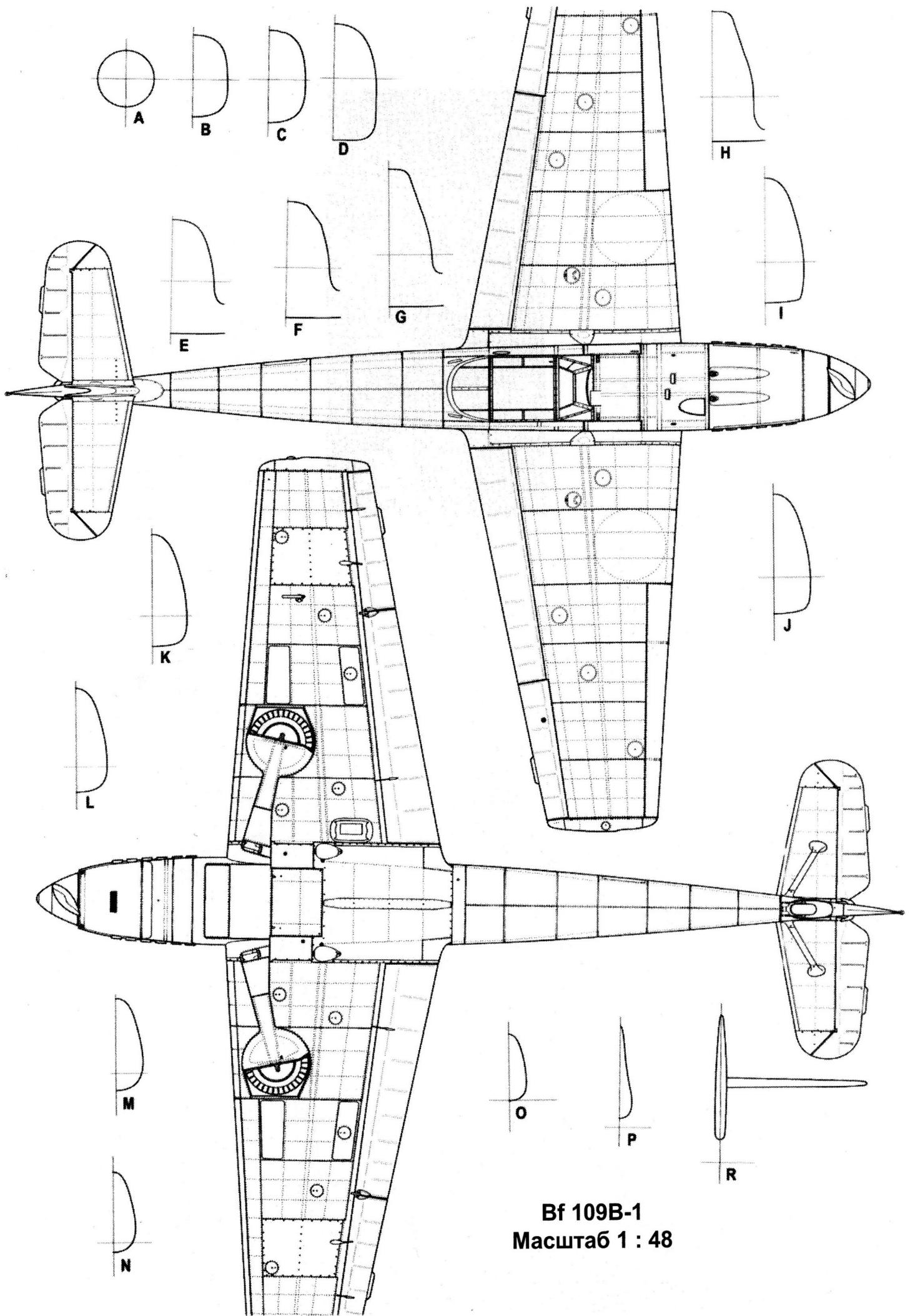


Bf 109B-1(поздних серий)



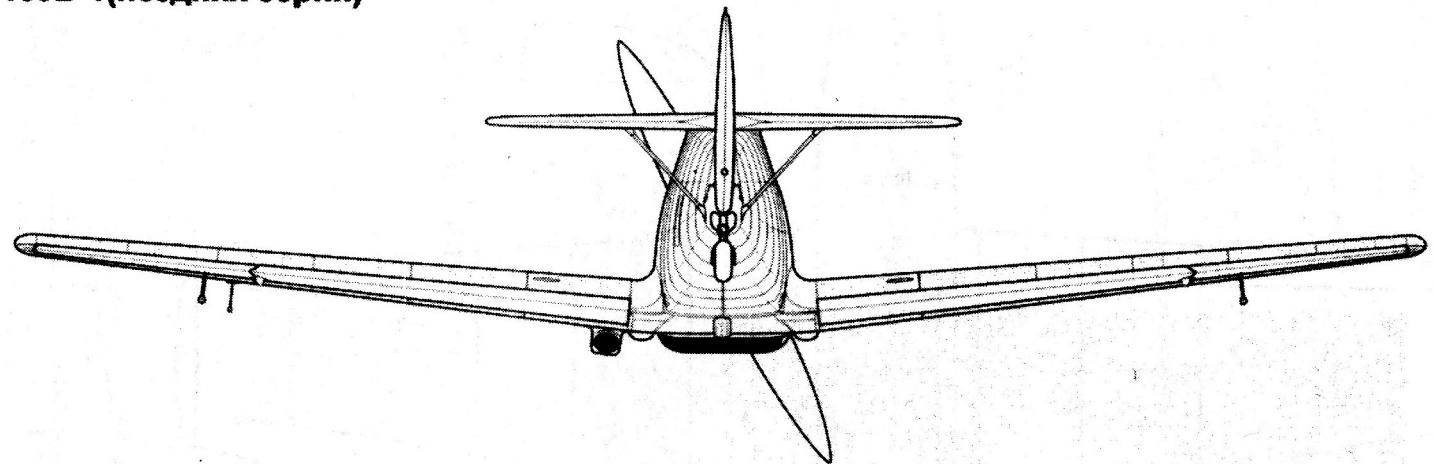
Bf 109B-1(поздних серий)



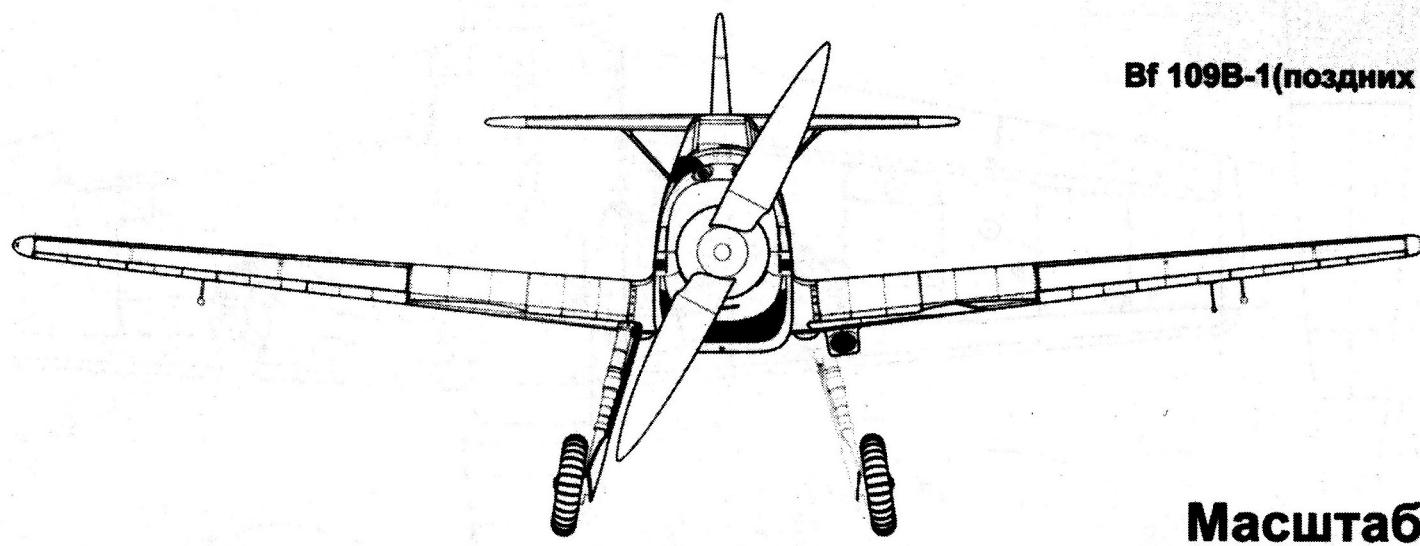


Bf 109B-1
Масштаб 1 : 48

Bf 109B-1(поздних серий)

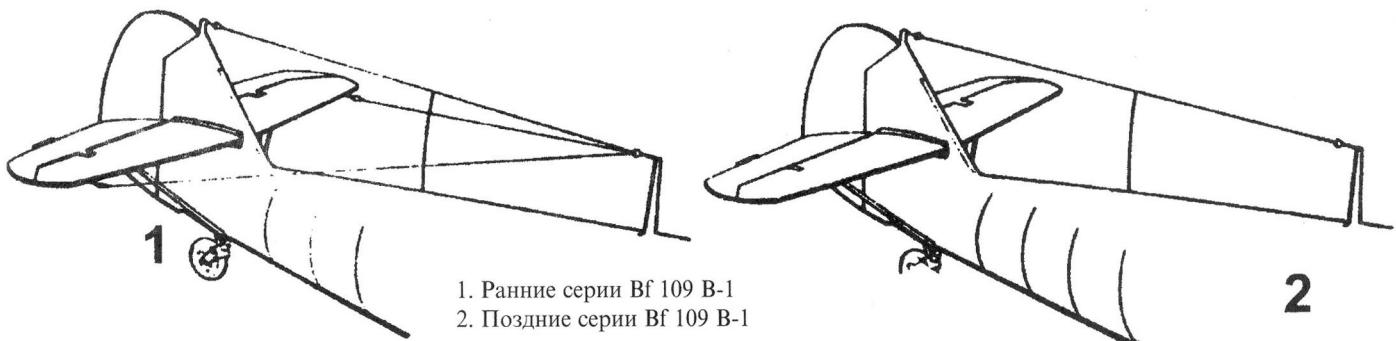


Bf 109B-1(поздних серий)

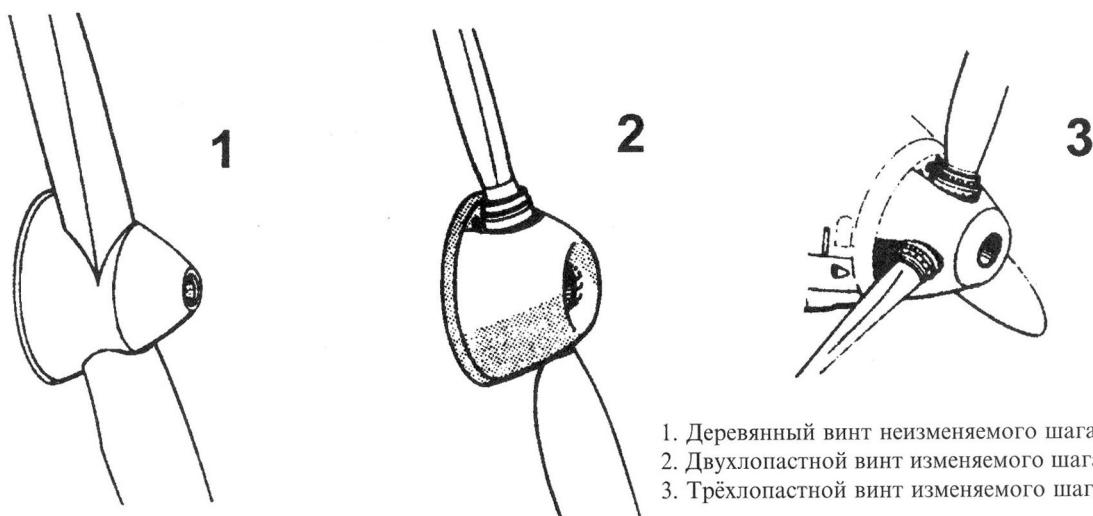


Масштаб чертежей 1:48

Изменение конструкции антенны радиостанции Bf 109B-1

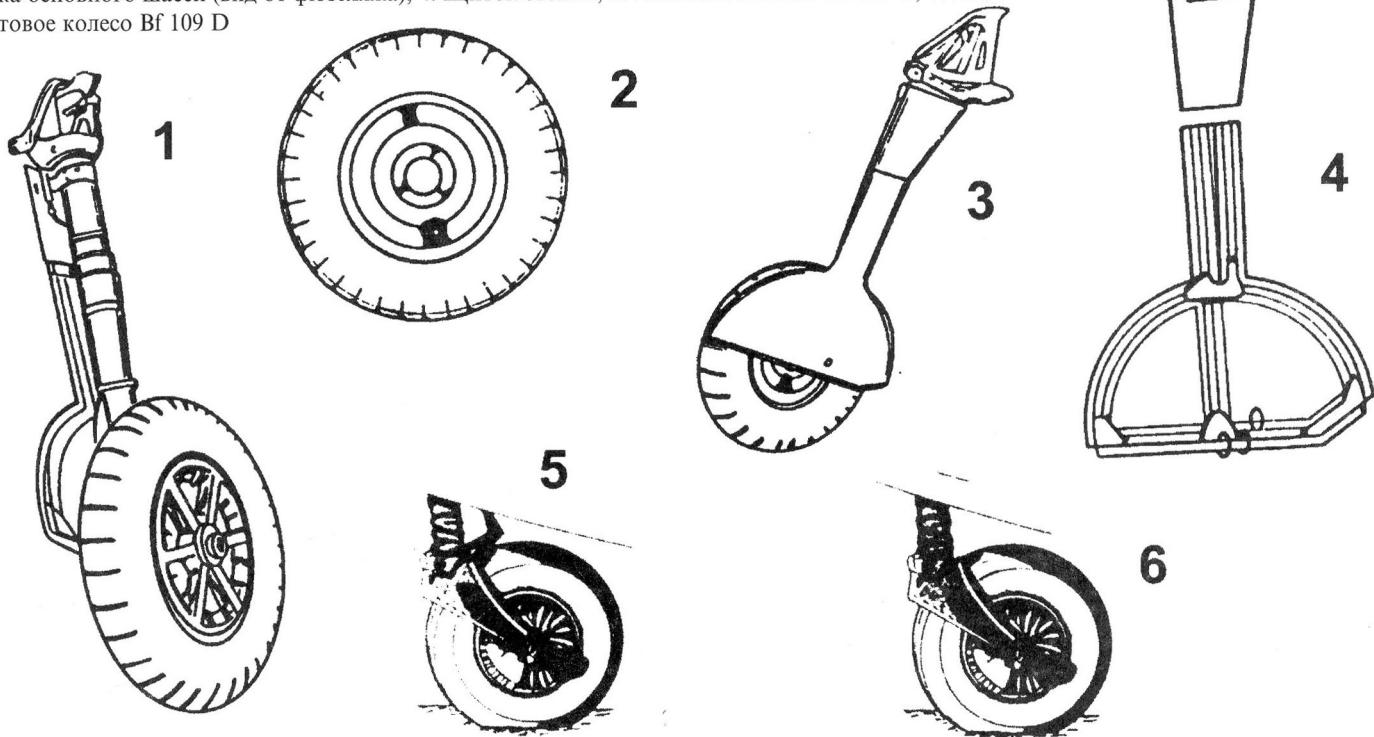


Воздушные винты Bf 109



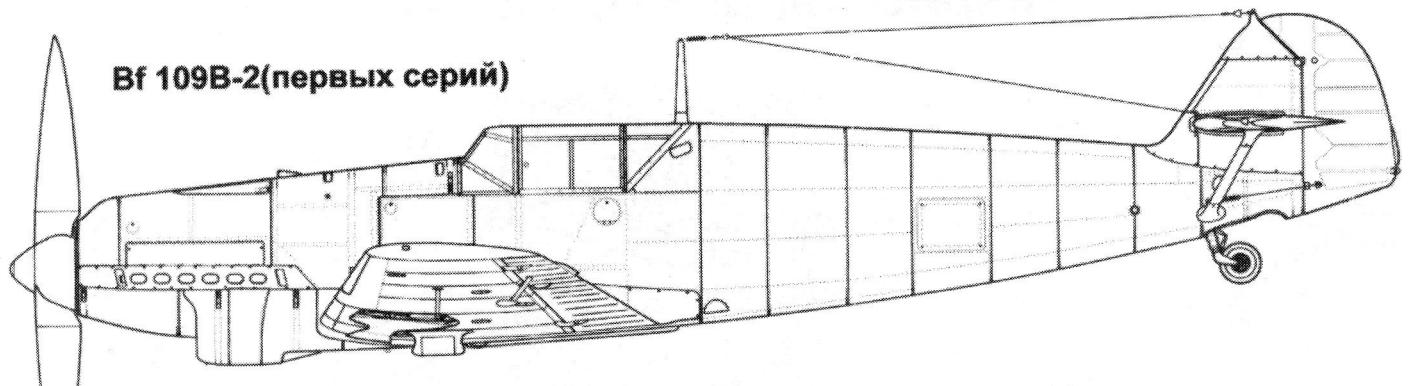
Шасси самолёта Bf 109 B / E

1. Стойка основного шасси (вид от законцовки крыла), 2. Колесо основной стойки шасси, 3. Стойка основного шасси (вид от фюзеляжа), 4. Щиток стойки, 5. Хвостовое колесо Bf 109 C, 6. Хвостовое колесо Bf 109 D

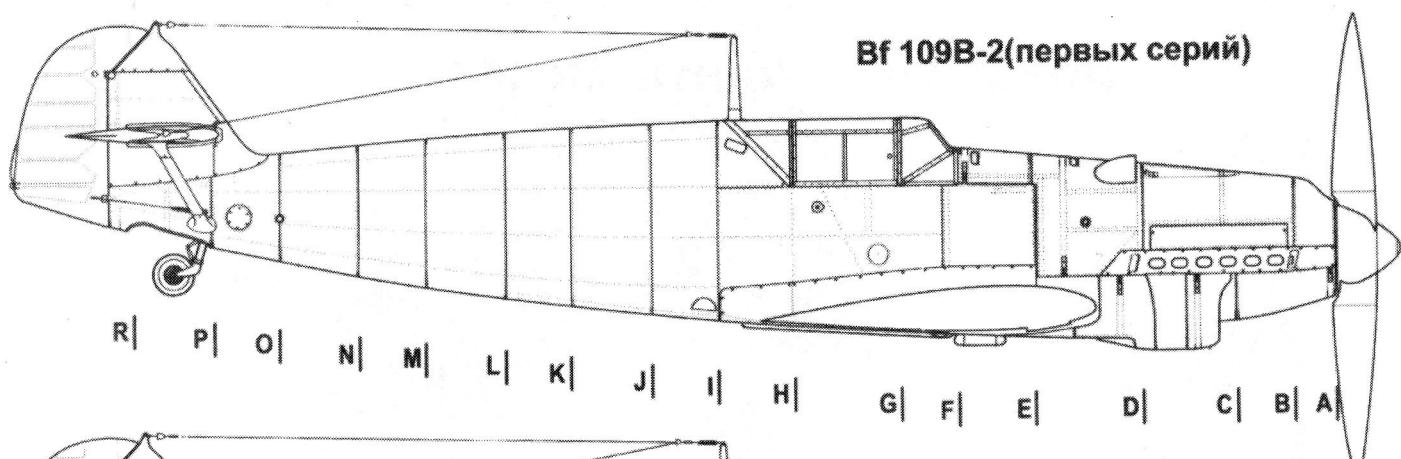


Bf 109B-2

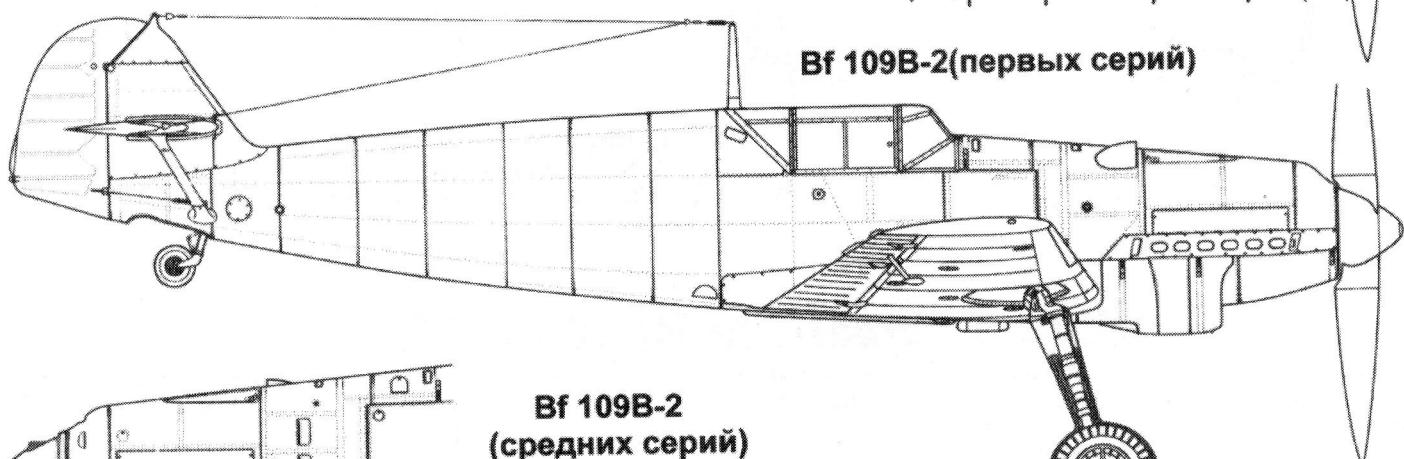
Bf 109B-2(первых серий)



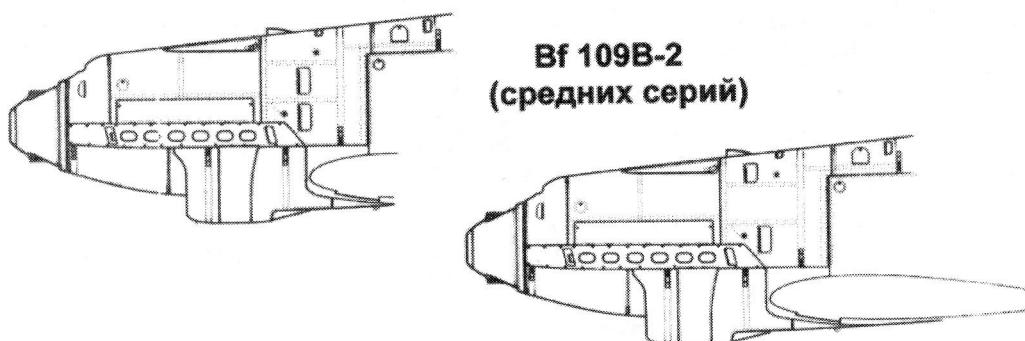
Bf 109B-2(первых серий)



Bf 109B-2(первых серий)

