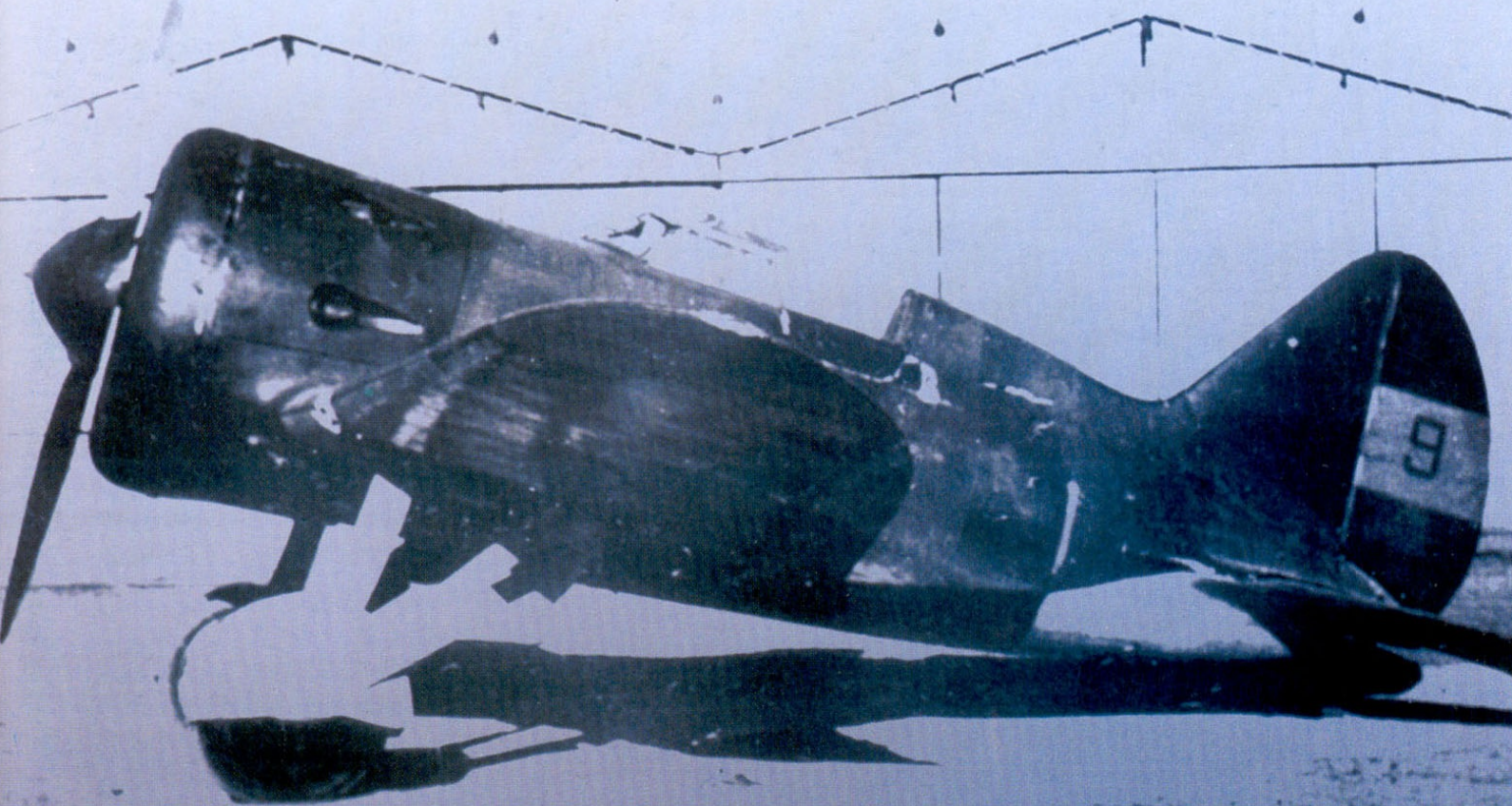


ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

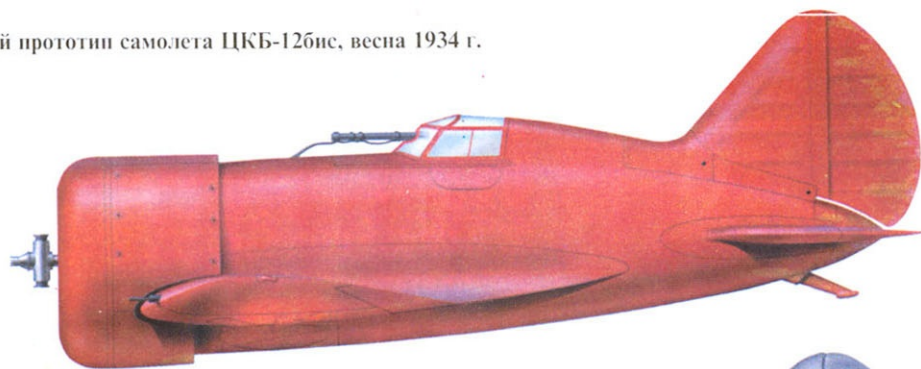
41

И-16



БОЕВОЙ "ИШАК"
СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ
Часть 1

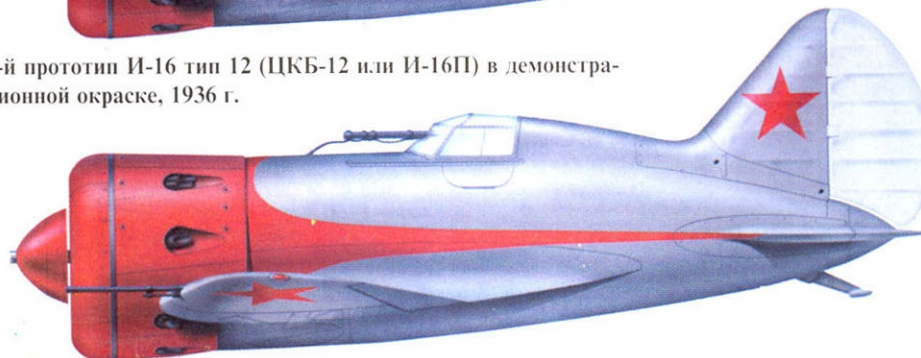
2-й прототип самолета ЦКБ-12бис, весна 1934 г.



Самолет И-16, демонстрировавшийся на авиационном салоне в Милане летом 1934 г.



1-й прототип И-16 тип 12 (ЦКБ-12 или И-16П) в демонстрационной окраске, 1936 г.