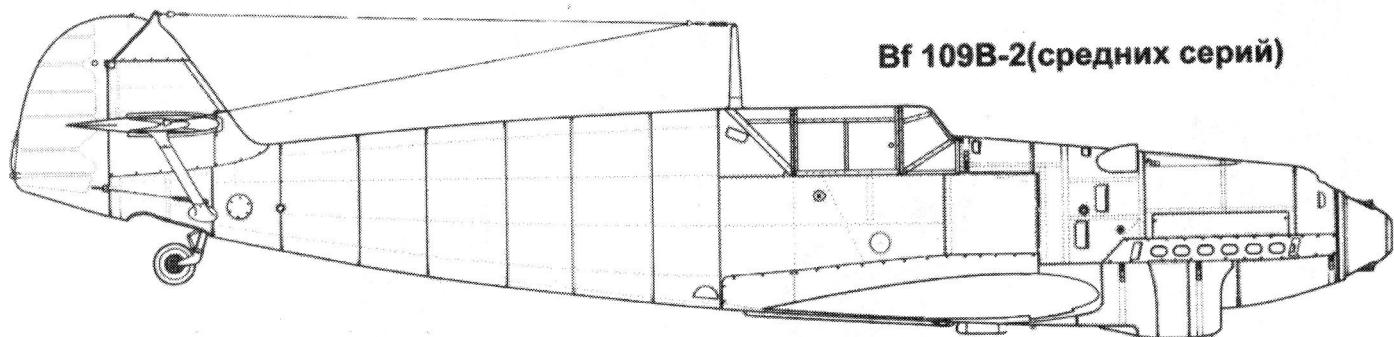


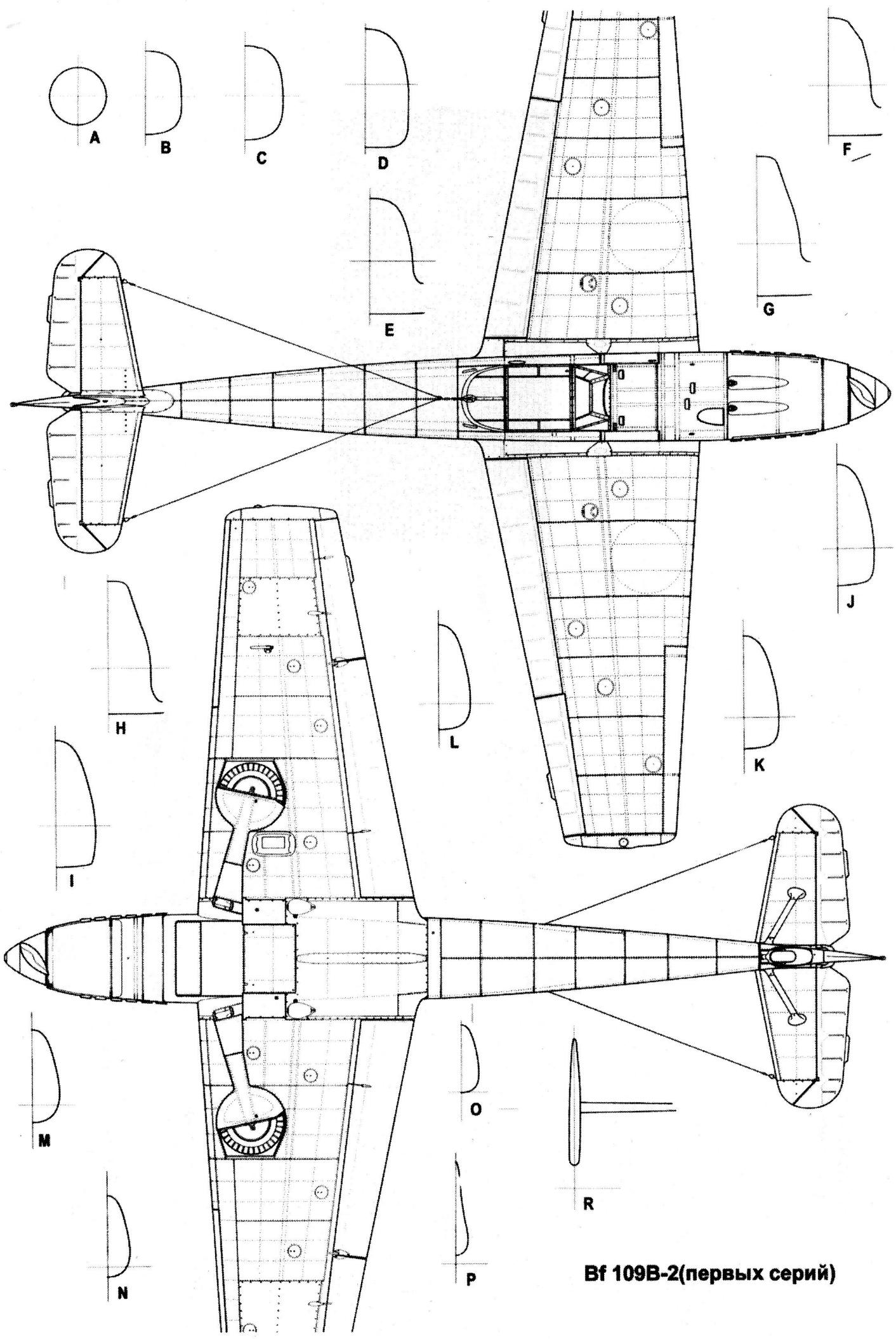
Bf 109B-2
(средних серий)



Масштаб 1 : 48

Bf 109B-2(средних серий)



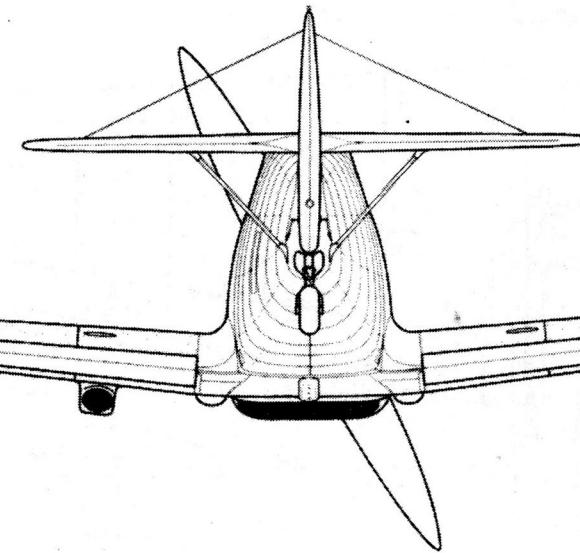


Bf 109B-2(первых серий)

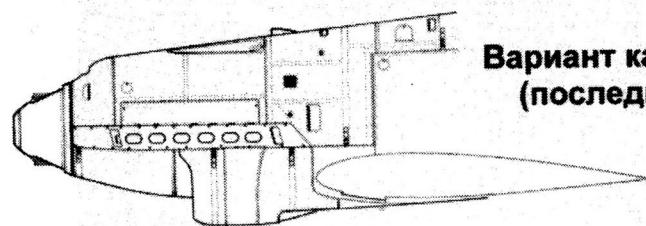
**Вариант капота Bf109B-2
(последних серий)**



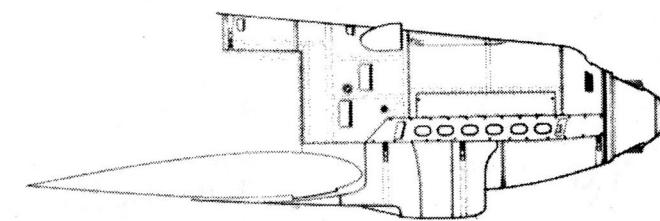
Bf 109B-2(первых серий)



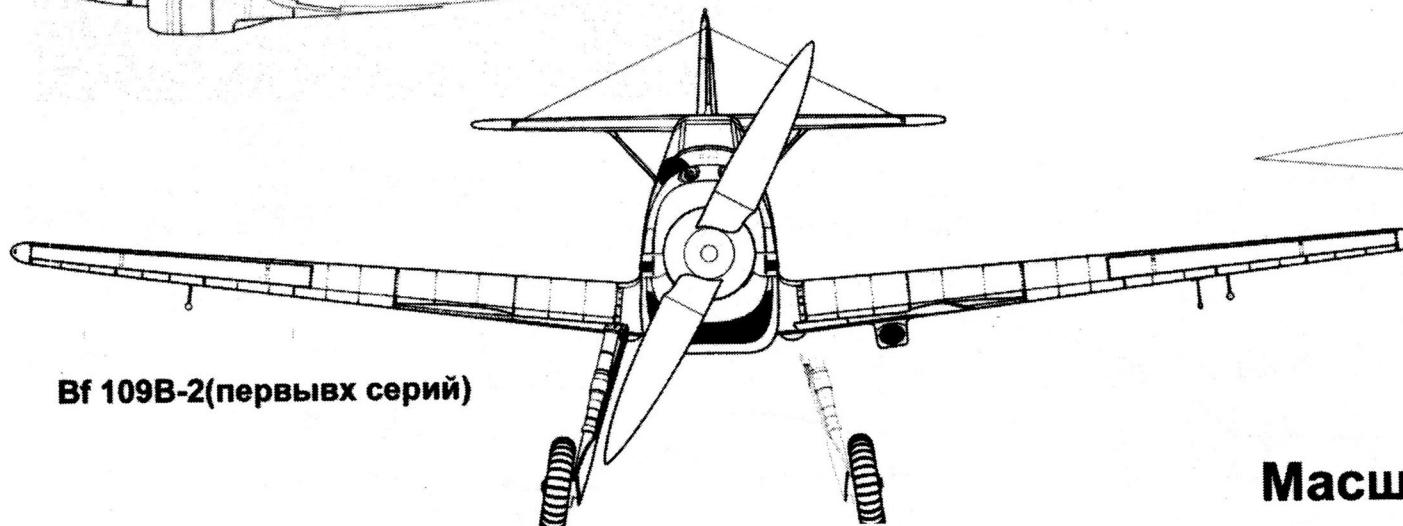
**Вариант капота Bf109B-2
(последних серий)**



**Вариант капота Bf109B-2
(последних серий)**

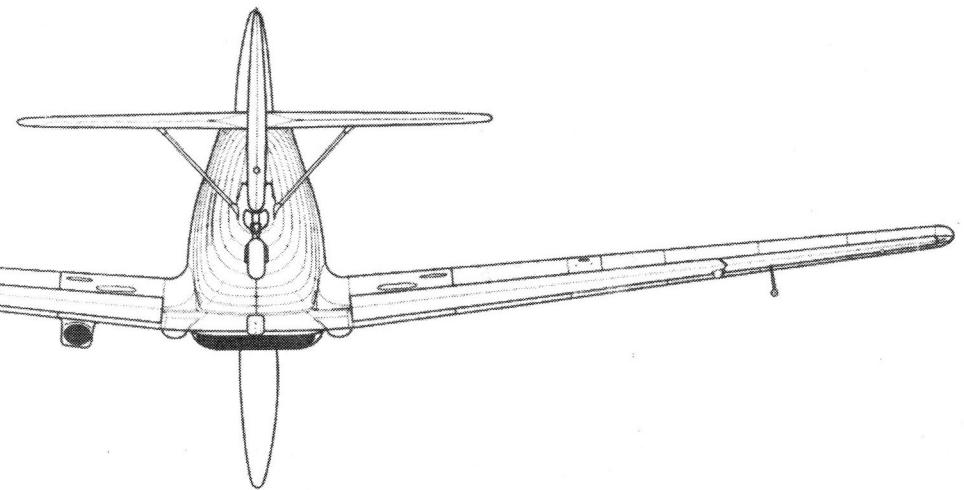


Bf 109B-2(первых серий)

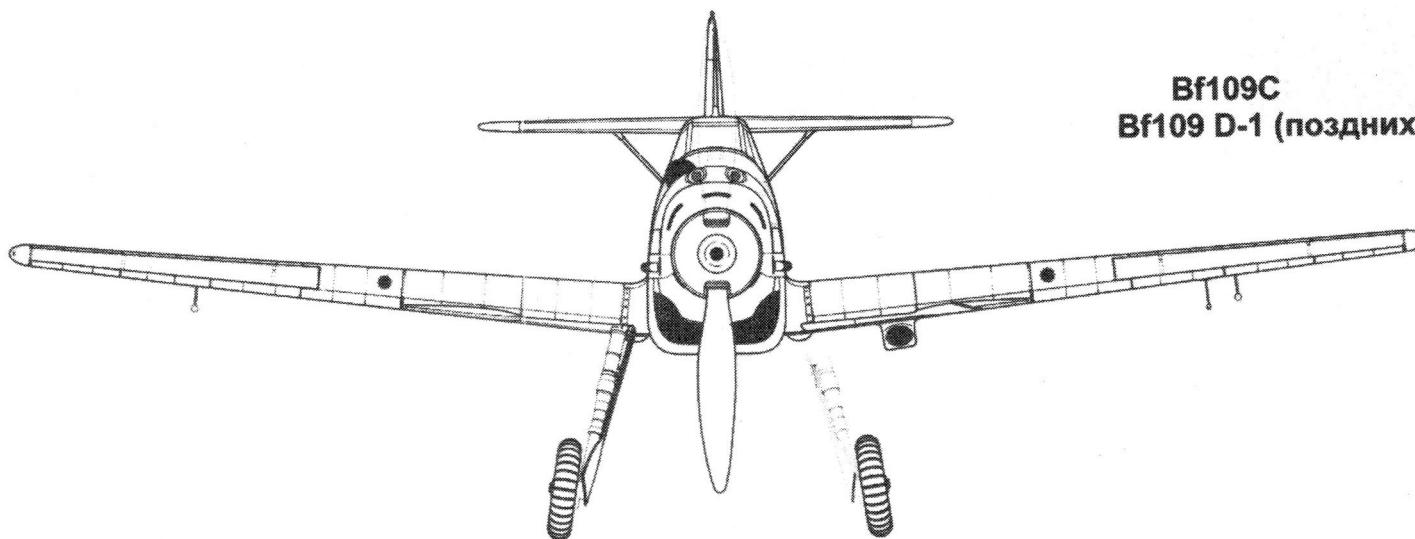


Масштаб чертежей 1:48

Bf109C
Bf109 D-1 (поздних серий)



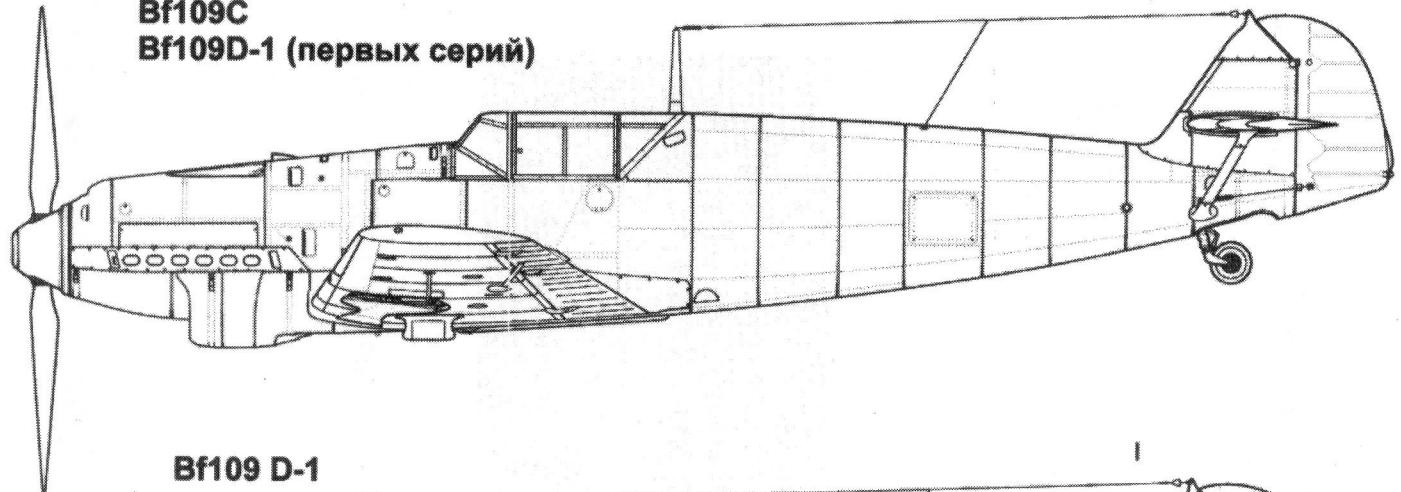
Bf109C
Bf109 D-1 (поздних серий)



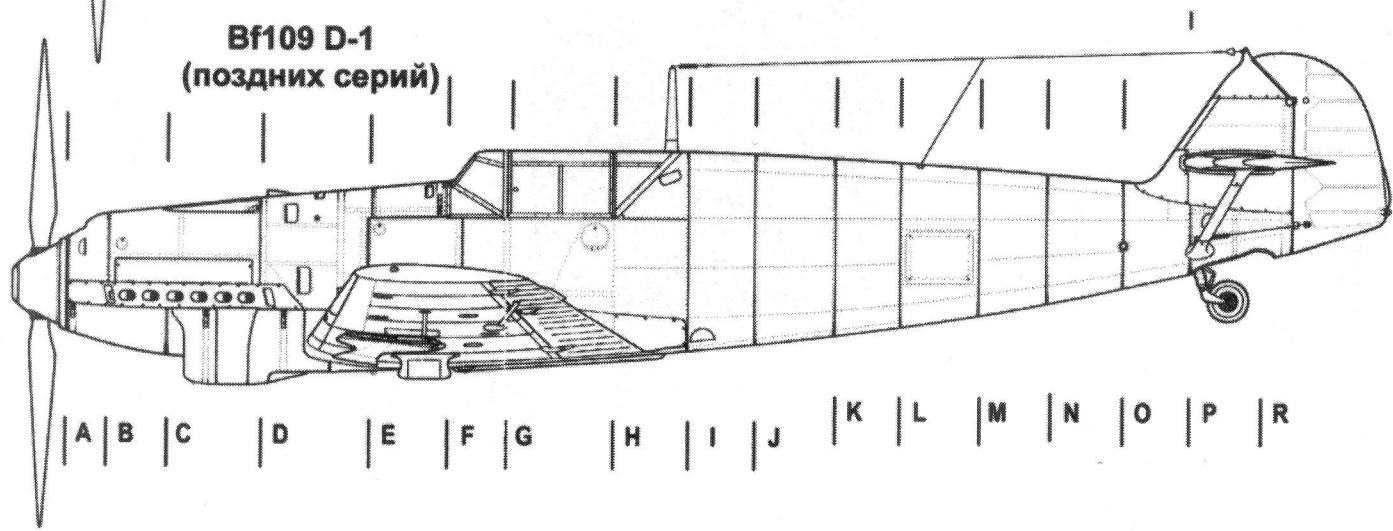
Масштаб чертежей 1:48

Bf109 C/ D-1

Bf109C
Bf109D-1 (первых серий)

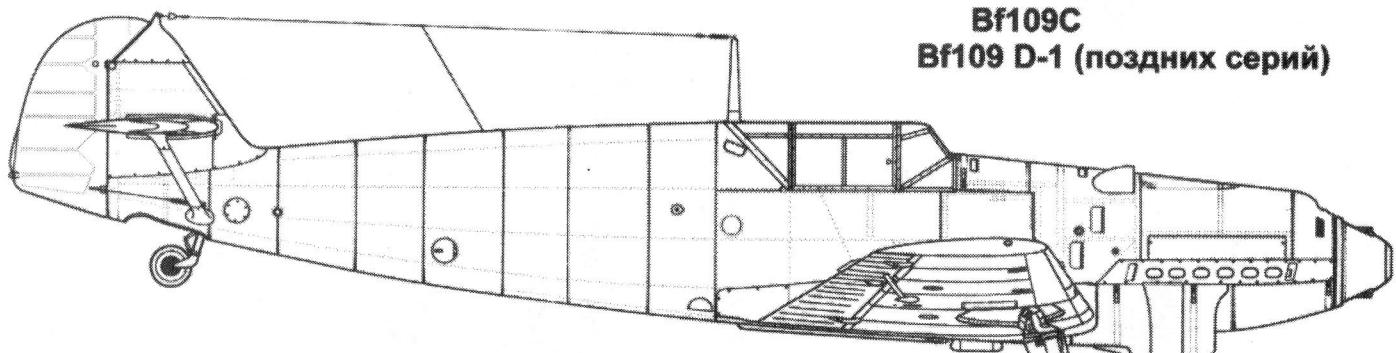


Bf109 D-1
(поздних серий)

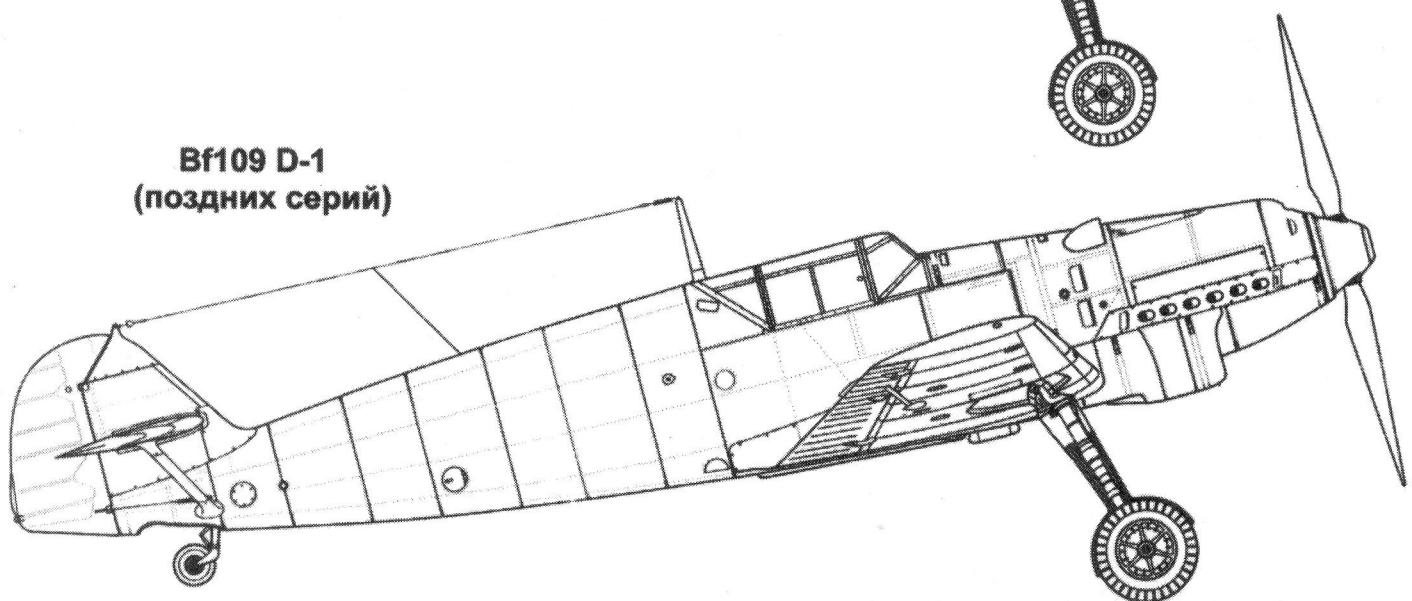


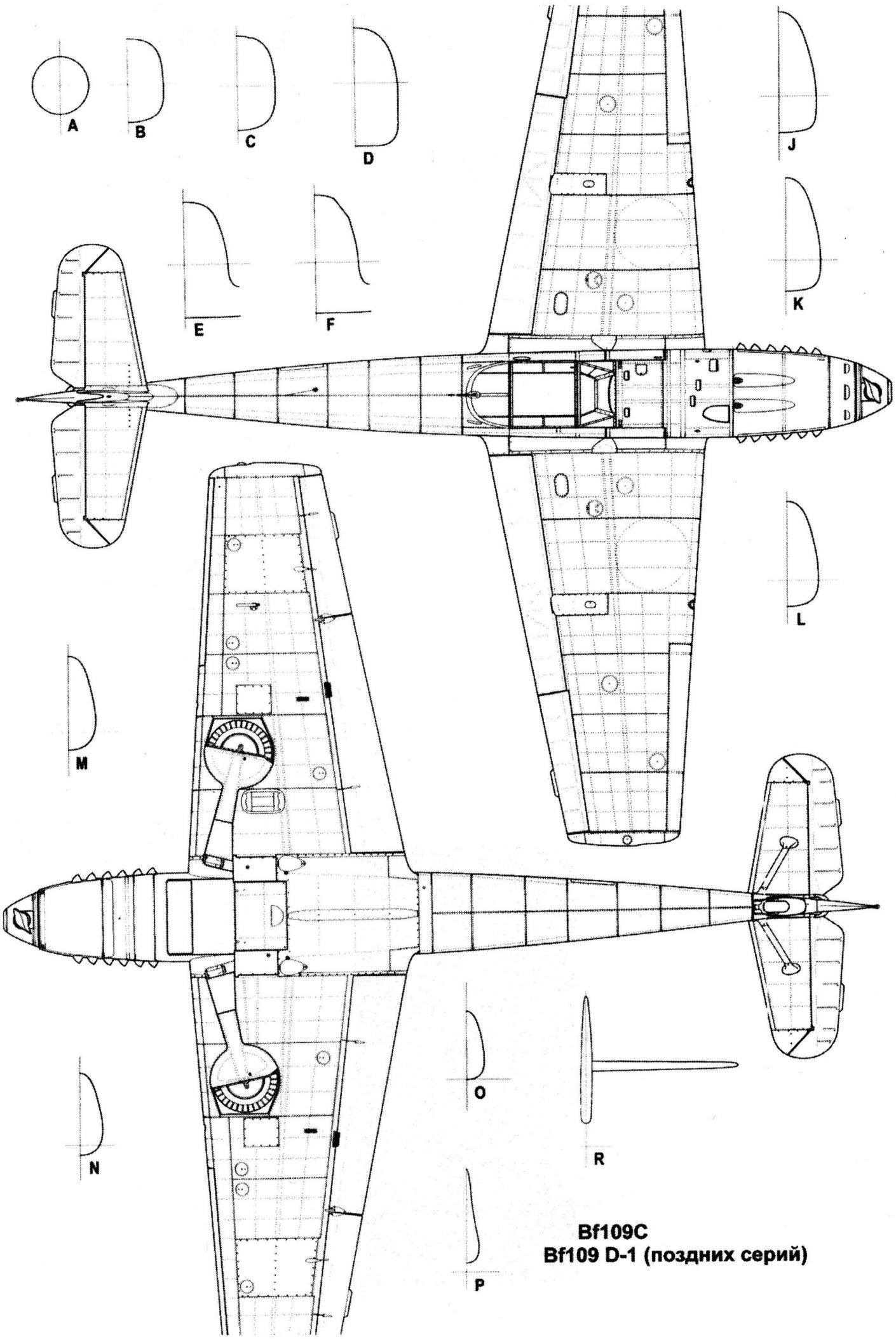
| A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | R

Bf109C
Bf109 D-1 (поздних серий)



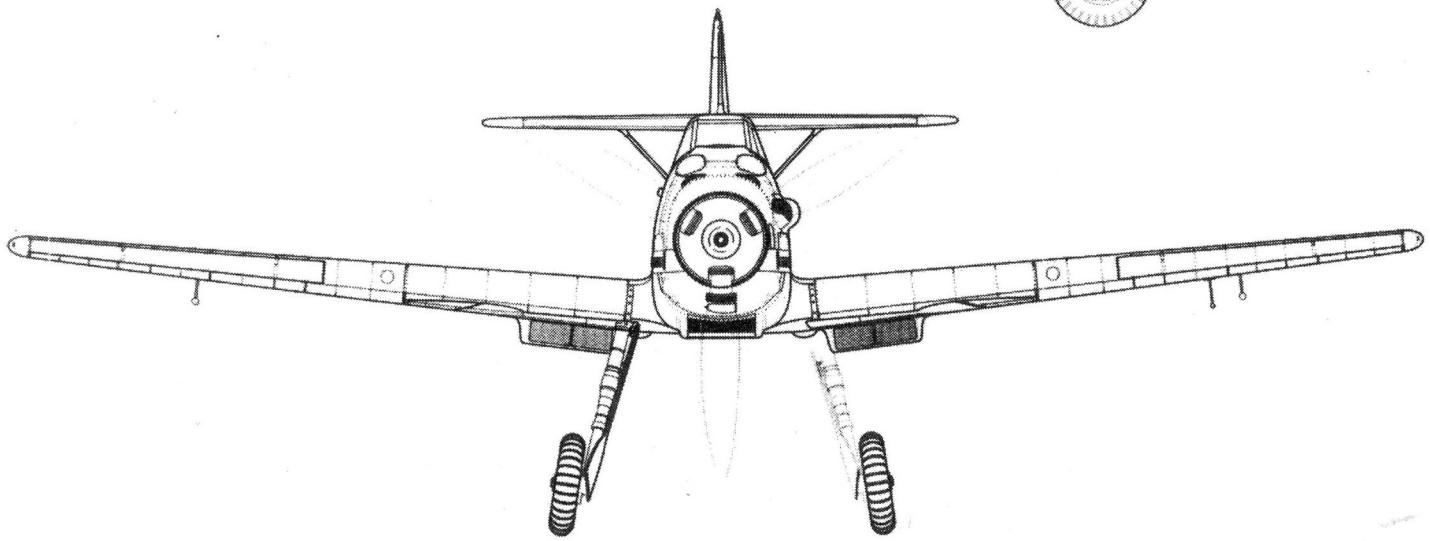
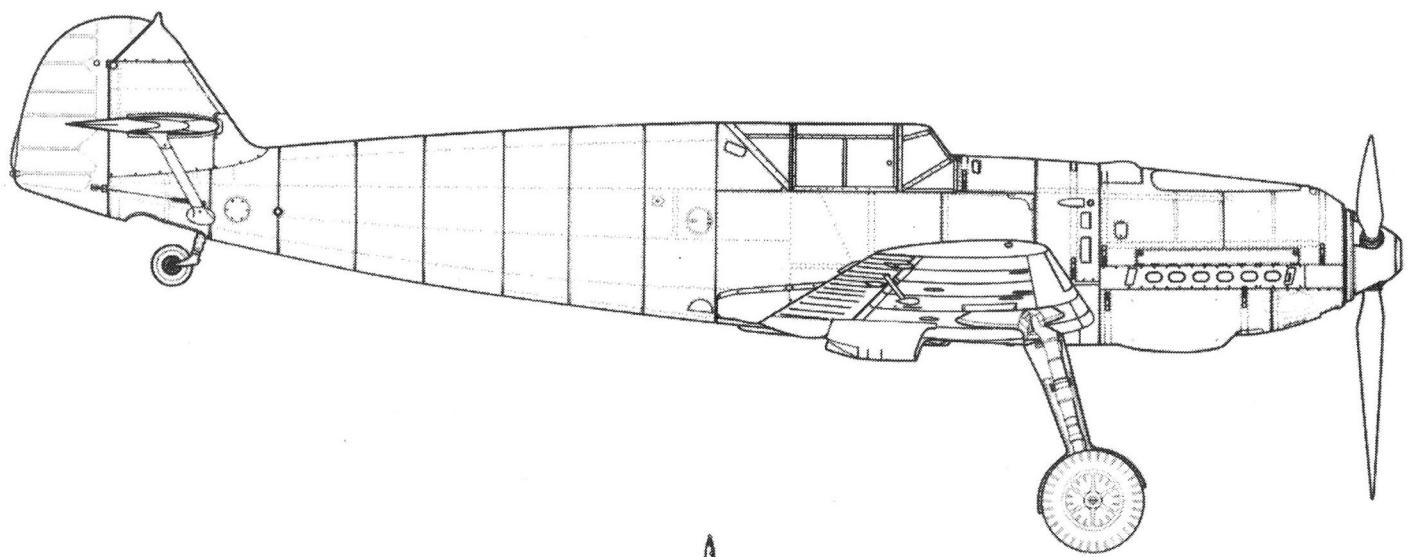
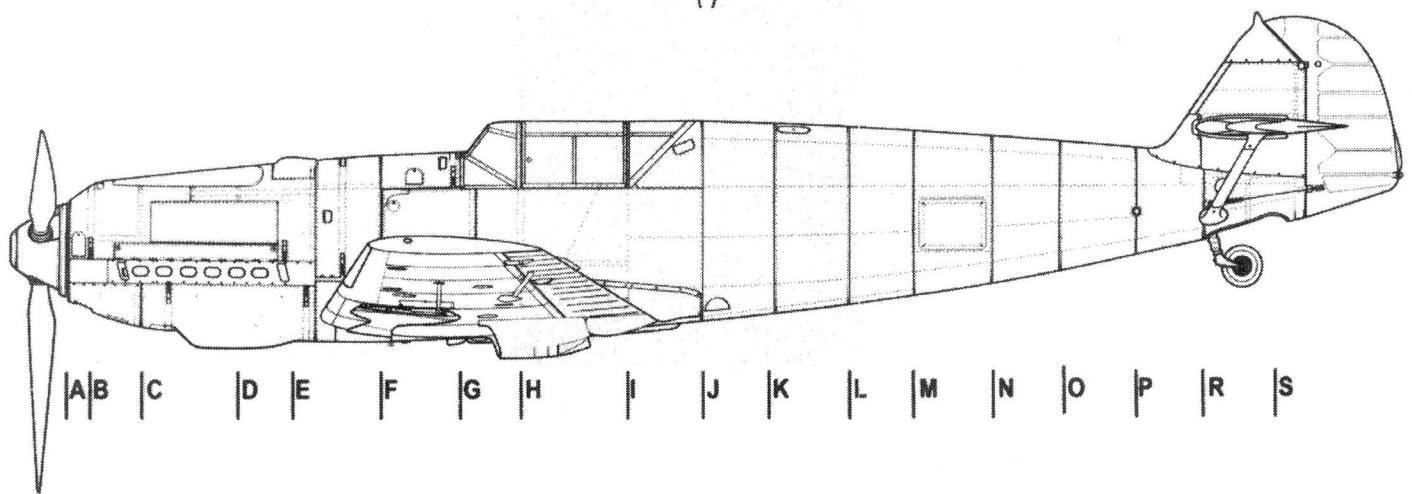
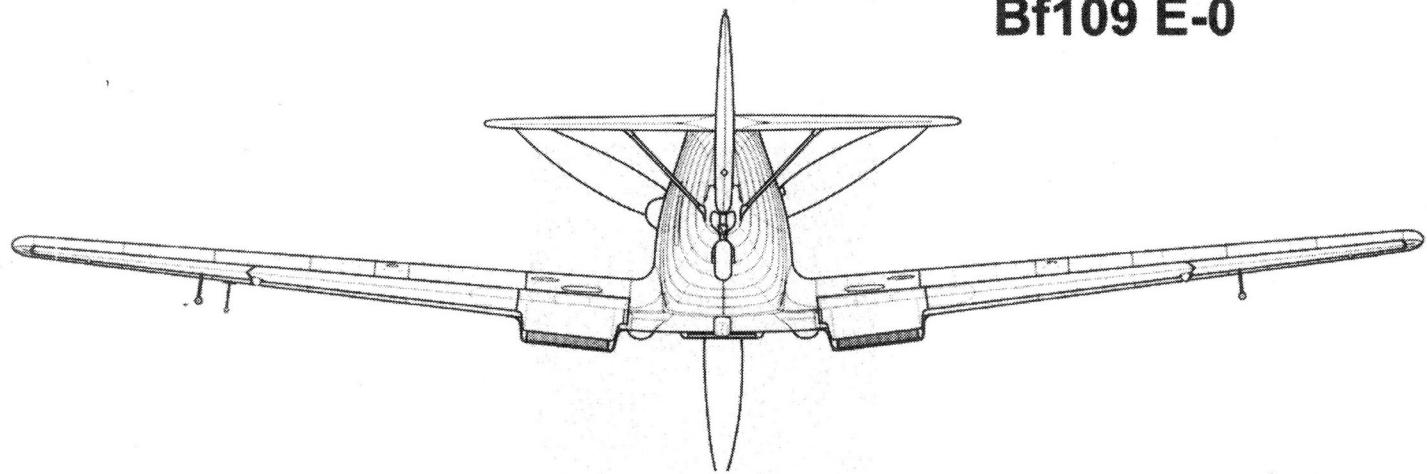
Bf109 D-1
(поздних серий)

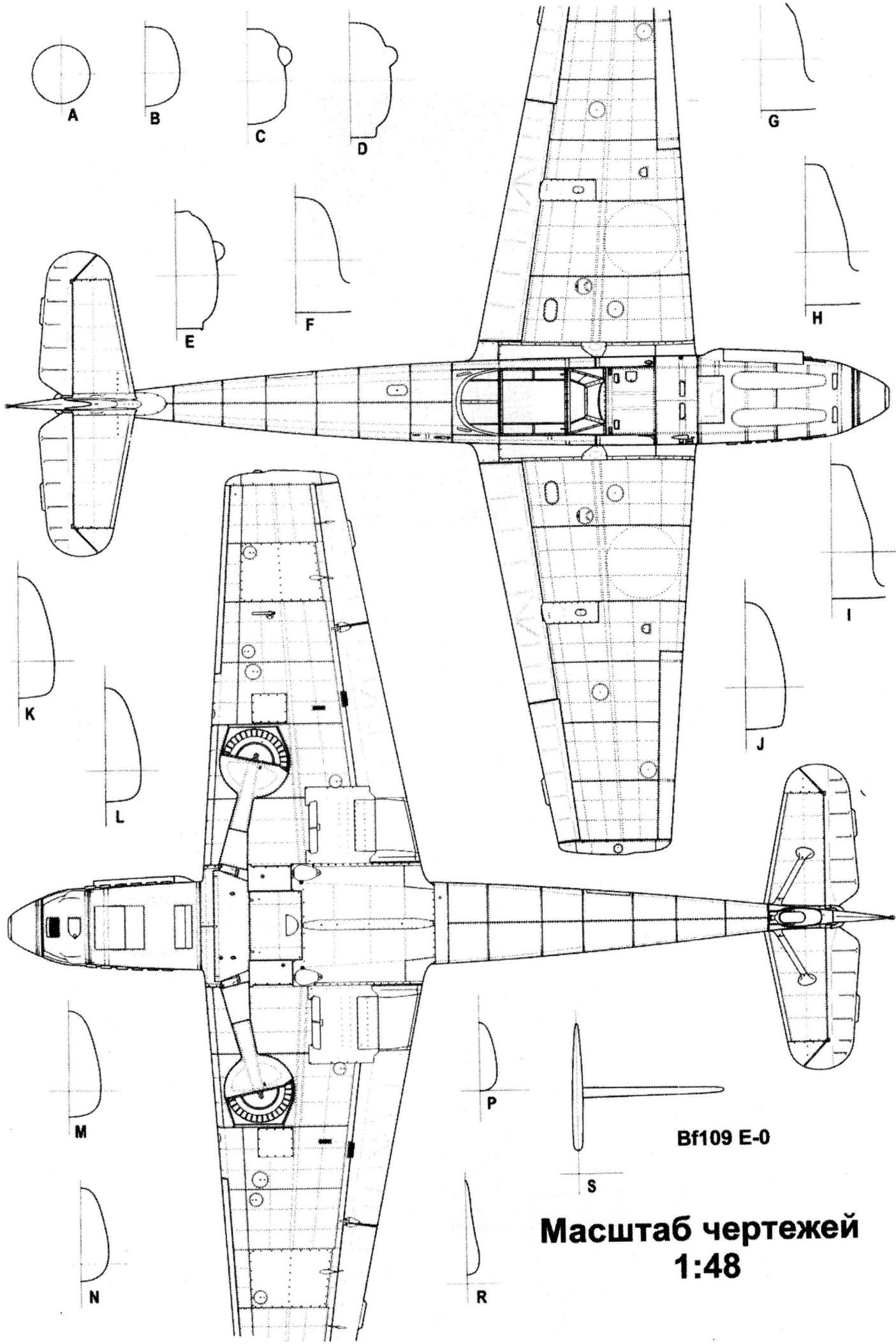




Bf109C
Bf109 D-1 (поздних серий)