Истребитель И-16 тип 4 в стандартной окраске ВВС РККА, середина 30-х годов.



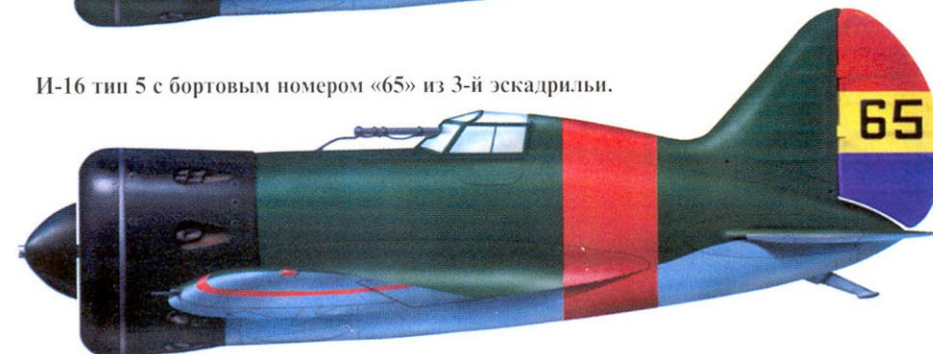
И-16 тип 5 с бортовым номером «9» из 1-й эскадрильи, декабрь 1936 г. Первый самолет данного типа, захваченный противником.



И-16 тип 5 с бортовым идентификационным кодом «СМ-011», Эль-Кармоли, 1938 г. На самолете летал Исидоро Химинес.



И-16 тип 5 с бортовым номером «65» из 3-й эскадрильи.