Bf109 E-0

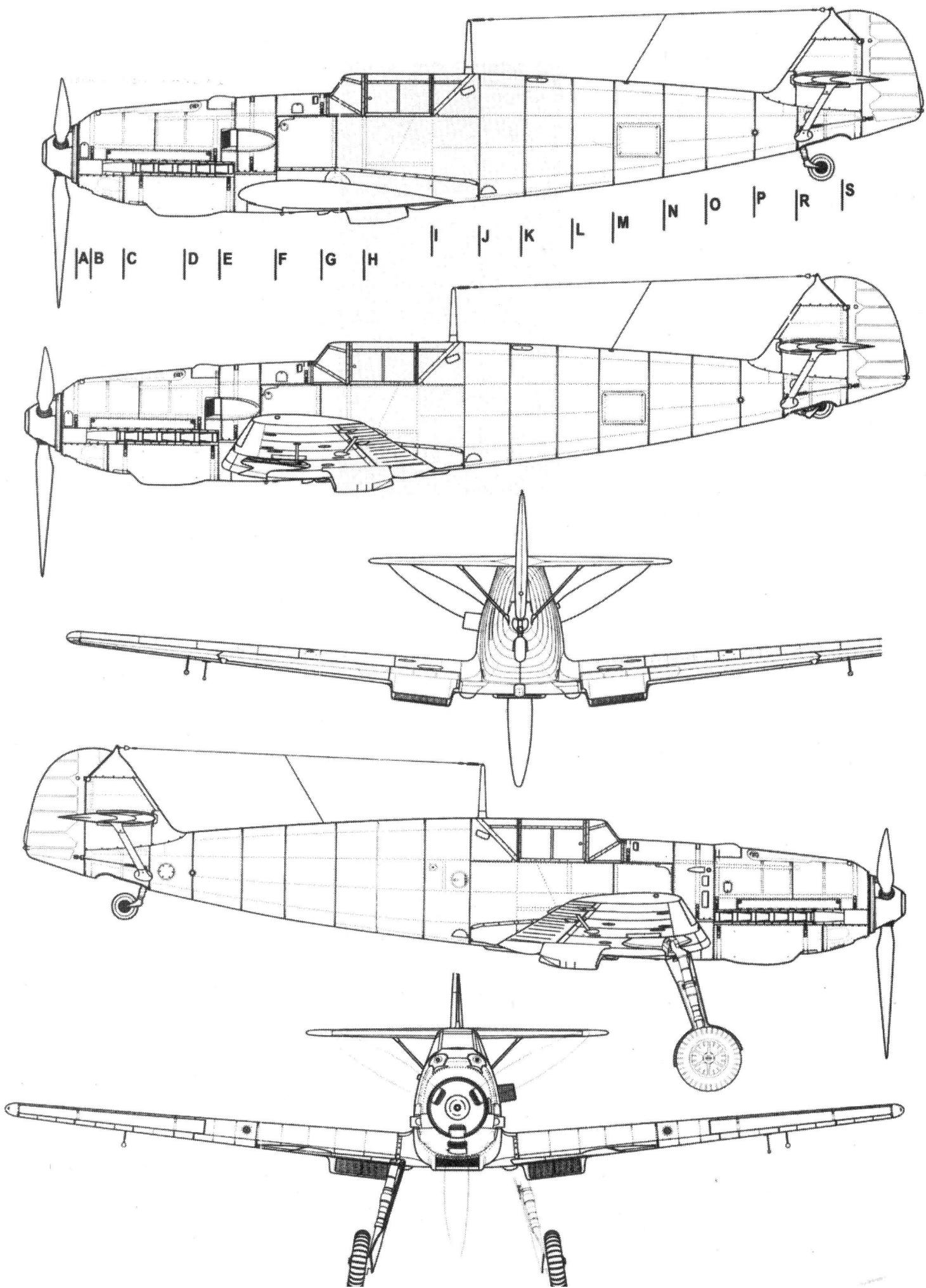


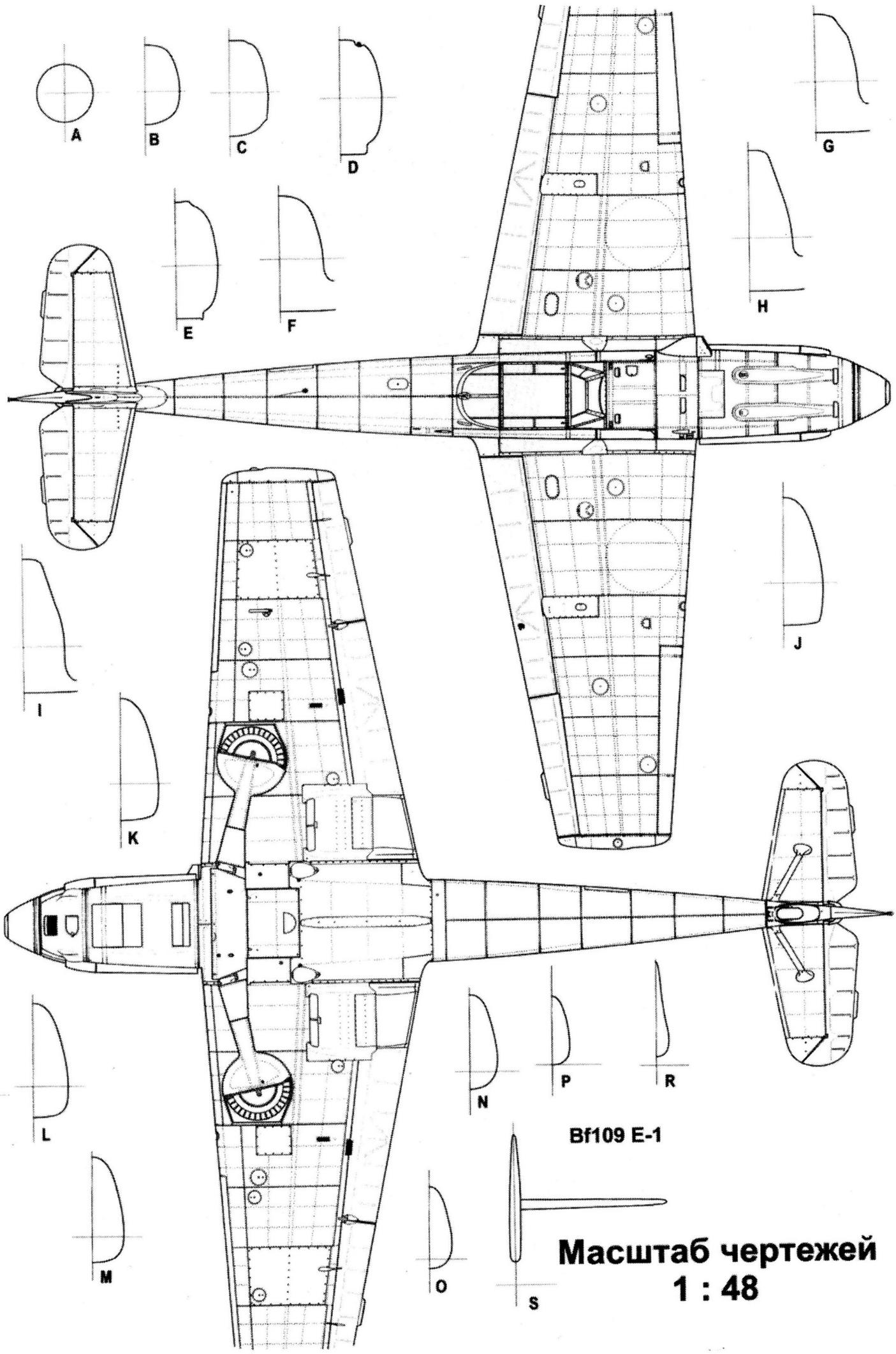


Bf109 E-0

**Масштаб чертежей
1:48**

Bf109 E-1



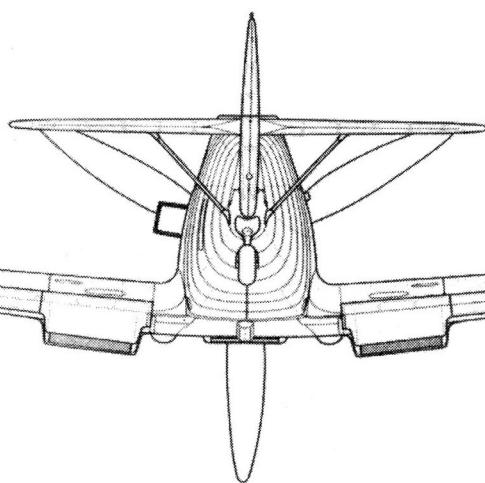
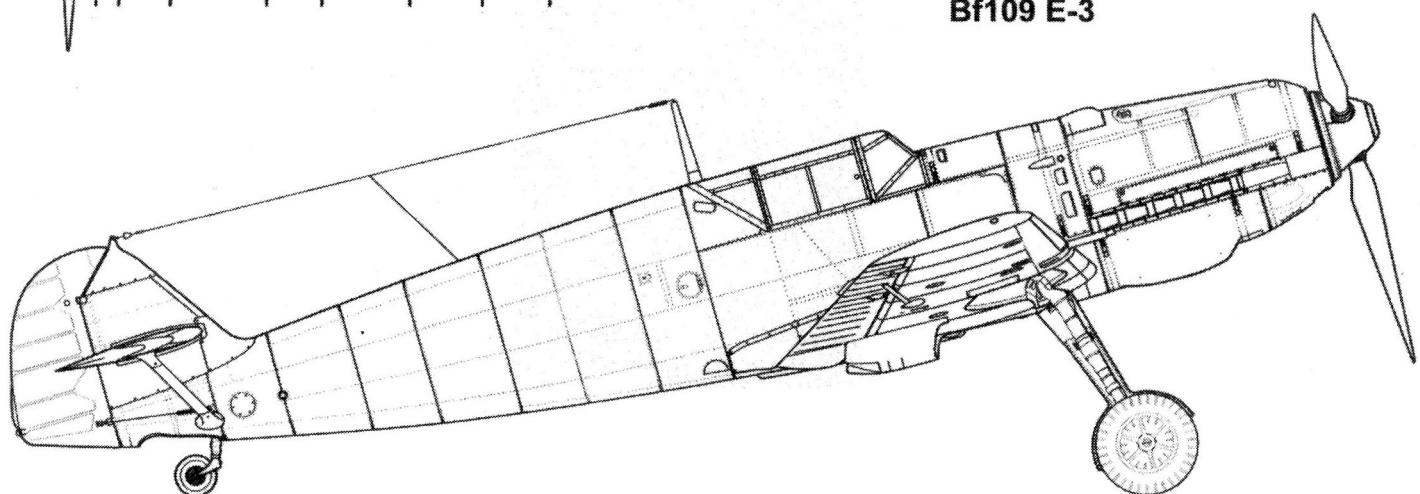
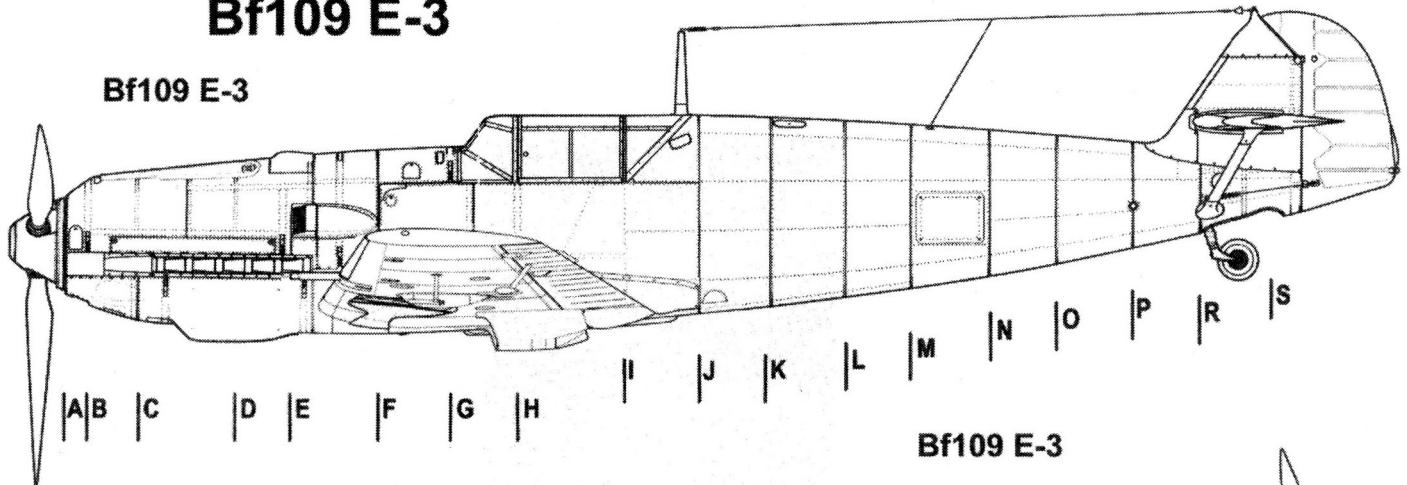


Bf109 E-1

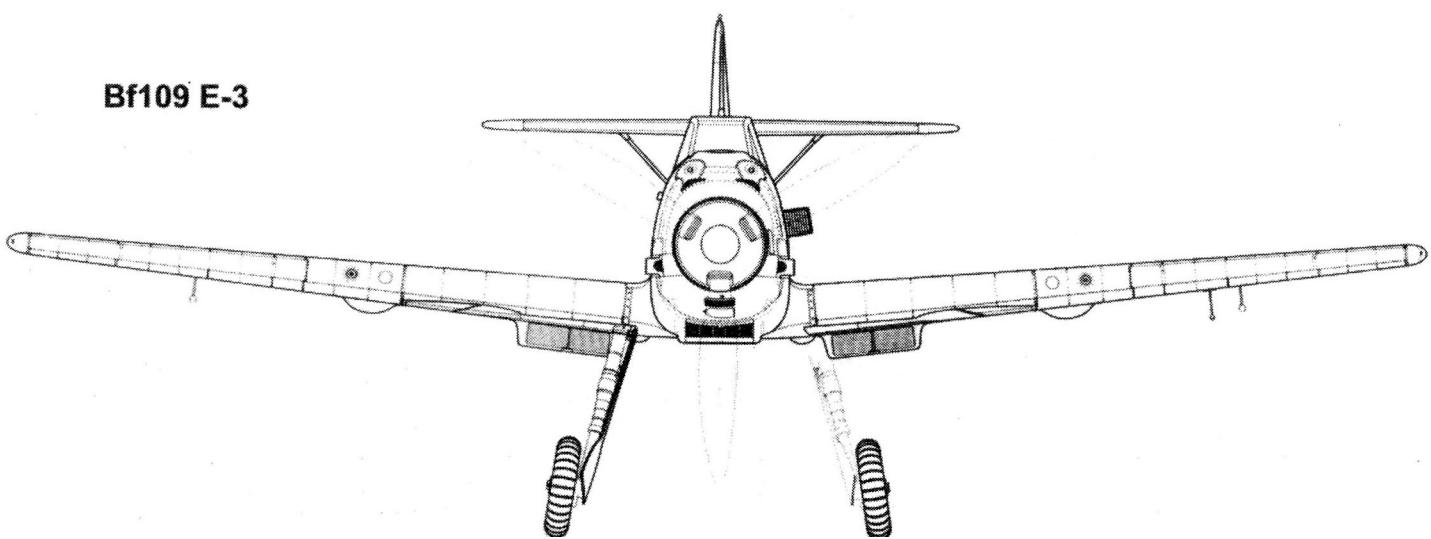
Масштаб чертежей
1 : 48

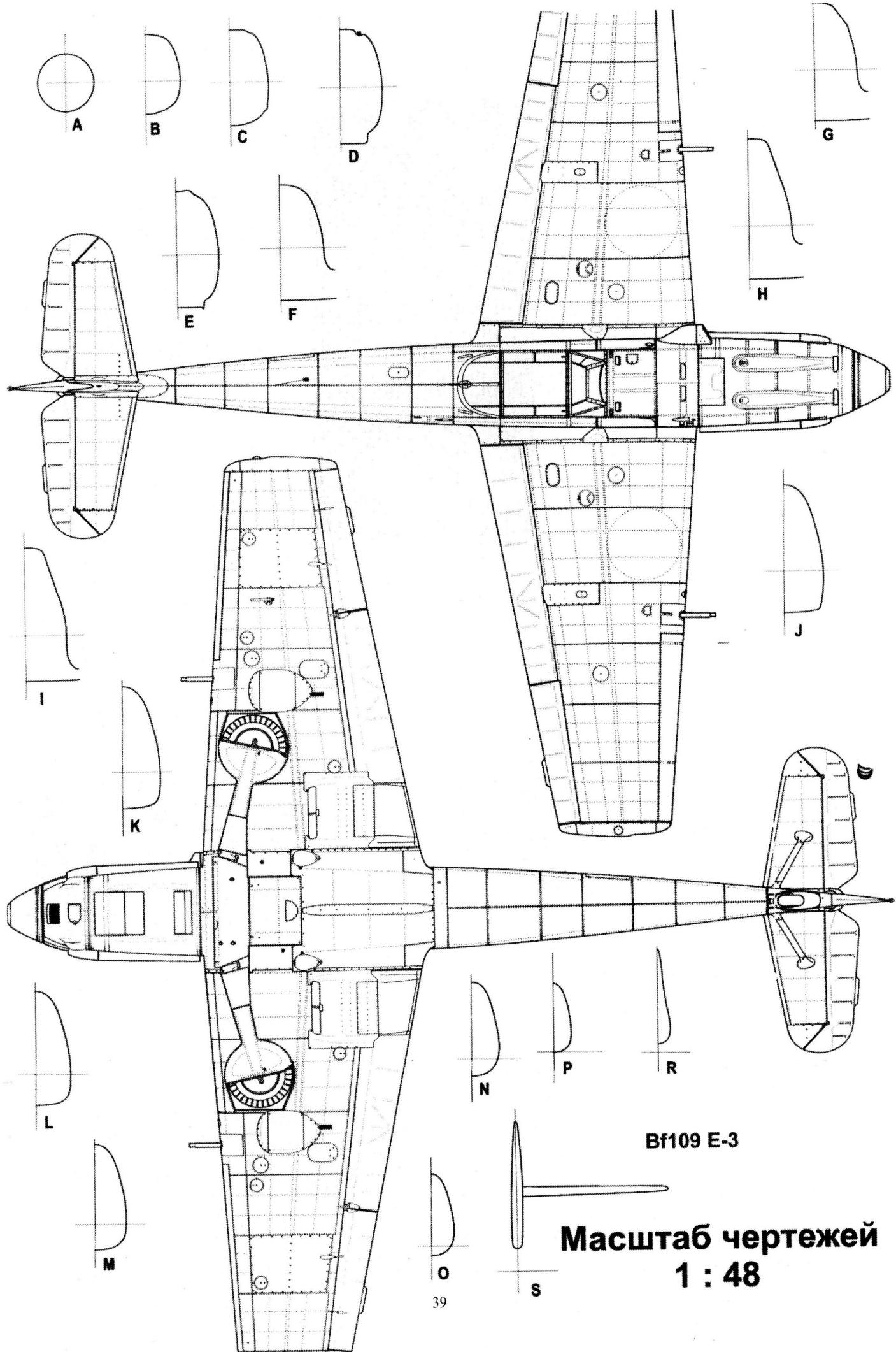
Bf109 E-3

Bf109 E-3



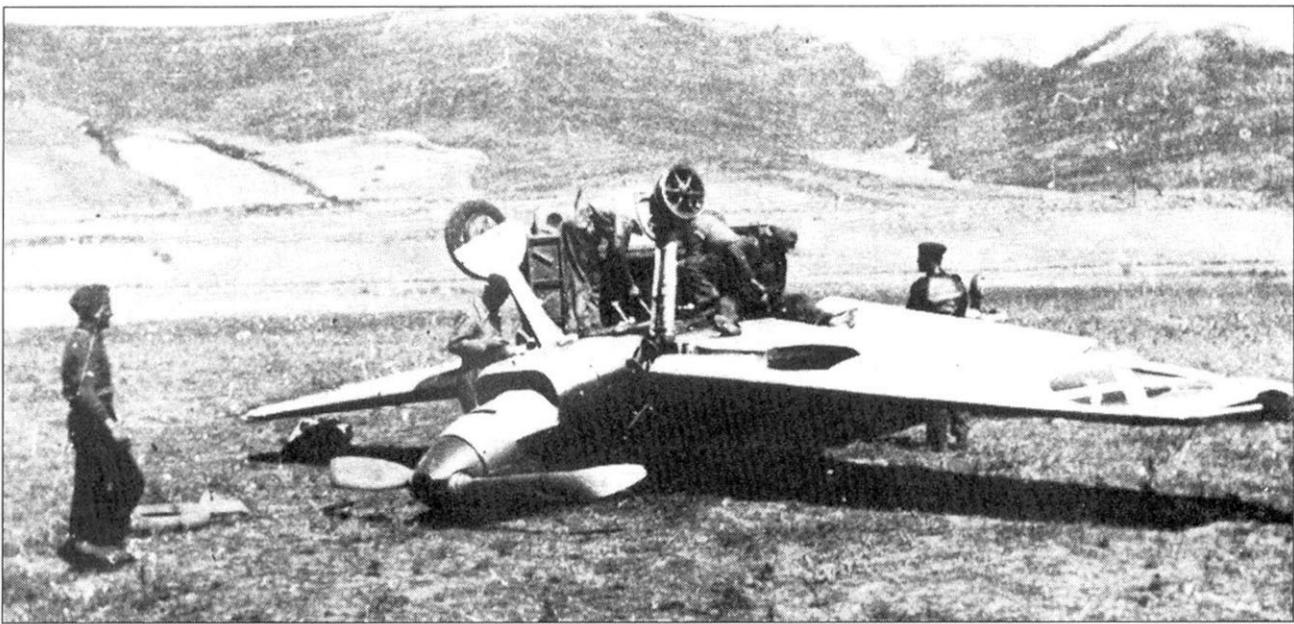
Bf109 E-3





Bf109 E-3

Масштаб чертежей
1 : 48



Перевернувшийся при посадке Bf109B-1 (борт. Номер 6-30).

руля высоты сочеталось еще и с высокими обычными нагрузками на ручке, что приводило к гораздо большей усталости пилота, чем, например на Spitfire I и II.

Как истребитель, на средних и высоких скоростях «Эмиль» был послушен и устойчив, за исключением тенденций из-за отсутствия триммеров. В бою был предельно устойчив, ввести его в разворот при высоких перегрузках можно было лишь одним выпуском предкрылоков. Вопреки учебникам по воздушному бою, пилоты при атаке врага сзади резко бросали нос вниз. Непосредственный вспрыск топлива позволял двигателю при этом работать нормально (в отличие от карбюраторных двигателей Merlin на истребителях Hurricane и Spitfire).

В малом диапазоне скоростей Bf.109E был приятен пилоту. Примерно при приборной скорости 168 км/ч наблюдалась легкая поперечная неустойчивость, требовавшая работы ногами и элеронами для сохранения высоты. При убранных шасси и закрылках минимальная приборная скорость была 153 км/ч, и на 19-24 км/ч ниже при посадочной конфигурации. Во многом это заслуга предкрылоков. Из-за полуоткинутой позы пилота и задранного капота обзор из кабины на глиссаде, по сравнению со Spitfire и Hurricane, ухудшался. На рулении обычно все были готовы к этому, как и к провалу одного, обычно левого, крыла при недооценке скорости из-за срыва потока за предкрылками.

По маневренности пилоты отмечали малую разницу между «Эмилем» и Spitfire I и II на высотах 3500-5000 м - один чуть лучше на одном режиме, другой на «своем» маневре. Выше 6100

метров Bf.109E был чуть лучше. Hurricane имел более высокое лобовое сопротивление, что ставило его ниже Spitfire и Bf.109 в ускорении, но в бою он удивлял своей живучестью.

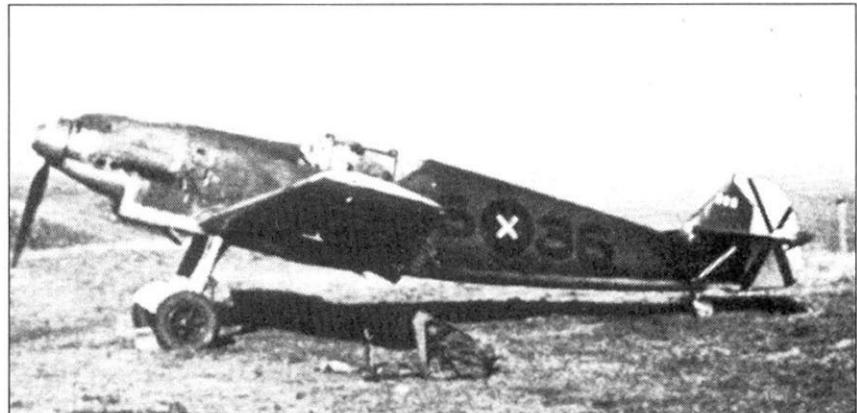
Базовой тактической частью Luftwaffe была эскадра. Истребительная (JG) состояла из 3-4 групп, по 3 штаффеля каждая. Нумерация подразделений - сквозная; группа III/JG 77, например, состояла из штаффелей 7/JG

77, 8/JG 77, 9/JG 77. Соответственно штаффели 1/JG 77, 2/JG 77 и 3/JG 77 входили в группу I/JG 77, и т.д. в составе эскадры. Обычный боевой состав - 10-16 машин в штаффеле, что составляло численность эскадры 90-150 машин на «бумаге», а на самом деле обычно меньше.

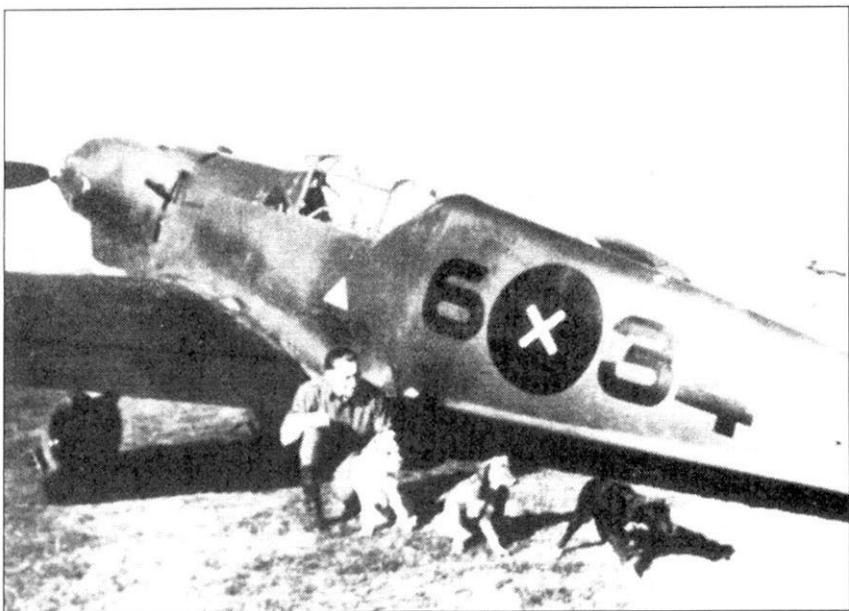
Вооружение: 2 крыльевые 20-мм пушки MG FF с 60 снарядами на ствол, стреляющие вне диска винта. 2 синх-



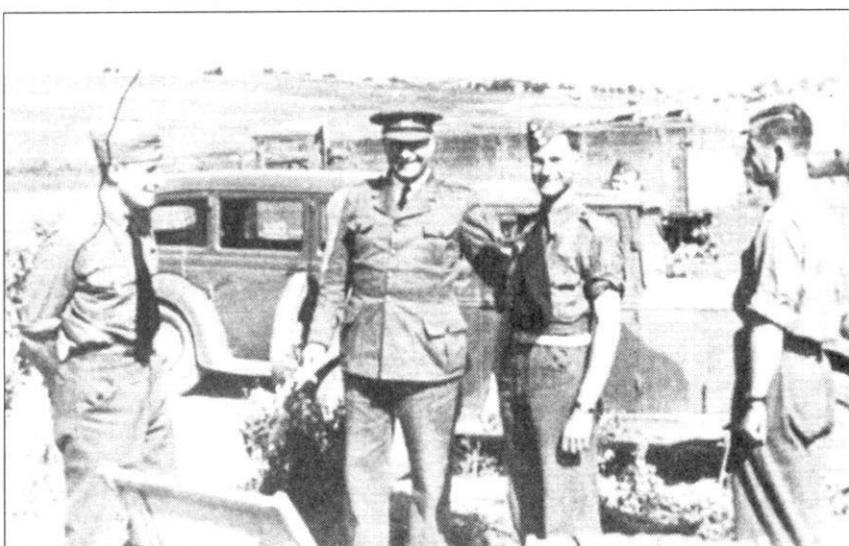
Самолет штаффелькапитана Хардера.



Самолет штаффелькапитана Хардера. На кибе отметки о трех сбитых самолетах.



Летчик первой эскадрильи Эрих Вольтке у своего самолёта возится с собаками.



Генерал Вилберг прибыл из Берлина с проверкой во вторую эскадрилью.

ронизированных 7,9-мм пулемета MG 17 с 1000 патронами на ствол, смонтированных на мотораме над двигателем.

Bf 109 в Испании

Фронтовая карьера Bf 109 началась неожиданно и довольно успешно. Ещё в октябре 1936 года, когда в воздух впервые поднялись новейшие экземпляры Bf 109 B-0 №879 и №880 (V5 и V6) на завод BFW в Аугсбурге поступило распоряжение из министерства авиации о подготовке нескольких самолётов к отправке в Испанию с целью испытаний в боевых условиях. С этой целью четыре опытные машины (V3, V4, V5 и V6) были разобраны упакованы в ящики и в начале ноября морским путём отправлены в Испанию. Груз прибыл в порт Кадис, откуда автотранспортом самолёты перевезли на аэродром Таблада в окрестностях Севильи.

Все прибывшие из Германии новые самолёты, в том числе и первые серийные He-111B-1, Do-17 E-1 и Ju-86D-1 свели в лётную группу VK/88 (Versuchs Kommando), входившую в состав Легиона Кондор. Задачей группы было проведение в боевой обстановке войсковых испытаний новой техники и составление отчётов с целью улучшения её лётных характеристик.

Сборка Мессершмитов закончилась в декабре в это же время, для проведения испытаний, на аэродром прибыли специально отобранные наиболее подготовленные немецкие лётчики. 9 декабря в Севилью прибыл Ганс Траутлофт, став одним из первых лётчиков отобранных для переучивания на Bf 109. Как позже он вспоминал, многие лётчики хотели попасть в экспериментальное подразделение. Всем хотелось пересесть на новые самолёты и проверить их в бою. Этому способ-

ствовали доходившие до них сведения о больших возможностях новых самолётов, да и неудачи в последних боях в которых немцы несли потери (He-51 на которых они воевали уступали советским истребителям И-15 и И-16 и не могли догнать республиканские СБ-2). Как вспоминает Траутлофт каждый полёт на He-51 был сопряжён с большим риском.

14 декабря 1936 года с лётного поля в Таблада впервые в испанское небо поднялся Bf 109 V-4 в кабине которого сидел Ганс Траутлофт. С полной уверенностью его можно назвать крестником новой машины.

К 20 декабря, в составе VJ/88 в Таблада имелось три Bf 109 (V3, V5 и V6). На своём Bf 109 V-4 Траутлофт нарисовал зеленое сердце, но новая эмблема оказалась несчастливой. На следующий день самолёт на котором совершил первый самостоятельный вылет лётчик Клей был повреждён на взлёте и в полётах больше не участвовал.

Первый вылет к Мадридскому фронту новые самолёты выполнили с ознакомительной целью, облетев район Авилы и Эсколона. Вылет прошёл спокойно, противника в воздухе встречено не было. Почки победам на новом самолёте положил 16 декабря. гауптман Пальм заявив об уничтожении вражеского самолёта который он описал как «Boeing», но это скорее всего был И-16 Rata. В это время немецким истребителям приходилось несладко. Почти каждый вылет сопровождался воздушными боями. Республиканская командаование сосредоточило в зоне Мадридского фронта большую часть своей авиации и оказывало националистам ожесточенное сопротивление. Перехватывались практически все группы следовавших к Мадриду Ju 52. Это вынудило националистов отказаться от действий в дневное время и перейти к ночным бомбардировкам. В такой ситуации у немцев чесались руки привлечь к сопровождению Юнкерсов новые истребители, но разум взял верх, и решено было не форсировать события. Экспериментальное подразделение переориентировало на Северный фронт где воздушные бои не носили такого ожесточённого характера. Со своего аэродрома в Табладе Bf 109, He 112, Ju 87 и Hs 123 совершали рейды в район Бильбао и Гийона.

2 февраля Staffel Jagdgruppe, переключили на действия в Мадридском секторе. Возвращение на Мадридский фронт было отмечено гибелью 11 февраля лейтенанта Рехана. Его Bf 109 упал в 400-х метрах от Касераса.

Лётчики с нетерпением ожидали прибытия новых Bf 109, He 112, Hs 123



Группа летчиков возле барака в Сантандере. Слева на право: Готхард Хендрик, Петер Боддем, Гюнтер Лютцов, Вальтер Эхле, Харро Хардер, Эрих Вольтке, Рольф Пингел.

хорошо показавших себя в сложной боевой обстановке. В условиях всё возрастающих потерь в воздушных боях прибытие новой техники казалось единственным выходом из создавшегося положения. Немецкие лётчики теряли уверенность в себе, падал их моральный дух.. Показателен такой пример. 24 февраля оберлейтенант Винтер в результате навигационной ошибки совершил посадку на Республиканской территории и попал в плен. Через несколько дней в Республиканской печати появилось заявление Винтера, сделанное им в ходе допроса.

« Я был в Республиканском плену в течение двух дней. Я был удивлен внимательным и хорошим ко мне отношением и медицинской помощью оказанной мне в госпитале. Я видел, что многие Испанские люди борются за их идеалы и форму правительства с большой

самоотверженностью. Я проникся уважением к ним и поменял свои взгляды на Гражданскую войну в Испании. Я не прибыл бы сюда второй раз, чтобы приносить страдания этим людям».

Новая партия серийных Мессершмиттов прибыла как раз вовремя. В конце февраля в порту Кадиса стали разгружаться суда доставившие ящики с разобранными истребителями. Все 15 самолётов направили в 2. J/88. Первые три Bf 109 B-1(именно эта модификация поступила в Испанию) перегнали в расположение эскадрильи в Альморох 14 марта лётчики Кнуппель, Шлаффер и Годек. Эти Bf 109 B-1 первых серий все еще имел деревянные пропеллеры, и их пулеметы снабжались механической (тросовой) системой перезарядки. Двигатели самолётов не отличались надёжностью и довольно часто выходили из строя.

С прибытием новой техники J/88 был реорганизован. В апреле, 4 Staffel был расформирован; 1 Staffel и 3 Staffel сохранили на вооружении истребители He 51. Командование 2 Staffel возглавил оберлейтенант «Franzl» Lutzow. От расформированного 4 Staffel к эскадрилье перешла эмблема «Цилиндр» (этим объясняется тот факт, что практически все Bf 109 B-1 несут на левом борту одну эмблему).

В это же время и определились со сроками пребывания в Испании лётного состава. Он составил девять месяцев.

Обучение полётам на Bf 109 проводилось достаточно быстро, чему во многом способствовала простота управления и устойчивость самолёта и высокий общий уровень подготовки лётчиков. Всё обучение состояло из трёх полётов. Первые два - полёты по кругу с отработкой расчета на взлёт и посадку (так называемые полёты по коробочке). Третий полёт в зону на отработку техники пилотирования. Самолёт оказался до такой степени лёгким в освоении, что до 1942 года немцы вполне успешно обходились без Мессера со спаренным управлением.

Высвободившиеся после расформирования 4 Staffel истребители He-51 немцы передали испанцам, которые сформировали из них три эскадрона, в состав каждого входило по семь самолётов.

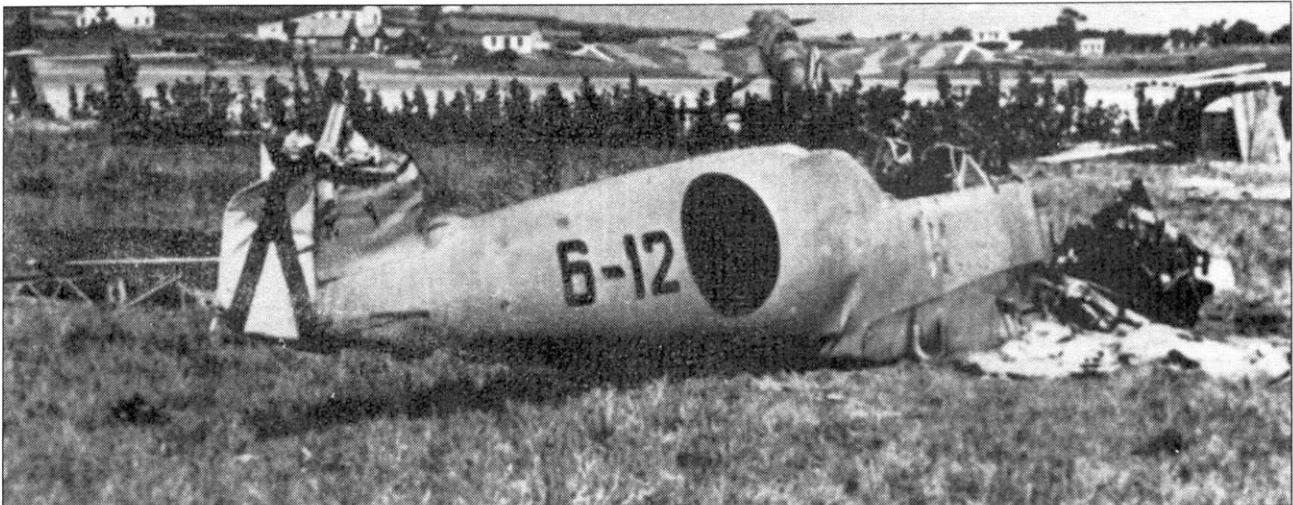
Bf 109 в сражении за Бильбао

Не достигнув своей стратегической цели - захватить Мадрид, националисты решили сосредоточить свои усилия на захвате контролируемой республиканцами северной части страны в районе Бильбао.

В этом же районе были сосредоточены и основные силы Легиона Кондор. Самолёты перелетели на аэродромы в окрестностях Витории и Бургоса. 2. J/88 со своими 7-ю Bf 109 под-



Разбитый Bf109B-1 в поле восточнее Сантандера.



Разбитый самолёт Германа Станге.



Пилот второй эскадрильи лейтенант Эдгар Ремпель.

готовленными для воздушных боёв (на остальных проходил подготовку лётный состав) разместился на аэродроме вблизи Витории.

Началу наступления предшествовала серьёзная наземная подготовка. Для обеспечения действий своей авиации немцы выдвинули к линии фронта посты воздушного наблюдения и оповещения, в Бургосе, Леоне и Логроно развернули пункты управления и связи. Учитывая сложный горный район полётов на возвышенностях вблизи Бургоса, Саламанки и Витории установили дополнительные радиомаяки.

Непосредственно в расположении боевых частей постоянно находились авианаводчики со средствами связи.

Воздушная разведка выявила малочисленность правительственной авиации. На Республиканских аэродромах насчитали до двадцати машин, большую часть из которых составляли устаревшие Бульдоги английского производства. Бомбардировочная авиация включала несколько бомбардировщиков Potez 54 и приспособленные для этих целей старенькие Forman и DC-2.

Наступление франкистов началось 31 марта 1937 года. Основной задачей Bf 109 на первом этапе операции стало

сопровождение своих бомбардировщиков из состава VB/88

6 апреля оберлейтенант «Франз» Лютзоф одержал свою первую победу на Bf 109 сбив республиканский Chato. В отчёте он записал:

« 1-я победа. 17.15 часов в 2,400 метрах, северо-западе Охондиано. Истребитель-биплан Curtiss. Три других самолёта преследуемые Янсаном и Хилмаером ушли в сторону Бильбао.

С трудом удалось занять эффективную позицию для ведения огня поскольку пилот Curtissa постоянно маневрировал и то и дело исчезал в облаках. Лётчик сбитого самолёта приземлился на нашей территории, воспользовавшись парашютом. Им оказался 18 летний сырой новичок. На допросе он сообщил, что летел по маршруту Сантандер - Вильбао - Варселона - Валенсия.»

22 апреля открыли свой боевой счет лейтенант Радуш, фельдфебель Хелмауэр и гауптман Енсон, сбив по

одному И-15. Одним из пилотов И-15 был республиканский ас Фелипе дель Рио, который на тот момент, с семью победами являлся наиболее успешным республиканским пилотом на Северном фронте. Несколько днями ранее - 18 апреля, дель Рио сбил Do 17 из состава Легиона Кондор. Два члена экипажа были убиты ещё в воздухе не успев раскрыть парашюты. Пилот, Ханс Соботка, упал вместе с самолётом. Лётчик находился в Испании только 13 дней.

3 мая, семь Bf 109 из 2.J/88 сопровождали два бомбардировщика Ju 52, бомбивших дорогу в районе Бермео-Менака. Республиканских истребителей в воздухе не было. Следующий вылет на сопровождение бомбардировщиков состоялся 7 мая, когда семь истребителей сопровождали эскортировали семь He 70 и три Do 17 отбомбившихся по аэродрому Сантандер. На следующий день вылет повторили.

13 мая был сбит лейтенант Вин-



Местные жители возле сбитого самолёта лейтенанта Вальтера Адольфа.



Лётчик Сейлер, имевший девять побед в кабине своего Bf109B-1 (борт 6-32).

дель. Это стало первой боевой потерей Bf 109 по данным республиканского командования победу одержал испанский пилот Леопольд Моркиляс летавший на И-15.

Bf 109 над Брунете

Брунетская наступательная операция начатая республиканцами 6 июля 1937 года. ставила своей задачей оттеснить войска националистов с Северного фронта.

И уже первые успехи республиканцев заставили Франко снять часть войск с Северного фронта и приостановить наступление.

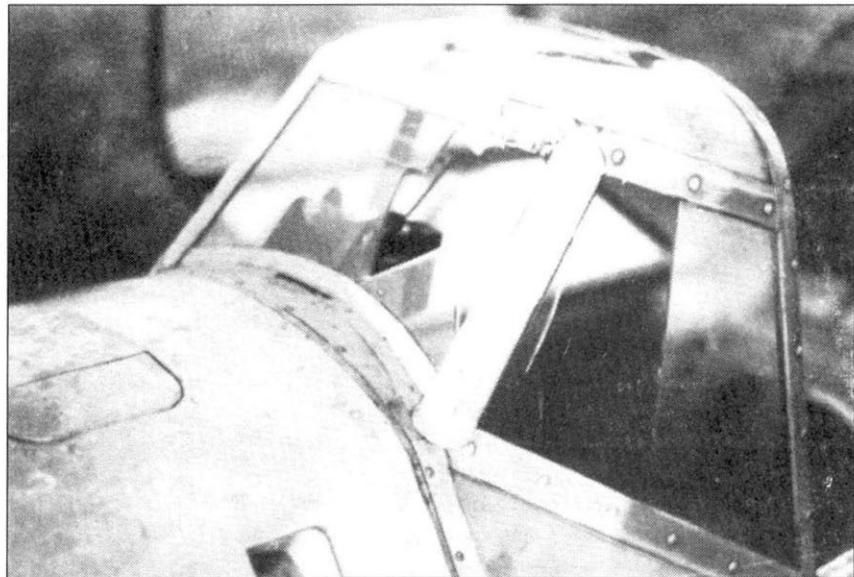
7 июля на аэродромы Эсколано и Авила перебазировались 1 и 2 Staffel J/88.

На первом этапе боёв немецким истребителям приходилось летать с большой интенсивностью, выполняя до пяти вылетов в день. Это должно было как то компенсировать преимущество республиканцев в воздухе.

8 июля лейтенант Пингель и унтер-офицер Хёнеб сбили два республиканских Мартина (так националисты называли советский бомбардировщик СБ-2). В этот же день Bf 109 из 2. J/88 сопровождали свои бомбардировщики на бомбардировку Брунете и Вальдеморилло.

12 июля стало успешным днём для немецких лётчиков - истребителей. «Старый» Пингель, Бухл, Бодем и Хёнеб сбили в общей сложности шесть самолётов противника. По две победы одержали Пингель (СВ-2 и И-16) и Хёнев (две Праги), Бухл и Бодем сбили по одному И-16.

11 июля унтер-офицер Фллегель выполнил аварийную посадку после того как на его истребителе заклинило двигатель. В этот же день в ходе часовового воздушного боя федфебель



Пробитое пулей лобовое стекло Bf109.

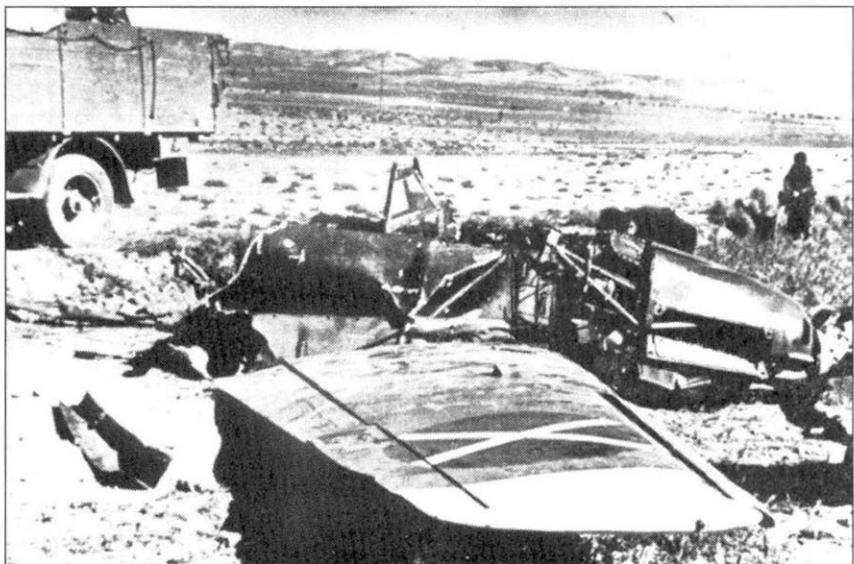
Бодем сбил Chato американца Харольда Дахля. Первоначально республиканского лётчика приговорили к смерти, но позже он был обменян на франкистских офицеров. В этот же день фельдфебель Брауншвегель сбил республиканский И-16. Прибыв в 2. J/88 Брауншвегель получил Bf 109 Вс бортовым номером 6-13 на котором до этого все отказывались летать из-за его «недущачного» номера. На этом «несчастливом» самолёте Брауншвегель так и провоевал все свои девять месяцев.

13 июля понесла потери и 2. J/88. Погиб унтер-офицер Хёнеб. Вероятнее всего лётчик был убит в воздухе. Его Bf 109 врезался в землю отвесно падая с высоты 2,500 метров. Предположительно самолёт сбил американский доброволец Френк Тинкер. Так же на эту победу претендовали и стрелки республиканских СБ.

Утром 16-го июля шесть республиканских СБ-2 отбомбились по аэродро-

му Авила где базировалась 2. J/88. но сброшенные ими бомбы не нанесли значительного ущерба. Немецкие истребители в это время вылетели на сопровождение трёх испанских He 45 и не могли отразить налёт. Прикрытие аэродрома осуществляли только подразделения зенитной артиллерии, которые «проспали» появление самолётов противника», как записал в своём дневнике командир 2. J/88 капитан Лютзоф. Вечером республиканские бомбардировщики повторили налёт, но ущерб так же был минимальным.

На рассвете 17-го июля с ответным визитом на республиканский аэродром Алькала ушли бомбардировщики из состава VB/88 в сопровождении восьми истребителей. Bf 109 шли эшелонировано выше и ниже бомбардировщиков когда два республиканских И-16 попытались прорваться к бомбардировщикам. После приземления Лютзоф написал:



Носовая часть сбитого Bf109 (борт 6-20).



Четыре штабфелькапитана J/88. Слева на право: Шелльманн, Галланд, Шиллинг и Эльса.



Экхарт Прибе в кабине Bf109B-2 (борт 6-33).

« Я поймал одного из них в прицел, сблизился до двадцати метров и собирался стрелять, когда увидел синие следы дыма, проходящие ниже меня. Брикер открыл огонь преждевременно с большой дистанции. На некоторое время я отвлёкся и потерял из виду самолёт противника. Отдав ручку от себя, я рассчитывал достать «красного», но моя скорость была слишком большая. Внезапно Rata (И-16) появилась в трех-четырёх метрах передо мной. Жаль. Я был вынужден резко отвернуть в сторону».

В этот же день шестёрка Мессершмиттов выполняла полёт на свободную охоту к северу от Мадрида. Неожиданно самолёты были атакованы девяткой республиканских И-16. С первых выстрелов получил повреждения самолёт «Хермана» Хендрика, что заставило немцев выйти из боя, а Хендрика совершивший вынужденную посадку на бли-

жайшем аэродроме в Эскалоне.

18-го июля был потерян очередной Bf 109. Пилотunter-офицер Нербач спасся на парашюте и приземлился на своей территории.

Командир эскадрильи (Staffel) Bf 109 Лютзоф в своих дневниках так описывал бои в районе Брунете:

«В среднем нам приходилось выполнять по три вылета в день. Каждый из них продолжительностью приблизительно 1,5 часа проходил на высоте от 6,000 до 7,000 метров. Летали мы тогда без высотного кислородного оборудования. Такие полёты выматывали людей. Мы стали несколько деморализованными, потому что в дополнение к физическому напряжению многих полётов и схваток, добавлялась редкая возможность подтвердить одержанные в боях победы. Мы постоянно были вынуждены вести бои против трех - или четырехкратно превосходя-

щего нас противника. Это не оставляло времени на прицеливание, возможности продолжительно вести огонь и определить место падения вражеского самолёта. Мы должны были заботиться о том чтобы держать наших противников на расстоянии от своих бомбардировщиков, или самолетов - разведчиков, которых приходилось сопровождать».

«Самым плохим из всего были частые схватки с противником. С наступлением рассвета два пилота заступали на боевое дежурство и должны были находиться в своих самолётах. Когда наблюдатели с земли или передовые батареи зенитной артиллерии сообщали о вражеском самолете, объявлялась тревога и дежурная пара должна была немедленно подниматься в воздух. Это было необходимо для уверенного перехвата вражеского самолета прежде, чем он достигал зоны бомбометания. Из-за постоянного ожидания появления вражеских самолётов всюду ощущалась некоторая нервозность. Посты наблюдения иногда принимали наш самолёт за вражеский и тревога объявлялась напрасно. Такие ложные запуски выводили людей из себя. Скоро у многих появились признаки переутомления и нервозности. Людей раздражали любые мелочи».

«Однажды мы сидели около своих самолётов под тентом, спрятавшись от палящего солнца, когда послышался гул к югу от летного поля. Это должно было быть несколько самолетов. Когда мы смогли их увидеть, они показались нам итальянскими Савойями, направлявшимися на свой аэродром. Внезапно, самолеты развернулись в направлении нашего лётного поля и прилетели прямо к нам. Я поднял свой бинокль, но немедленно опустил его. Они были точно Савойями. Уже можно было различить опознавательные знаки невооружённым глазом. Самолёты летели в чётком строю на высоте приблизительно 1,500 метров. Мы насчитали десять машин. Я отвлёкся и вдруг услышал крик «Они нас бомбят!!!»

Я обернулся и подумал: «Это невозможно!», но поскольку я наблюдал темные точки, отделявшиеся от одного из самолетов и падавшие на нас, я поверил в реальность происходящего. Я только успел крикнуть «Все в укрытие!!!» и прогрохотал разрыв первой бомбы. Я видел моего механика, бегущего к окопу. На попыти к укрытию я упал на землю. Меня охватил беспомощный гнев. Сжав кулаки, я думал: «Всемогущий Бог, дай мне шанс увидеть своих товарищей снова!».

«Бомбы былиброшены прицельно и упали в центре лётного поля.



Самолет штабфелькапитана Шельманна в полете.

Наши машины были расставлены по краю аэродрома и не пострадали. Мои два пилота, находившиеся в готовности остались у своих самолётов. Их преданные механики также осталась с самолётами. Лётчики запустили двигатели, но взлететь не было никакой возможности. Повреждённое лётное поле исключало возможность взлёта. Нападение для всех стало неприятной неожиданностью. Никто не думал, что красные способны на такую злую шутку. Самолёты оказались французские бомбардировщики Potez 210, которые очень сильно напоминали итальянскую Савойю. Это объяснило то, что самолёты незаметно прошли к нашему аэродрому.

«В результате, с того дня на наземных постах наблюдения и других постах не исключали возможность, что позади каждого самолёта с националистическими знаками прилететь похожий на него красный бомбардировщик. Различные типы современных самолётов были весьма схожи и неоднократно мы сомневались, имеем ли дело с противником или своим само-

лётом. Стало гораздо сложнее ориентироваться в воздушной обстановке.