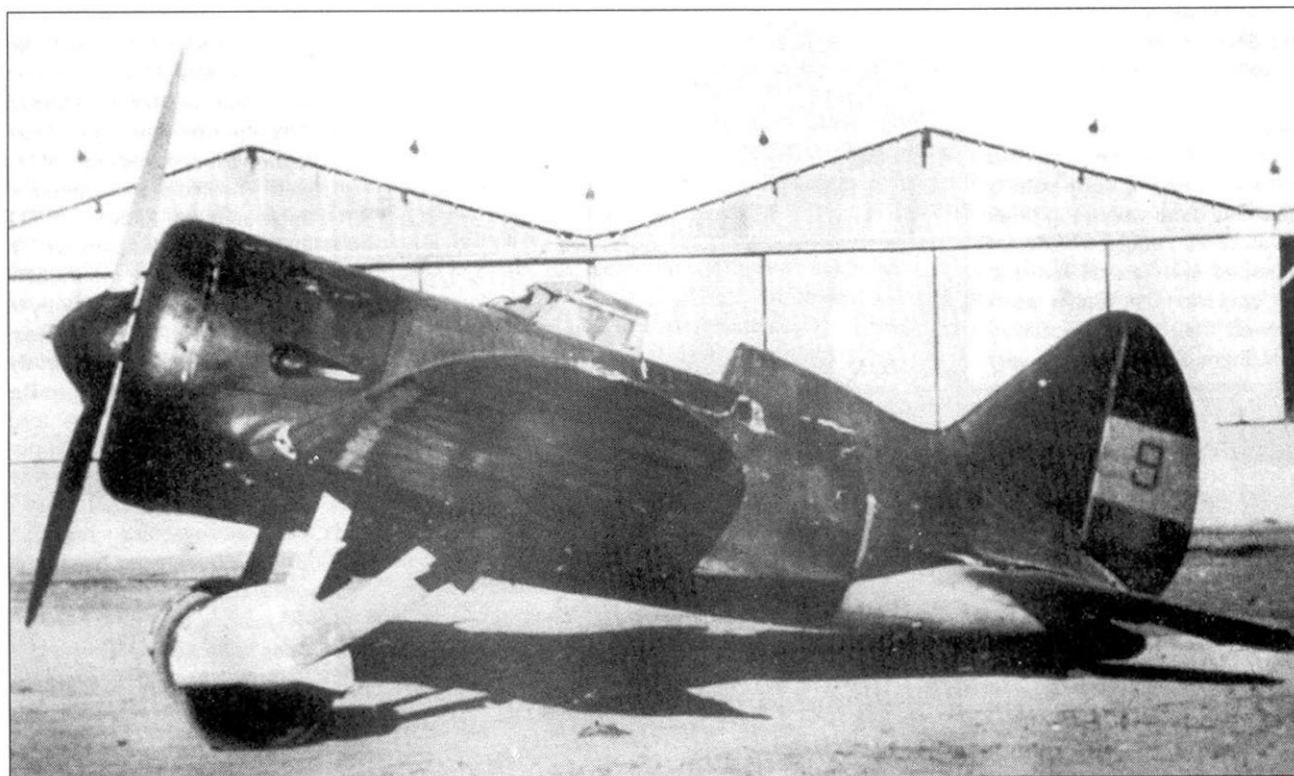
И-16 тип 5 с бортовым идентификационным кодом «СМ-110» из 4-й эскадрильи, на нем летал Саладрига.



И-16

БОЕВОЙ «ИШАК» СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ

Часть 1



Линейка истребителей И-16 тип 5 одного из подразделений ВВС военно-морского флота Советского Союза.



Истребитель И-16 стал настоящим символом своей эпохи. Это был первый советский истребитель-моноплан с убирающимся шасси, прообраз последующего поколения самолетов воздушного боя. За пределами СССР И-16 олицетворял собой ВВС Красной Армии. Изображение И-16 стало в Советском Союзе нарицательным: силуэты «ястребков» можно было встретить на страницах любых печатных изданий, от букваря до газеты «Правда» включительно. Самолет имел успех и на мировой арене. Правительство Китая и Испании закупили истребители И-16 в значительных количествах, благодаря чему Кремль получил столь необходимую твердую валюту. На момент создания конструкция самолета по праву считалась передовой и даже революционной, однако к 1941 г. И-16 уже по всем параметрам уступал основному воздушному бойцу люфтваффе истребителю Мессеримитт Вф.109. Тем не менее, «ястребки» сыграли видную роль в начальный период Великой Отечественной войны.