Однажды это привело нас к роковой ошибке. Было туманное утро, когда я повел группу из пяти самолётов для патрулирования в сторону фронта. В прошедшие несколько дней республиканские самолёты использовали утренние часы чтобы беспокоить наши передовые линии. Я решил отучить красных от такой привычки навсегда. Мы поднялись на высоту 3,000 метров. «Глаза» группы - фельдфебель Боддем, один из моих лучших лётчиков, внезапно увидел пять точек, шедших несколько выше чем мы и приближавшихся к линии фронта со стороны Мадрида. Наших самолётов в это время в воздухе быть не должно было, поэтому я дал сигнал к атаке.

Мои лётчики быстро разбились на пары и стали занимать исходное положение для атаки. Мысленно я похвалил себя за то что выбрал этот день и утреннее время. Тем временем, пять бомбардировщиков, которые летели в плотном строю, почти достигли нашего аэродрома. Теперь я был совершен-



Штабфелькапитан Вольфганг Шельманн пишет письмо на родину.

но уверен что они шли именно к нему. Времени для атаки оставалось мало, и мы не успевали атаковать бомбардировщики, прежде чем они долетят до аэродрома. Было видно, что самолёты прошли над лётным полем и крутым правильным разворотом изменили курс. Теперь бомбардировщики сами шли на нас и не могли уклониться от атаки! Я сосредоточил своё внимание на вражеских самолётах и подготовился к атаке. Я все еще выбирал для себя цель которую атаковать в первую очередь, когда мысль ударила меня: «Ты видел эти самолёты где-нибудь прежде?». Ответ на этот вопрос поразил меня: «В моей памяти промелькнули силуэты итальянских бомбардировщиков, которые нам часто приходилось сопровождать на Северном фронте!».



Фельдфебель Герберт Илlefельд в кабине Bf109B-1. Шесть побед, номер самолета 6-6, 25 июня 1938 года.



Вернер Мельдерс в первые дни своего пребывания в Испании.



Гауптман Генрих Кюнппель, погибший во Франции в 1940 году.

Я медленно приближался к самолётам с левой стороны строя. Теперь я мог видеть националистические опознавательные знаки на крыльях, фюзеляже и руле направления. Я хотел позволить себе небольшую забаву и пролететь очень близко от них. Сблизившись с одним из самолётов на расстояние двух-трёх метров, я поймал на себе взгляд мрачного, серьезного лица одного из стрелков, который обеими руками держался за рукоятки спусковых механизмов своих спаренных пулемётов. Мне подумалось: «Мой Бог, он сильно напуган и использует своё преимущество, прицеливается в меня!». В тот же самый момент я почувствовал спереди и справа удар по моей машине. Что-то ударило и обожгло мою правую голень, и я почувствовал острую боль в моей правой

руке. Меня охватила ярость, пальцы автоматически потянулись к гашеткам пулемётов, но в самый последний момент самообладание вернулось ко мне. Я взглянул на лётное поле которое осталось позади меня. На нём не было видно разрывов бомб, что говорило о том что самолёты не могли быть красными бомбардировщиками. Стрелок, должно быть, принял меня за вражеского истребителя. Развернув самолёт, я направил его к своему аэродрому. Теперь можно было оглядеться. Моя правая нога и рука были в крови. Перчатка на правой руке была пронизана несколькими маленькими осколками. Вокруг каждого расходился маленький красный круг. С большой осторожностью мне удалось посадить самолёт.

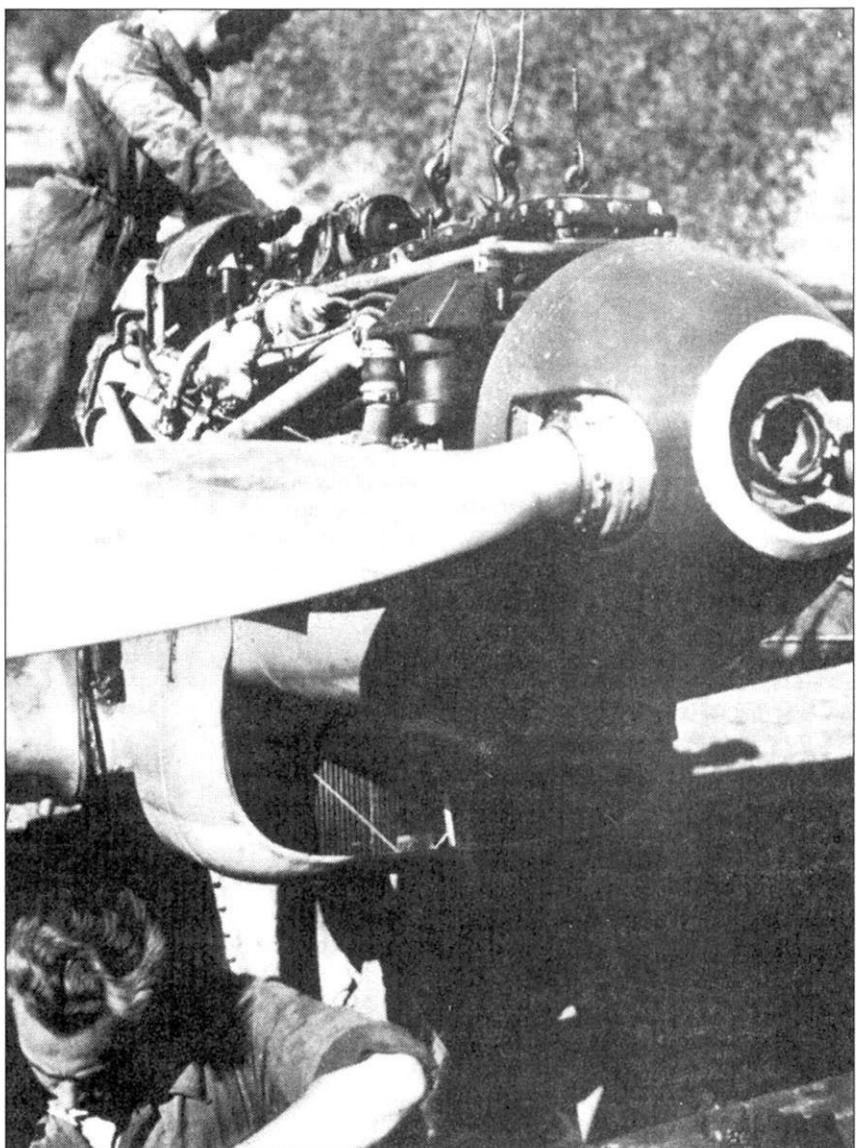
Мне повезло, пули прошли через правое крыло близко к фюзеляжу и через кабину. Некоторые из них застяли в колонке управления, ниже моей правой руки. Кроме того, было пробито несколько электроргутов. Повреж-

дения оказались настолько небольшое, что самолёт скоро был введён в строй. Позже я выяснил, что молодой и неопытный итальянский стрелок действительно принял меня за вражеского истребителя».

Интенсивность боёв сказывалась на исправности самолётов. После возвращения из первого боевого вылета 21 июля, Лютзоф записал в свой дневник:

« 6-9 (номер машины) должен идти к Бургосу, 6-15 повреждена радиостанция, , 6-13 ремонтируется, , 6-9 непригоден к эксплуатации, 6-10 находится на патрулировании, я располагаю только тремя самолётами готовыми к повторному взлёту в 16.00 ».

В середине июля в Испанию были доставлены очередные 22 истребителя Bf 109. Сборку самолётов производили на аэродроме в Леоне. Хотя самолёты были срочно необходимы на фронте, они не могли быть переданы в строевые подразделения, прежде чем будут облётаны.



Замена двигателя на Bf109.



Bf109 на аэродроме.

Опять на Северном фронте

Как только фронт в районе Брунетье стабилизировался, командование националистов вернулось к планам ликвидации Северного фронта.

30 июля истребительные подразделения Легиона Кондор перелетели на аэродромы Алер дел Рев и Калахара.

Республиканцы располагали на Северном фронте двумя эскадрильями И-15 и двумя И-16. Имелось так же несколько уцелевших старых самолётов. Эскадрильями Chatos командовали испанцы Джименез и Риверола, И-16 - советские лётчики Плыгунов и Смирнов.

К тому времени относится запись, сделанная в дневнике 13 августа Лютзофом о состоянии самолётного парка его эскадрильи:

« 6-8 и 6-9 не подлежат восстановлению. В строю осталось только десять Me (включая 6-5). Какой беспорядок».

13 августа немецкие истребители одержали свою первую победу сбив Rata (И-16) в районе Сантадера. Отличился фельдфебель Боддем.

16 августа лейтенант Ремпел из 2. J/88 сбил республиканский И-16. На следующий день фельдфебель Боддем делает дубль сбив 1 Rata и 1 Chato.

18 августа увеличили свой счёт Лютзоф и Боддем, вынудив к посадке Chato.

21 и 22 августа состоялись самые крупные воздушные сражения за всё время боёв на Северном фронте. Республиканские истребители в полном составе поднимались в воздух. Согласно коммюнике националистов республиканская авиация в этих боях потеряла тридцать самолётов, но этого просто не могло быть. Республиканцы не располагали в этом районе такими силами. Немцы 22 августа заявили о трёх победах. Лютзоф Пингель и Флегель сбили по одному Chatos.

27 августа свою первую победу на Bf 109 одержал оберлейтенант Хардер. Его жертвой оказался республиканский бомбардировщик СБ-2. В своём дневнике он так описал этот бой:

«Бомбардировщик Мартина (СБ-2) грозная машина, летит чудесно и ужасно быстро. Сигмунд и я приготовились



Вернер Мельдерс у Bf109D.

к атаке. Тэрри прикрывает нас сзади от возможного нападения истребителей противника. Я лечу весьма близко от республиканца. Видны даже блики солнца на пропеллере неприятельской машины. Короткая очередь и большую машину охватывает огонь. Я ввожу свой самолёт в вираж и наблюдаю падение бомбардировщика».

23 августа 1 и 2. J/88 на короткое время перебрасываются на Арагонский фронт для отражения нового наступления республиканских войск.

6 сентября лейтенант Боддем сбил республиканский И-16. 9 сентября, он сбил Loire 46 и И-15, в этот же день лейтенант Брукер сбивает Rata.

28 сентября оберлейтенант Хардер одержал свою девятую победу. В конце дня в его дневнике появилась запись:

«Наша пятёрка Bf 109 сопровождала, Do17 к Гийону. На 1,500 метров выше нас появились четыре И-15 и че-



Пристрелка пулеметов на Bf109.



Bf109B-1, захваченный республиканцами.

тыре И-16. Внезапно четыре И-16 оказалась позади меня. Я заметил их как раз вовремя. Один И-16 проскочил вперед меня. Я повернулся свою машину, тщательно прицелился и открыл огонь. Неприятельский истребитель взорвался в воздухе.

Всего за время боёв на Северном фронте пилоты, летавшие на Bf 109 записали на свой счёт 26 побед.

В октябре 1937 года прошла очередная реорганизация в истребительных подразделениях Легиона Кондор.

К этому времени на Bf 109 летали уже две эскадрильи (1.J/88 и 2.J/88). Не 51 оставались на вооружении только 3.J/88 и 4.J/88, в задачу которых входила непосредственная поддержка наземных частей.

Сравнение франкистских и республиканских воздушных сил показывает,

что к концу 1937 года националисты имели значительное численное преимущество.

В истребителях это выражалось следующим образом.

Националисты располагали тридцатью эскадрильями, вооружёнными истребителями Fiat C.R.32 (по 9 машин) двумя эскадрильями (Staffeln) Bf109 (по 12 самолётов). В распоряжении республиканцев имелось двенадцать эскадрилий с 12-ю самолётами в каждой. На вооружении шести из них находились истребители И-16, четыре эскадрильи имели Chatos, а в двух других на вооружении стояли французские и американские машины.

К концу 1937 националисты получили: 250 Fiat C.R.32 и 50 Bf109

Республиканцы: 168 И-16 Ratas и 150 И-15 Chatos.

Bf109 над Теруэлем

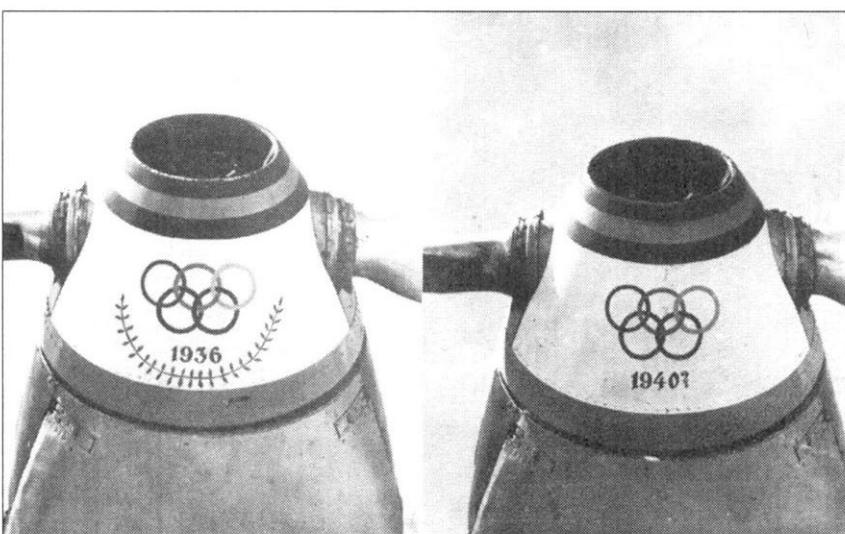
Первый воздушный бой в районе Теруэля пилоты 2.J/88 провели 29 ноября в 19.00 по местному времени. В ходе скоротечного воздушного боя лётчики Шлихтинг, Рохел и Силер сбили три республиканских И-16.

В район Тетуэля республиканцы перебросили и только что полученные из СССР истребители И-15 бис, получившие обозначение «Super Chato».

Впервые новые самолёты встретились в бою 4 декабря. Вот как этот бой описал командир 1.J/88oberлейтенант Хардер:

«Ниже нас всюду находились красивые истребители. Здесь три Curtisses, там пять, здесь пара Ratas и несколько незнакомых билланов, тихоходных, но невероятно маневренных. К ним было трудно подобраться близко. Каждый из них резко управлял своим самолётом. Практически не оставалось времени для прицеливания и открытия огня на поражение. У меня была только одна возможность для открытия огня. Хотя я, кажется, попал в красного, его самолёт продолжал лететь, как ни в чём не бывало, возможно он имел хорошее бронирование».

В этом бою немцы потеряли один Bf 109 фельдфебеля Отто Поленза (№ 6-15). Лётчик остался жив посадив свой самолёт на вражеской территории и попал в плен. Его Bf 109 имевший незначительные повреждения оказался в руках Республиканцев. Позже самолёт восстановили и переправили в Барселону для проведения всесторонних испытаний. Интерес к самолёту проявили французы, которые облетали Мес-



Кок винта Bf109 борт 6-56.



Вечер встречи новой группы летчиков прибывших из Германии.

сер на месте в Испании и Советский Союз, куда самолёт переправили летом следующего года.

На следующий день Республиканцы сбили и захватили в плен фельдфебеля Лео Сигмунда. Хардер записал:

«Мы встретили приблизительно 25 - 30 новых бипланов и И-16 шедших с востока. В нашу группу входило 15 Bf 109. Внезапно оказалось, что фельдфебеля Сигмунда с нами нет. Ниже меня спиралью подымалось пятнадцать бипланов. Я напал со стороны солнца пристроившись справа в хвост одному из них с хвостовым номером «11». Открываю огонь. Биплан взрывается и его обломки падают на землю. Оставшиеся самолёты развернулись в мою сторону и мне пришлось оторваться от преследователей. После того, как я увернулся от истребителей противника, я заметил место падения сбитого

истребителя. Он упал недалеко от аэродрома Буйрроз. Повсюду проходили воздушные бои. Я набрал высоту и оказался выше группы Ratas. Один из них был атакован мной и сбит. В этот момент на меня сзади зашла пара И-16 от которых удалось оторваться и я вернулся на аэродром».

«Эти две потери и трудные воздушные бои угнетающе действовали на нас всех. И мы всё чаще спрашивали себя, почему мы должны расшибать свой лоб за чьи-то интересы? Зачем мы должны лезть в самое пекло и принимать эту войну близко к сердцу? Мы, немцы, были единственные, кто что-то делал в воздухе. Испанцы и итальянцы, вообще ничего не делали!»

Будущий немецкий ас Галланд написал в своей книге ещё откровеннее: «Мы воюем не на стороне справедливости...».

В последние недели 1937 года J/88 неоднократно менял аэродромы базирования, пока не оказался в районе Сарагосы.

10 декабря Хардер записал в своём дневнике:

«10 декабря. Fiat-ы патрулируют над линией фронта, мы в составе 15 Bf 109 ушли далеко за линию фронта. К нам на перехват поднялось пятнадцать Curtisses и пятнадцать Ratas. Не оставалось ничего другого как принять бой. Но силы слишком неравные и мы были счастливы, что смогли без потерь удрать на свою территорию и благополучно произвести посадку».

23 декабря республиканцы сбили самолётunterофицера Курза. Пилот погиб.

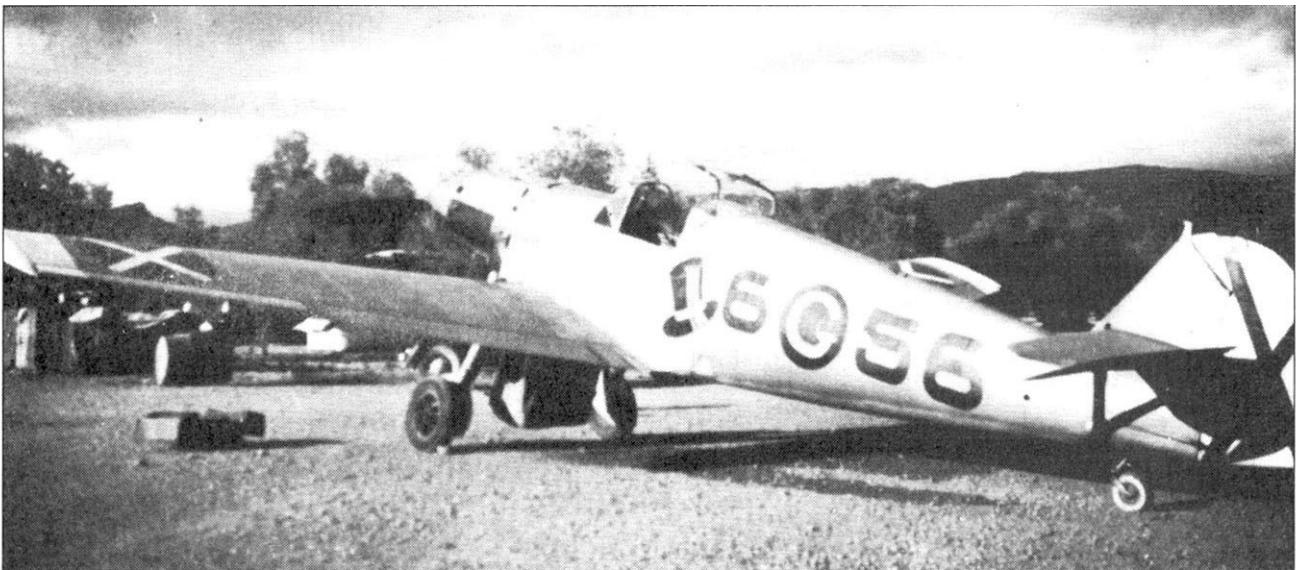
С 19 декабря 1938 года 1.J/88 возглавил оберлейтенант Шеллманн. В первые недели своего пребывания на фронте он ещё не был признанным асом J/88.

Позже он честно описывал первую встречу новичка с воздушным противником:

«Я своевременно был оповещён о приближении противника своими лётчиками. Они привлекли моё внимание покачиванием крыльев своих самолётов. Я таращил глаза, но ничего не видел. Это конец! Вражеская эскадрилья. Но я должен показать своим товарища, что я могу воевать. К этому времени я увидел республиканский истребитель. Он заходит ко мне сзади. Расстояние постоянно уменьшается. 100 метров, 50 метров сейчас он должен открыть огонь. Удар! Я попытался выйти из под удара. Где были мои товарищи? Где был мой Staffel? Уйдем! Полная неразбериха. Осторожно я напра-



Борт самолета Bf109 командира 88 группы Хендрика.



Новая маркировка самолета после смены командира группы, теперь в круге буква G, первая буква фамилии Грабманн.

вился на свой аэродром. Когда я вернулся домой, меня встретил сияющий механик. Он был рад, что я вернулся живым. Удрученный, я осмотрел мою машину и насчитал 7 пробоин».

18 декабря Шеллманн одержал свою первую победу. Этот вылет он описал следующим образом:

«Я висел в небе с пятью машинами на высоте 5000 метров. Мы давно определили врага: эскадрилья Curtisses и эскадрилья Ratas. Надо атаковать. Но опережать события нельзя. Необходимо занять выгодное для атаки положение. Вражеские лётчики пока нас не видят. Не упуская красные истребители из виду, набираем высоту. Когда враг в очередной раз изменял курс, я покачал крыльями своего истребителя и мы устремились на противника. Я атаковал истребитель, занимавший крайнее левое место в строю. Было видно как на капоте Rata рвутся мои снаряды. Двигатель вспыхнул. Я еле успел отвернуть вправо свой самолёт».

6 февраля пилот 2. J/88 унтерофицер Станге сбил республиканский И-16 испанского аса Луиса Фрутоса.

7 февраля J/88 одержала свою самую большую победу за время войны. Немцы заявили об уничтожении десяти СБ-2 и двух И-16, только оберлейтенант Балтазар заявил об уничтожении четырёх СБ-2.

Гауптман Хендрик так описал этот бой:

«Наша группа бомбардировщиков вылетела на бомбардировку республиканских позиций в окрестностях Теруэля. Мы вылетели двумя эскадрильями на их сопровождение. 1.J/88 осуществляла непосредственное сопровождение, а 2.J/88 шла далеко впереди. Её задачей было зачистка и блокирование района от вражеских истребителей. Едва мы достигли линии фронта, как

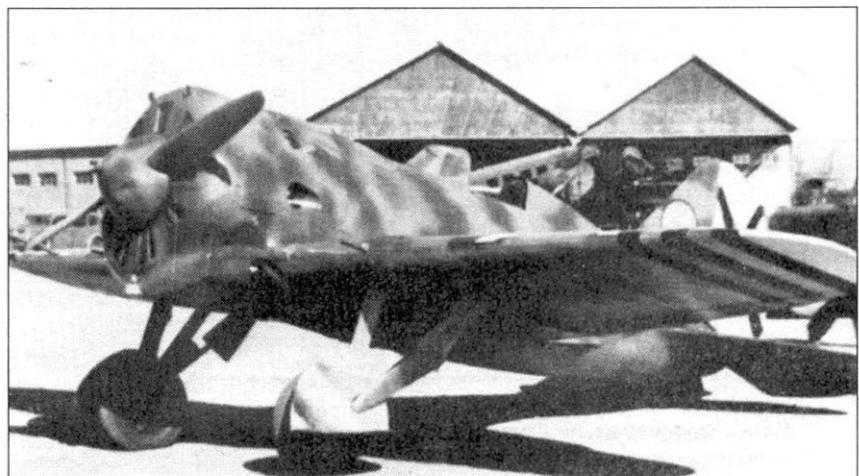
со стороны республиканской территории показалась большая группа вражеских бомбардировщиков шедшая встречным курсом. Сначала я подумал, что наши бомбардировщики прибыли слишком рано и уже возвращаются обратно. Однако через несколько секунд стало ясно, что перед нами республиканские бомбардировщики. Уже можно было видеть опознавательные

знаки и определить тип самолёта - русские СБ-2.

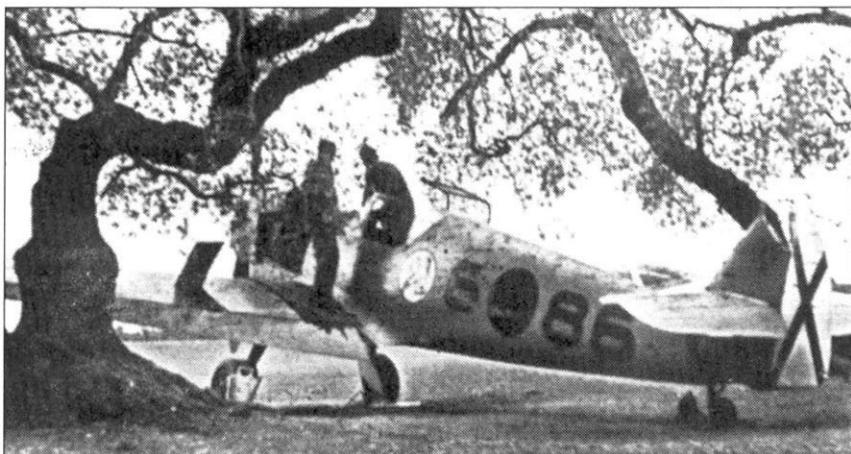
Bf 109 из 2 Staffel немедленно пошли в атаку. Мы выжимали из наших моторов всё, на что они были способны чтобы как можно быстрее сократить расстояние. Мы никогда прежде ещё не сталкивались с такой великолепной целью. 22 бомбардировщика Мартина без escorte за линией фрон-



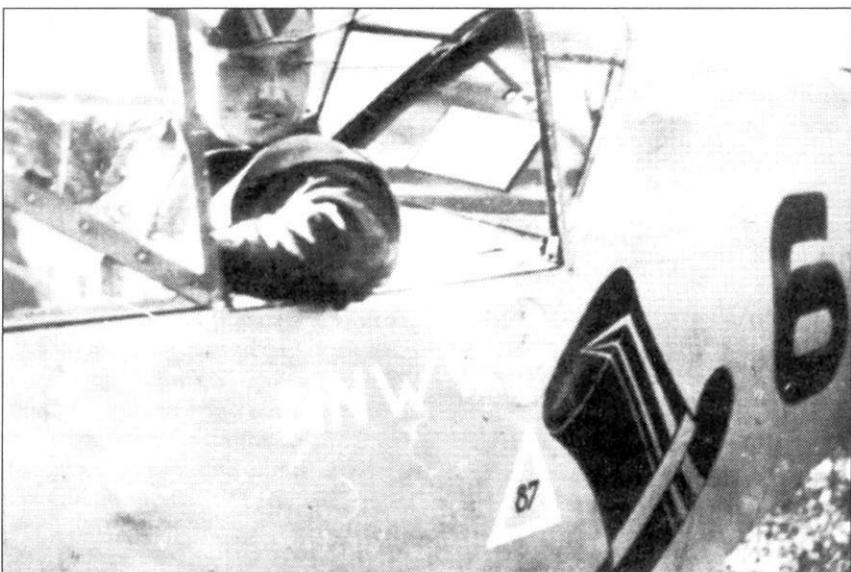
Остатки республиканского самолета, сбитого Bf109 над Сантандером.



Основной противник Bf109 - советский истребитель И-16 Тип 10, захваченный националистами на аэродроме.



Самолет командира первой эскадрильи Рейнта.



Герберт Шоб в кабине своего самолета. Борт 6-60. Под фонарем буквы NNWW - Nur Nicht Weich Werden.

та!!! Экипажи республиканских самолётов заметили нас, но было уже поздно, они попались. Две машины сразу загорелись и оставляя дымный след начали снижаться. Экипажи успели покинуть свои горящие самолёты. В следующий момент один за другим вспыхнули сразу восемь красных. Обгоняя друг друга горящие самолёты неслись к земле словно сверкающие факелы.

Я оказался на расстоянии 150 метров позади бомбардировщика Мартина. Ясно было видно стрелка, который стрелял по мне как сумасшедший. Неприятельский самолёт полностью закрыл мой прицел. Можно открывать огонь. Я нажал на гашетки спускового механизма, но к моему огорчению пулемёты молчали. Неудача. Поскольку я отвернул от своей жертвы, то внезапно заметил три или четыре эскадрильи Ratas, спешившие на выручку своим бомбардировщикам. В течение непродолжительной, но жестокой схватки два Ratas были отправлены к

земле. Нужно было возвращаться к своим бомбардировщикам, чтобы защитить их от красных истребителей. Но красные, как оказалось, не имели большого желания к дальнейшему знакомству и ушли в сторону Валенсии. Наши бомбардировщики выполнили свою задачу без потерь.

После приземления мне сообщили, что двенадцать легких бомбардировщиков Praga также атаковали наши объекты на фронте без эскорта истребители. К сожалению они ускользнули от нас».

Героем дня стал оберлейтенант Балтазар. Он так описал воздушный бой:

«Машины передо мной становятся все больше и больше. Я уже ясно могу видеть широкие красные полосы на крыльях и фюзеляже. Пикирую на большой скорости и быстро сближаюсь с противником. Секунды решали исход боя. Они увидели меня и стрелки открыли ураганный огонь. Жёлтые дорожки потянулись к моему самолёту со всех сторон. Появляются рваные

отверстия в крыле - результат работы вражеских стрелков. Нервное напряжение возрастает, но надо выдержать и не отвернуть. Самолёт справа растет передо мной. Прицел лёг на его правый двигатель. Мои пальцы находятся на спусковых механизмах. Дистанция - двадцать метров, грохочут три мои пулемёта. Из мотора бомбардировщика вырывается пламя. Я резко отворачиваю в сторону, а атакованный мною бомбардировщик взрывается, его горящие обломки падают к земле. Я спокоен. У ведущего вражеской группы не выдерживают нервы и он поворачивает всю группу домой и пытается уйти, набирая скорость на снижение. Я устремился за ним. Скоро я нахожусь на хвосте неприятельской машины чуть слева. Еще раз я оказался в гуще огня, но упорно продолжаю сближаться с красным бомбардировщиком. Опять мои пулемёты поют их смертельную песню. Снова огонь, я слышу взрывы, и мой истребитель проходит сквозь облако огня и дыма, где ещё секунду назад находился бомбардировщик.. Делаю разворот и выхожу на следующий СБ. Несколько секунд и третий бомбардировщик кувыркается к земле. Бросаю взгляд по небу. Три республиканца летят передо мной. Я должен пройти между двумя летящими рядом бомбардировщиками. Стрелки сосредоточили на мне свой огонь. Я вижу как ленты трассирующих пуль из пулемётов тянутся к моему истребителю, ощущаются удары по самолёту. Приходится начинать стрельбу с большого расстояния. Еще раз перед глазами вспышка пламени и комета с огненным хвостом устремляется к земле. Это был мой четвёртый».

За время боёв над Теруэлем немецкие лётчики летавшие, на Bf 109 заявили о 52 победах.

Bf 109 на Арагонском фронте

В марте 1938 в Испанию прибывали Bf 109 новых модификаций. 14 Bf 109 B-2 и 5 Bf 109 C. После сборки и облёта самолёты распределили по эскадрильям. В это время Bf 109, в основном, летали на сопровождение своих бомбардировщиков и разведчиков. Воздушные бои были редким явлением, но как оно обычно бывает, на войне не обходилось без потерь и побед.

11 марта республиканским истребителем был сбит Bf 109 капитана Склихинга. Самолёт упал неподалёку от Каспе. Лётчик совершил свой второй боевой вылет.

За время боёв на Арагонском фронте на Bf 109 было одержано только 3 победы.



Вернер Мельдерс у своего самолета.

Bf 109 в боях севернее Эбро

С улучшением погоды 24 марта возросла и активность авиации. В этот день несколько Bf 109 из состава 1.J/88 провели бой с группой республиканских И-15. О своих победах заявили лейтенант Аве, оберлейтенант Шеллманн и унтерофицер Старк.

1. и 2. J/88, которые летали с аэродрома Карагоса, в конце марта получили приказ перелететь на новую площадку, расположенную у Ланайи к югу от Уэски.

4 апреля при перелёте на новый аэродром произошла катастрофа, в результате которой погиб лейтенант Аве. Лейтенант Приб так описал этот случай:

«Мы совершили перелёт на аэродром Ланайи. Сделали двойной разворот согласно новой схеме полётов пар Bf 109 в рассредоточенном строю. Пары эшелонировались по высоте, разойдясь далеко друг от друга. Первая

пара заходит на посадку, вторая идёт с превышением, и так далее. В первой паре ведущий был Шварм, Аве - ведомый. Они первыми стали заходить на посадку. Аве уже сделал первый разворот на 90 градусов, когда я взглянув на него, к своему ужасу увидел, что Борхарс, шедший во второй паре, находится с небольшим превышением над самолётом Аве. Было непонятно или Аве поднялся, или Борхарс снизился до опасного расстояния. Возможно, кого-то из лётчиков ослепило яркое солнце, но в любом случае, пропеллер самолёта Борхарса ударил по кабине Bf 109 и разрубил самолёт пополам. Хвост 6-20 отвесно падал к земле, в то время как двигатель, крылья и кабина парашутировали к земле подобно падающему листу.

Сначала подумалось, что Аве мог избежать смерти и остаться жив, но когда мы увидели его сидящим в кабине без головы, все стало ясно. Борхарс

был вынужден произвести посадку. При этом его самолёт перевернулся и лётчика спасли находившиеся поблизости крестьяне».

За время боёв севернее Эбро Bf 109 одержали только одну победу: 29 марта лейтенант Майер сбил И-15.

Bf 109 над Валенсией

23 апреля 1938 г, националисты начали наступление на Валенсию. В первые дни наступление развивалось без особого успеха, причиной чему была плохая погода и невозможность активно использовать авиацию. Бои продолжались до 25 июля.

Запись в журнале боевых действий Легиона 6 мая: «Плохая погода. Никаких активных действий. Выполнены только единичные разведывательные вылеты».

Такая же запись и 7 мая.

Только 15 мая пилоты Bf 109 одержали свою первую победу с начала боёв. Лейтенант Приб сбил республиканский И-16 в районе Сагунто.

Трудный воздушный бой состоялся 18 мая. Немцы заявили об уничтожении четырёх И-16. Победы записали на свой счёт гауптман Хендрик, и унтерофицеры Рохель, Шуферт и Илефельд. Правда две победы не получили подтверждений и прошли как предположительные.

2 июня республиканская авиация предприняла попытку бомбардировки аэродрома Ла Сения. Девять СБ-2 с высоты 1500 метров сбросили бомбы, но большого урона не причинили. При отходе от аэродрома девятку настигли истребители 2.J/88. Немецкие истребители уничтожили четыре самолёта. Два СБ-2 сбил лейтенант Хайнрих, по одному унтер-офицеру Майер и Илефельд. Пятую Katiuska записали себе зенитчики.



Bf109B-2 на стоянке.



Летчики первой эскадрильи после полетов.



Отдых между боями.



Командир эскадрильи ночных истребителей Хосе Фалько.

С целью избежать потерь от последующих налетов республиканских бомбардировщиков, немцы стали больше использовать вспомогательные аэродромы под скока Алькала Шиверт и Каби. На заключительном этапе Второй Мировой войны немцы часто прибегали к такому же приёму, который получил у них название Blindschleiche.

9 июня истребители 2.J/88 сопровождали He 111 и Do-17 из состава K/88 и A/88, когда сверху на них свалилось до тридцати Chatos. Результат боя был нулевым для обеих сторон. Хотя Bf 109 и не одержали побед, свою основную задачу они выполнили, все бомбардировщики вернулись на свои аэродромы.

11 июня лейтенанты Нюман и Хенрик выполнили вылет на свободную охоту. По возвращении на аэродром ими было заявлено об уничтожении двух И-16 (подтверждение получила только одна победа).

14 июня на 140-м боевом вылете получил серьёзное ранение лейтенант Приб.

Этот бой он описал следующим образом:

«Мы эскортируем Stuka на высоте приблизительно 4,000 метров; перед нами и выше нас эскадрилья Ratas и много Curtisses. Мы разворачиваемся влево, чтобы находиться со стороны солнца. После выполнения разворота бросаю взгляд назад, туда где должен находиться лейтенант Реч, и вместо него вижу Curtiss находящийся на дистанции открытия огня. Отвесно пикирую, но республиканец успел открыть огонь и я получил ранение в левое плечо. Это - конец. Руки онемели, не могу управлять машиной. Левое плечо пронзила острыя боль. Я начинаю терять сознание. Самолёт кувыркается подобно падающему листу. Собираю последние силы и выравниваю машину. Прыгать нельзя, подо мной вражеская территория. Решил тянуть на свою территорию. Когда я увидел Виллафамес, настроение улучшилось. Это уже своя территория. Стал готовиться к посадке, но я не могу пользоваться рычагами расположеннымими на левом борту кабины. Из последних сил давлю на красную кнопку и выключаю двигатель. Буду сажать самолёт с установленным мотором. Наконец я на земле. К машине подбегает командир эскадрильи Хардер (Хендрик в отпуске) и врач. Они вытаскивают меня из кабины и укладывают на горячую испанскую землю».

Второй вылет состоявшийся 14 июня описал Хардер:

«В воздухе находятся красные истребители. Сначала это несколько Curtiss, затем появляются Ratas. Мы отбили три их атаки на наши бомбардировщики. Внезапно красные ушли. Осталось только два Curtisses, круживших к югу от Сагунто на высоте 4000 метров. Я нападаю на один из них. В момент, когда я уже хотел открыть огонь, обворачиваюсь и вижу у себя на хвосте четыре Ratas, стреляющих по моему самолёту. Я круто пикирую, но не могу отряхнуть их с хвоста. Все мои попытки напрасны. Один из красных словно приклеился к моей машине. Последняя попытка. Пикирую и вывожу самолёт у самой земли. Ухожу на высоте 20-30 метров над землёй. Республиканский лётчик прекратил преследование. Скорее всего, он потерял мой самолёт на фоне земли.

Лейтенанту Хансу повезло меньше. Его Bf 109 был расстрелян Ratas к югу от Кастелона и сел на республиканской территории.

О событиях тех дней написал в своих воспоминаниях республиканский лётчик Тарасона:

«Мы только что провели тяжёлый бой с бомбардировщиками He 111 и истребителями Bf 109. Я летал в паре с Клаудином. Случайно я бросил взгляд на побережье. Моё внимание привлек самолёт, летевший в северном направлении. За ним тянулся белый шлейф. Мы спустились ниже и опознали его как Bf 109. Сделав одну атаку и не открывая огня, мы вынудили пилота совершившего посадку на берегу реки Ми-ярс. После приземления в Сагунто, мне поручили работу по восстановлению Bf 109. Посадив в грузовик несколько механиков, мы отправились к месту посадки самолёта. На месте нам показали немецкого пилота. Им оказался молодой парень лет 18-ти.



Командир легиона «Кондор» генерал-майор Сперле летит в Испанию.

Я был очень увлечен этим прекрасным образцом немецкой авиационной техники. Внешний осмотр самолёта произвёл на меня прекрасное впечатление. Гордо я поднялся в кабину. Кислородное оборудование, радио, топливный бак расположенный сразу под пилотским креслом... Мы должны облетать самолёт, изучить его характеристики и сравнить с нашими истребителями. Самолёт был полностью цел и не имел повреждений. В это время послышалась пулемётная стрельба и выстрелы орудий. Фронт проходил на расстоянии 15-ти километров у Кастильона. Гудение самолёта заставило нас поднять головы. Шум нарастал. Внезапно мы их увидели. Шесть Bf 109 шли со стороны моря почти касаясь воды. Поравнявшись с нами, они сделали разворот в нашу сторону и открыли огонь. Секунда и наш Bf 109 вспыхнул».

Радость республиканцев была недолгой.

Ситуацию, сложившуюся к этому времени в J/88 можно было назвать катастрофической. В 1.J/88 осталось четыре исправных Bf 109, а в 1.J/88 - семь.

Несмотря на это, подразделения часто были вынуждены делать до десяти вылетов в день. Поставки новых самолётов задерживались, поскольку Германия решала свои задачи в Австрийском и Чешском кризисах. Единственным подкреплением, прибывшим в это время в Испанию стал ...военный оркестр!

Долгожданные самолёты прибыли только к концу июня. Это позволило перевооружить на Bf 109 3-й Staffel (3.J/88), который с 25 мая возглавил Мельдерс, сменивший ушедшего в Германию Галланда.

12 июля при отражении атак республиканских истребителей на бомбардировщики He 111, лейтенанты Кидель и Илефельд сбили два Chato.

15 июля вылетев на своём Bf 109 № 6-79, одержал первую победу Вернер Мельдерс, сбив республиканский И-15.



Сбитый Bf 109E-1.



Истребители Bf109E-1 на аэродроме в конце войны.



Истребитель Bf109E-1 штабфелькапитана Реннса.



Испанский истребитель Bf109E из группы 5-G-5, упавший в реку Эбро. Послевоенный снимок.



На немецком аэродроме обед.

С этой минуты начался его четырёхмесячный путь от неизвестного лётчика до самого результативного немецкого пилота испанской войны.

19 июля бомбардировщики из группы K/88 отбомбились по республиканским целям в районе Сагунто. На отходе от цели группу атаковали неприятельские истребители. В ходе завязавшегося боя истребителям прикрытия (по сообщениям немцев) удалось сбить пять И-16. Один из них стал жертвой Мельдерса.

20-го июля одержал свою 7-ю и 8-ю победы оберлейтенант Шельман. Победы так же были одержаны в ходе выполнения задачи по сопровождению бомбардировщиков, атаковавших цели к северу от Сегорве. Третий И-16 в этом вылете записал на свой счёт унтер-офицер Брукс.

23 июля, все три истребительные эскадрильи были вовлечены в воздушное сражение с не менее чем сорока республиканскими истребителями. Бой закончился уничтожением четырёх вражеских машин. Мельдерс отметил в своём дневнике:

«Сегодня был трудный день. Возвращаясь из полёта я заметил в воздухе самолёты 2.J/88, которые вели бой примерно с сорока Curtisses и Ratas к северу от Вивера. Мне пришлось участвовать со своим 3.J/88 в драке с Curtisses. Постепенно нам удалось подняться выше неприятеля и выбрав цели атаковать их. Но мне было видно, что каждый наш истребитель вынужден был вступать в бой с несколькими истребителями противника. Это приводило к тому, что времени на прицеливание и открытие огня было недостаточно и часто пулемётный огонь моих лётчиков не достигал цели».

В конце июля лейтенант «Отс» Берtram был переведён в эскадрилью Шеллмана и пересел на Bf 109 с номером 6-67.

Шеллман командовал 1.J/88, «Holzauge-Staffel», Holzauge (деревянный глаз). Что это означало? Это был типичный испанский жест. Когда требовалось предостережение, испанец

закрывал своё нижнее веко одним пальцем отсюда термин: «деревянный глаз». Для летчика - истребителя, способность увидеть врага первым - половина успеха. Подающий надежды летчик - истребитель должен был учиться видеть врага первым.

«Кетфирер покачивает крыльями. Атака! Его самолёт пикирует. Я стараюсь не отставать. Но я ничего не видел перед собой. И вдруг передо мной возникает вражеская эскадрилья. Внутри моего прицела оказалась вражеская машина. Я нажимаю кнопки! Но он не падает; я почти тараню его и проскальзываю мимо. Я потерял своего напарника из виду. Где - другие? Я смотрю вокруг и ужасаюсь: позади меня висят пять Curtisse-ов! Выхожу из под удара и удрученный возвращаюсь на свой аэродром. Я вел себя подобно испуганному кролику».

Bf 109 при отражении республиканского наступления на Эбро

25 июля 1938 республиканские войска неожиданно форсировав реку Эбро, перешли в наступление. Началось самое большое сражение испанской войны.

Удивление в штабе Франко сменилось раздражением. В первые несколько дней наступления республиканцы захватили 600 квадратных километров территории. Только в начале августа националисты взяли ситуацию под контроль. Сражение продолжалось до середины ноября с некоторыми перерывами и закончилось отходом республиканских сил на исходные позиции.

В боях у Эбро попеременно принимали участие все эскадрильи Bf 109.

Республиканская сторона бросила в бой семь эскадрилий Rata две из которых были все еще укомплектованы советскими лётчиками. Имелась также группа Chato с тремя эскадрильями.

Первые воздушные бои состоялись 1 августа.

3.J/88 провела бой с 25-ю Chatos и одержала три победы. В ходе боя был повреждён самолёт лейтенанта Титзена и ему пришлось произвести вынужденную посадку вне аэродрома.

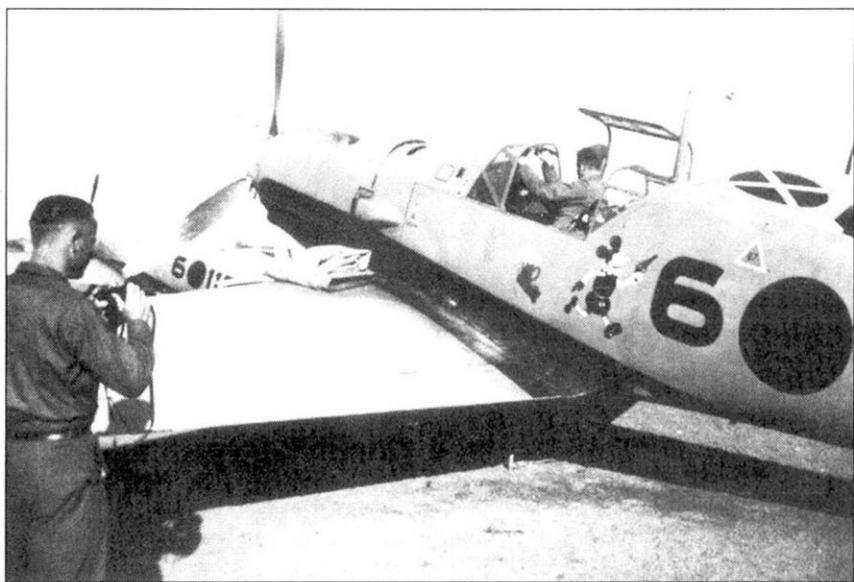
2 августа оберлейтенант Кроек в схватке с тремя И-16 сбил одного республиканца.

12 августа лётчики 1.J/88 одержали пять побед, сбив три СВ-2 и 2 И-16. Два бомбардировщика записали на счёт старшего лейтенанта Шеллманна. Это стало его 9-й и 10-й победой.

13 августа Bf 109 столкнулись с новыми И-16 тип 10 (Super Mosca или как их называли националисты Super Ratas)



Летчик Ганс Шмольер-Халд из третьей эскадрильи в кабине своего истребителя.



Bf109E-1 из третьей эскадрильи на стоянке.

из 3-й эскадрильи И-16 (Escuadrilla Moscas).

14 августа, по утверждению немцев, они сбили шесть И-16.

За время боёв на Эбро истребительные эскадрильи Bf 109 несколько раз меняли свои аэродромы. В это же время немцы стали использовать аэродромы - засады. Использование площадок расположенных вблизи линии фронта позволяло Bf 109 появляться в самых неожиданных местах.

15 августа истребители 1.J/88 неожиданно на удалении 50 километров от линии фронта атаковали эскадрилью СБ-2 шедшую в сопровождении И-16 и И-15 на высоте 4,000 метров. Выполнив одну атаку, немцы сразу ушли на свою территорию. Позже было получено подтверждение об уничтожении одного И-16 и двух И-15. Победы одержали лейтенанты Бертрам и Осу и унтер-офицер Кулл.

7 сентября лейтенант Бертрам

одержал свою 5-ю и 6-ю победы, сбив пару И-16.

Лётчик так описал этот бой:

«Я нахожусь на патрулировании, мертвовки устал и сыйт по горло этим вылетом. Высота 6500 метров, кислородная трубка во рту, мой рот сух, никакой слюны. Вижу вражескую эскадрилью. Тут же появляются ещё четыре. Хендрик и Осу атакуют. Началась дикая драка. Но мне нельзя ввязываться, нужно проявлять выдержку. Я должен заняться эскадрильей И-15 летящей на высоте 4,500 метров. И тут на высоте 5,500 появляется одинокая тройка Ratas. Цель меняется! Я атакую эту тройку. Один, кувыркаясь, падает вниз. Повторяю атаку. Второй загорелся и падает по всем правилам. Нужно возвращаться домой».

9-го сентября одержал свою 6-ю победу Мельдерс. Сбит истребитель И-16. Этот день принёс и потери. Унтер-офицер Кининг произвёл вынужден-



Bf109E-1 командира группы Грабманна.



Эмблема первой эскадрильи крупным планом.



Один из первых прибывших в Испанию истребителей Bf109V на обслуживании.

ную посадку на своём повреждённом Bf 109. Ему тяжело пришлось в бою с Curtiss, который неожиданно атаковал его снизу. На 25-м боевом вылете был сбит лейтенант Луц. Позже Луц вспоминал:

«Я не верил своим глазам. Эскадрилья Curtiss на тысячу метров ниже нас. В тот же самый момент командир эскадрильи покачал крыльями своего самолёта и бросил его в крутое пикирование. Атака! Я последовал за ним. Атакованный мной Curtiss встал в вираж. Я не рискнул быть вовлечённым в бой на виражах, где Curtiss превосходил Мессершмитт. Я отвернулся и пошёл на другую неприятельскую маши-

ну. Вдалеке и несколько выше я заметил другую эскадрилью Bf 109. Как оказалось, я ошибся. Сосредоточившись на Curtiss, сблизился с ним и перед тем как открыть огонь, взглянул назад. И как оказалось это спасло мне жизнь. Восемь Ratas неслись на меня сверху в отвесном пикировании. Секунда, и моя машина затряслась, принимая в себя пулемётные очереди.

После моего начального испуга ко мне вернулось самообладание и я направил свой Bf 109 к линии фронта. Двигатель самолёта работал с пебоями, правую сторону кабины заливало маслом.

До фронта ещё оставалось приличное расстояние, а я тащился в его сто-

рун на высоте 4,000 метров с Ratas на хвосте и Chatos ниже себя. От вражеских истребителей можно было уйти пикированием, но это было равносильно посадке на красной территории. Я продолжал свой путь делая небольшие отвороты в разные стороны. Две или три Ratas продолжали преследовать меня. Меня посетило отвратительное чувство беспомощности.

Rata ревели кружась вокруг меня. Высотомер показывал 1,500 метров. Я перетянул через линию фронта. Вечернее солнце блестело. Все складывалось весьма удачно. Если бы ещё не дымил мой двигатель. Но возможно это было и к лучшему, лётчик И-16 подумал, что я горю и оставил меня в покое».

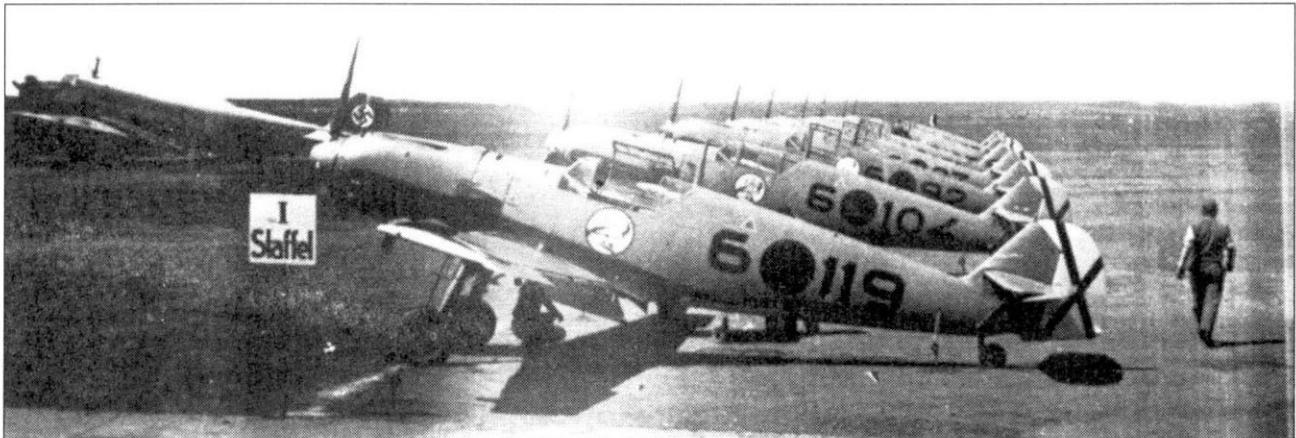
10 сентября произошла смена командования истребительной группой. Хендрика сменил Грабманн. Командиром 1.J/88 назначили Рентса. Полевина опытных летчиков-истребителей была вызвана в Германию из-за Чешского кризиса.

13 сентября Мельдерс сбивает очередной И-16.

С этого времени Испанию начинают покидать Интербригады. После



Результат грубой посадки на Bf109E-1.



Истребители Bf109E-1 из первой эскадрильи в парадном строю.

убытия на родину советских лётчиков появились случаи перелёта республиканских пилотов на сторону противника. Их, как правило, включали в состав боевых подразделений франкистской авиации. Таковы были правила этой гражданской войны.

7 октября лейтенанты Ехиг и Менге сбили два И-16, а Грабманн и Гамингер по одному СБ-2.

10 октября Мельдерс заявил об уничтожении Rata.

30 октября националисты развернули своё наступление в районе Эбро и воздушные бои разгорелись с новой силой.

Лётчики J/88 в период с 30. 10 по 5. 11 заявили о восемнадцати победах.

Bf 109 в Каталонии

С 17 ноября по 1 декабря Легион Кондор находился на отдыхе и в боях не участвовал.

Время отдыха немцы постарались использовать для проведения очередной замены лётного состава и пополнения подразделений авиационной техникой.

К середине декабря в составе трёх истребительных эскадрилий насчитывалось 37 Bf 109 В, С и D.

Три Испанских пилота, которые в составе J/88 в октябре освоили истребитель Bf 109, теперь, начали процесс формирования двух испанских эскадрилий, вооружить которые предполагалось Bf 109 и He 112. Командирами эскадрилий должны были стать Муркия и Гарсия Пардо. На укомплектование этих подразделений пошли закупленные в Германии 13 He 112 и переданные из состава Легиона Кондор истребители Bf 109 В, С и D, на замену которых из Германии были получены сорок новых Bf 109 E-1 и E-3.

Пересел на Bf 109 и испанский ас Гарсия Морато. 10 марта он впервые вылетел на боевое задание на новом самолёте.

Общие же количество Bf 109, поступивших в Испанию - 130 самолётов.



Эмблема третьей эскадрильи.

Bf 109 V	-	№ от 6-1 до 6-4
Bf 109 B	-	№ от 6-7 до 6-45
Bf 109 C	-	№ от 6-46 до 6-50
Bf 109 D	-	№ от 6-51 до 6-86
Bf 109 E	-	№ от 6-87 до 6-130

Все чаще и чаще испанские истребители вступали в бой с Bf 109 только когда они имели численное преимущество.

В воздухе Bf 109 в это время потеря почти не имели, но на земле им продолжали досаждать республиканские СБ. Так 16 декабря на аэродроме Ла Сения бомбардировщики противника сожгли два истребителя.

Согласно плану последнее наступление националистов должно было отбросить республиканские части к французской границе в направлении Барселоны. Первоначальной целью была Валенсия.

Сражение началось в 8.00 23 декабря, в ясной погодный день.

На следующий день погода испортилась и истребители J/88 приступили к активным действиям только 28 декабря. В этот день пилоты Bf 109 одержали 6 побед, на следующий - 4, 30 декабря - 6.

12 января Bf 109 J/88 осуществили налёт на республиканские аэродромы Вальс, Вендрелл и Виллафранса. Внезапность удара принесла успех. На земле сгорело 13 республиканских самолётов.

5 февраля Bf 109 приняли участие в

налёте на республиканский аэродром Фигуэрас.

Тарасона описал этот налёт с республиканской стороны:

«Лётное поле находилось в колоссальном беспорядке. Большие топливозаправщики стояли посреди поля. Никто не пытался их замаскировать. Никто не знал, где персонал различных групп обслуживания. Я покатил свой самолёт в укрытие. Шум в небе заставил меня остановиться и прислушаться. Несколько эскадрилий Fiat-ов приближалось с юго-запада. Персонал аэропорта поспешил спрятаться. Мы только что возвратились из полёта и наши самолёты стояли без топлива и боеприпасов. Несколько Chatos все еще кружились над аэродромом. Fiat-ы спикировали на Chatos, которые так же как и мы были без боеприпасов, а в баках заканчивалось топливо. Моноло и я пробовали прикрыть приземление Chatos из двух пулемётов. Они крутились в нескольких метрах от земли. У одного из Chatos остановился двигатель и он пошёл на посадку с Fiatом на хвосте. Он приземлился, подпрыгнул высоко в воздух и столкнулся с топливозаправщиком. Раздался оглушительный взрыв. Разлившееся топливо обдало огнём половину взлётного поля. Тем временем мы открыли огонь из пулемётов. Наши Chatos снижались один



Камуфляжная окраска Bf109B-2.

за другим. Два пилота были ранены. Мы успели откатить самолёты подальше от взлётной полосы, но появившиеся Bf 109 завершили начатый разгром. Они сожгли все топливозаправщики и самолёты, стоявшие на полосе».

6 февраля подобный налёт Bf 109 совершили на аэродром Вильякуэга. Правда, тут им дали достойный отпор. Два новейших Bf 109E-1 (№ 6-98 и 6-96) были сбиты в воздушном бою командиром ночной эскадрильи И-15 лейтенантом Хосе Фалько. Спустя 50 лет он так описал тот бой в интервью одному из французских журналов:

«Вся первая половина дня 5 февраля 1939 года прошла под звуки пулемётных очередей фашистских Fiat-ов, штурмовавших аэродром в Вильякуэге, на котором к тому времени скопилось до двух десятков республиканских самолётов различных типов. Здесь было: три И-15 (№ CA-077, CA0205 и CA-0230), несколько Дельфинов и И-16. К счастью, Fiat-ы не нанесли того урона, который виделся их пилотам, заявившим об уничтожении в тот день на земле 35 истребителей и 2 бомбардировщиков. После налёта в воздухе установилось затишье.

6 февраля механики стали готовить самолёты к перелёту во Францию. Настройние было у всех чёмоданное, по-

этому появление на горизонте двух монопланов было встречено без паники: все решили, что это И-16, которые тоже хотят укрыться в соседней стране. Однако по мере приближения, хвосты у истребителей стали удлиняться, и вскоре обнаружилось, что это Мессершмитты. Замешательство царило не более нескольких секунд. И вот мой Chatos и Дельфин Диего Санчеса в воздухе.

Я успел набрать скорость перед встречей с противником и двинул газ до упора вперёд. Мотор тут же отозвался, и самолёт стал набирать скорость. Тут один Мессер пронёсся передо мной, уйдя на вертикаль, а несколько других стали пересекать мой курс, намереваясь начать штурмовку аэродрома. Я поймал одного из них в прицел и нажал на спуск своих четырёх пулемётов. Было хорошо видно трассеры (заряженные для ночных полётов) прошедшие через кабину истребителя. Тут я заметил, что один из Мессеров гонится за Дельфином Санчеса в сторону моря. Я развернулся и застал конец этой драмы: немец делал победный круг над республиканским самолётом. Я устремился навстречу. Чтобы избежать лобового столкновения, истребитель противника резко отвернул и вошёл в выраж. Я пристроился к нему. На третьем круге он на-

конец-то попал в прицел и я опять действовал все четыре пулемёта, но в этот момент мотор заикался и я был вынужден возвратиться на аэродром. В своём рапорте командиру я доложил о сбитом одном точно и другом предположительно. Вскоре после боя нашёлся Bf 109 № 9-98 Фридриха Винделья. Спустя годы я узнал имя второго лётчика (который сбил Санчеса) им оказался Ганс Нирмингер».

Националисты достигли французской границы в нескольких местах 10 февраля 1939 года. Операция в Каталонии закончилась.

Республиканская авиация практически перестала существовать.

27 марта состоялся последний боевой вылет немецких истребителей в Испании. Bf 109 сопровождали He 111.

Итог

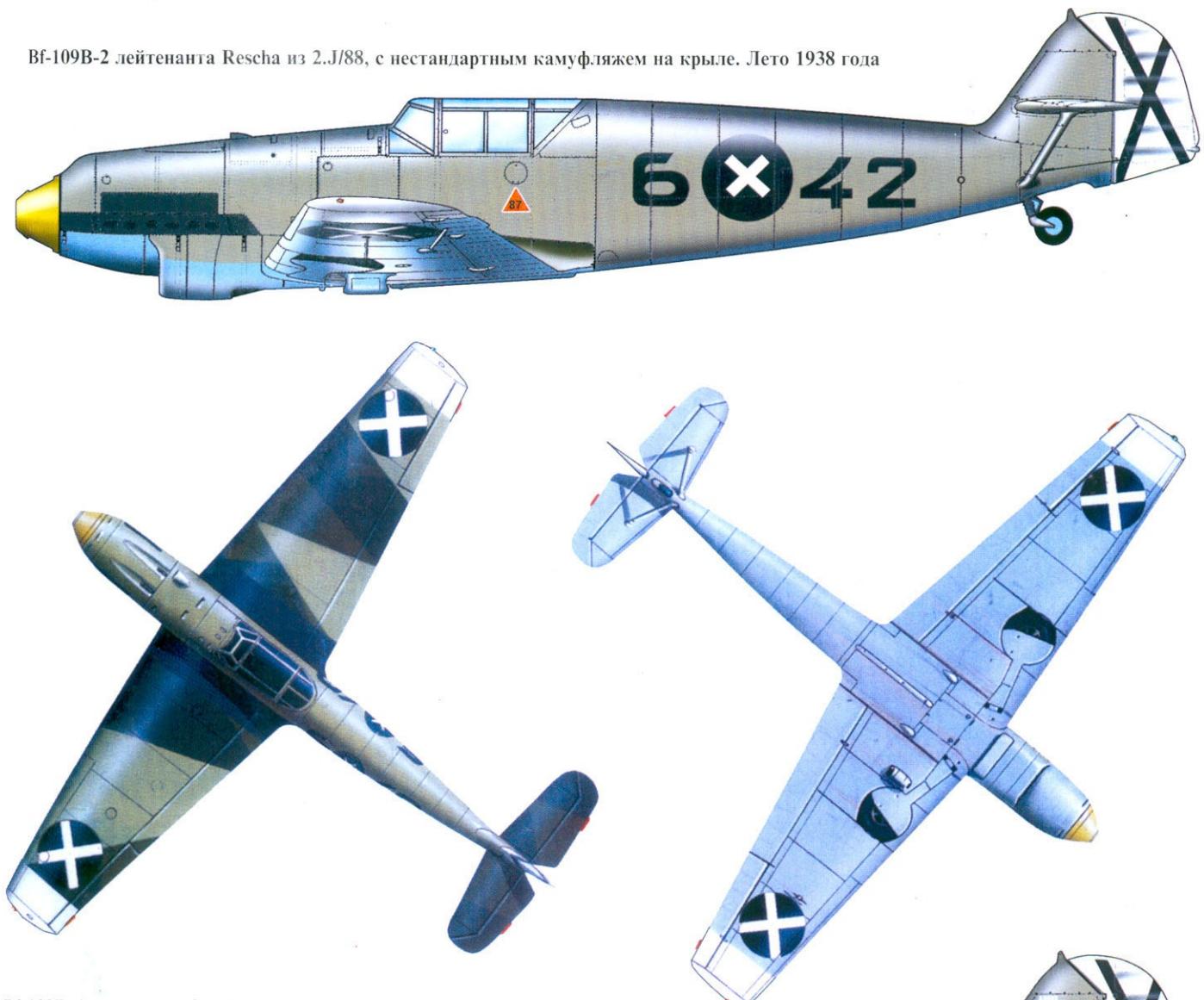
Истребитель Bf 109 оказался лучшим образцом авиационной техники применявшейся в Испании противоборствующими сторонами. Начиная с марта 1937 года, практически все воздушные победы немцы одержали на этом самолёте. Хотя первые серии Bf 109 были недоведены, двигатель часто отказывал, было видно, что самолёт имеет запас для совершенствования конструкции. Машина сумела выпрямить положение в воздухе и внести перелом в воздушную дуэль между двумя противоборствующими сторонами.

Благодаря появлению этого самолёта, раскрылся талант немецких лётчиков-истребителей, позволил им разработать новые приёмы ведения воздушного боя. Всё это сыграло свою роль на начальном этапе Второй Мировой войны.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ Bf-109

Модификация	V-1	V-3	B-1	B-2	C-1	D-1	E-1	E-3	E-4	T-2
Длина, м	8.65	8.58	8.70	8.70	8.70	8.70	8.76	8.76	8.76	8.76
Размах, м	9.87	9.87	9.90	9.90	9.90	9.90	9.90	9.90	9.90	11.08
Высота, м	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	2.60
Площадь крыла, м ²	16.17	16.17	16.35	16.35	16.35	16.35	16.35	16.35	16.35	17.50
Вес пустого, кг	1500	1505	1577	1506	1597	2070	1975	2060		2250
Взлётный вес, кг	1900	1940	2197	2152	2296	2420	2446	2610		3080
Скорость макс. км/ч	470	470	460	470	420		458	467		475
Скорость макс. на высоте км/ч/м	470/4000		465/4000	465/4000	470/4500		555/5000	560/4440		600/6000
Скорость взлётная км/ч	350	350	350	360	360	355	375	380		475
Скорость посадочная км/ч	120	120	120	120	120	120	130	130		125
Скороподъемность м/с			10.9	10.2	9.52		16.7	17.8		17
Потолок, м	8200	8150	9000	9000	9500	9500	10972	11000		10500
Дальность полета, км	700	700	450	450	450	450	560	560		700
Кол-во пулеметов		2	2-3	2	4	4	4	2	2	2
Кол-во пушек								2-3	2	2
Бомбы кол-во/вес								4x50, 1x120	4x50, 1x120	4x50, 1x120

Bf-109B-2 лейтенанта Rescha из 2.J/88, с нестандартным камуфляжем на крыле. Лето 1938 года



Bf-109D-1 гауптмана Schellmana из 1.J/88 имевшего 12 побед в воздухе.



Bf-109D-1 на котором с 18.07.37 по 10.09.38 года летал командир 88-й группы гауптман G. Handrick (5 побед).

Вернуться к оглавлению

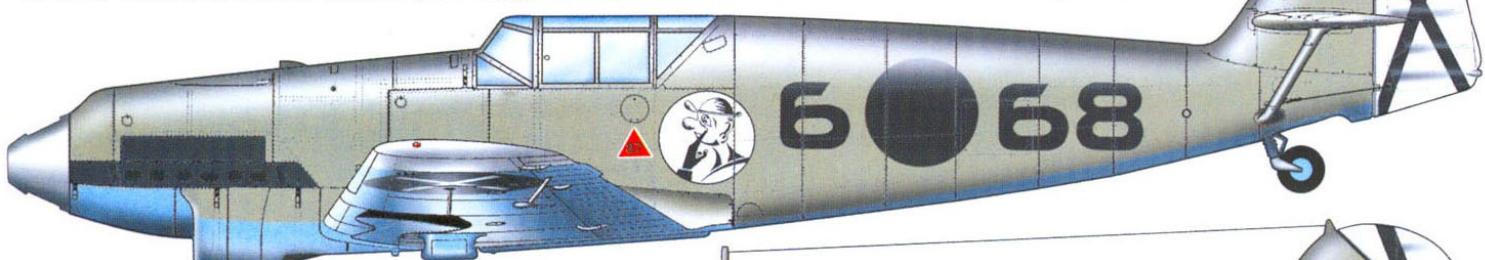
Тот же Bf-109D-1 на котором после командира 88-й группы летал гауптман Grabman (7 побед).



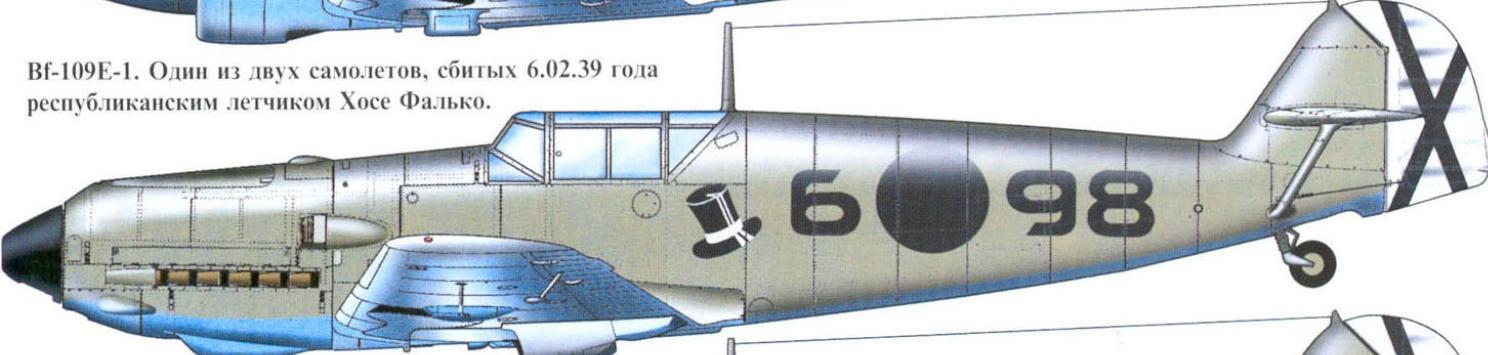
Bf-109D-1 Wernera Moldersa
(14 побед) из 3.J/88. Июнь
1937 года.



Bf-109D-1 летчика Siebelta Reentsa (1 победа), последний из поставленных машин этой модификации.



Bf-109E-1. Один из двух самолетов, сбитых 6.02.39 года
республиканским летчиком Хосе Фалько.



Bf-109E-1 командира эскадрильи 1.J/88 капитана Reentsa.
Декабрь 1938 года.



Bf-109E-3 из испанской истребительной группы 6-G-6.
Конец 1939 года.