«Ишачок»

Самолет И-16 не представляло труда отличить от его советских и зарубежных аналогов. Истребитель имел характерный внешний вид и превосходные летные характеристики. Фактически, И-16 стал первым в мире представителем скоростных истребителей-монопланов с убираемым шасси. Неповторим внешний облик самолета:

лобастая носовая часть очень короткого фюзеляжа, сдвинутое вперед крыло с развитыми зализмами в районе центроплана, вертикальное оперение оригинальной формы. Короткий фюзеляж привел к сдвигу назад примерно на 30% по сравнению с аналогами центра тяжести, что не могло не сказаться на устойчивости и управляемости. И-16 имел устойчивость, близкую к нейтральной. Полет на таком самолете требовал от летчика большого внимания, хотя с другой стороны малые запасы устойчивости положительно отразились на маневренных характеристиках машины.

Освоение самолета в войсках шло с большим трудом. Летчики, которые переучивались на И-16, ранее летали на бипланах. Характеристики и поведение в полете самолетов-бипланов сильно отличались от скоростных монопланов И-16. Зато освоившие в полной мере новый истребитель пилоты приходили от него в полный восторг и демонстрировали поразительный пилотаж. Опытный летчик, хорошо владевший «Ишачком», мог выйти победителем в воздушном бою с любым истребителем мира. Ничто не вечно под Луной. Те же сталинские соколы, певшие осанну И-16 в 30-е годы, не уставали ругать самолет в 1941 г. после первых же встреч в воздухе с Вф.109. Хотя к концу 1941 г. в ВВС РККА появилось значительное количество истребителей новых типов, И-16 остался символом советской истребительной

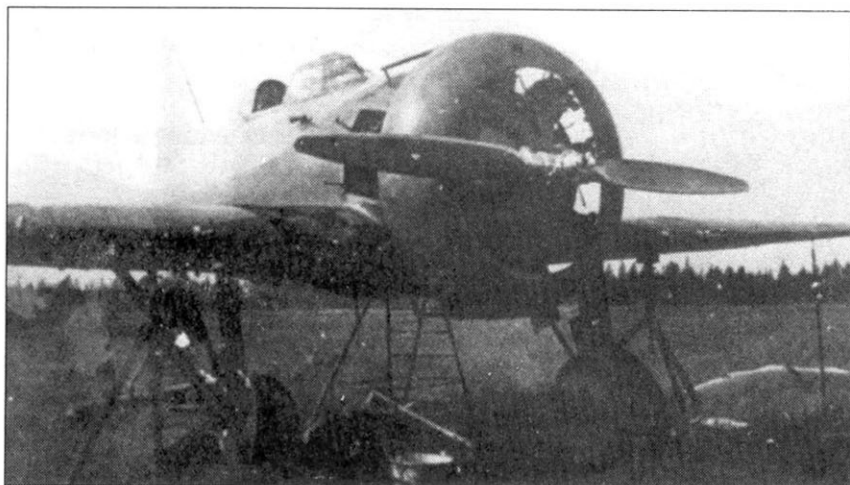
авиации начального периода войны.

Создатель И-16 выдающийся авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов прожил непростую жизнь и спроектировал несколько чрезвычайно удачных самолетов. Он стал одним из тех, кто возвел СССР в ранг ведущей авиационной державы. Сына священника не обошел своим вниманием злоеший НКВД. Конструктор был арестован за саботаж. Гробить несомненный талант в лагерях не решились даже чекисты. Поликарпов отбывал срок в «шарашке» - ЦКБ-39. Здесь вместе с таким же опальным авиаконструктором Дмитрием Григоровичем Поликарпов спроектировал истребитель И-5. В награду за создание удачного самолета Поликарпова и Григоровича освободили.

Излишняя централизация авиационной промышленности, существовавшая в Советском Союзе в 30-е годы (вся наука - в ЦАГИ, все конструкторы - в ЦКБ), не позволила Поликарпову в полной мере реализовать свой талант.

Разработка и запуск в серийное производство

В мае 1931 г. Н.Н. Поликарпов получил назначением на должность заместителя начальника бригады №3 ЦКБ-ЦАГИ П.О. Сухого. Бригада занималась проектированием истребителя-моноплана И-14 с гофрированной металлической обшивкой и убирающимся шасси.



Первый прототип истребителя И-16 с двигателем М-22.

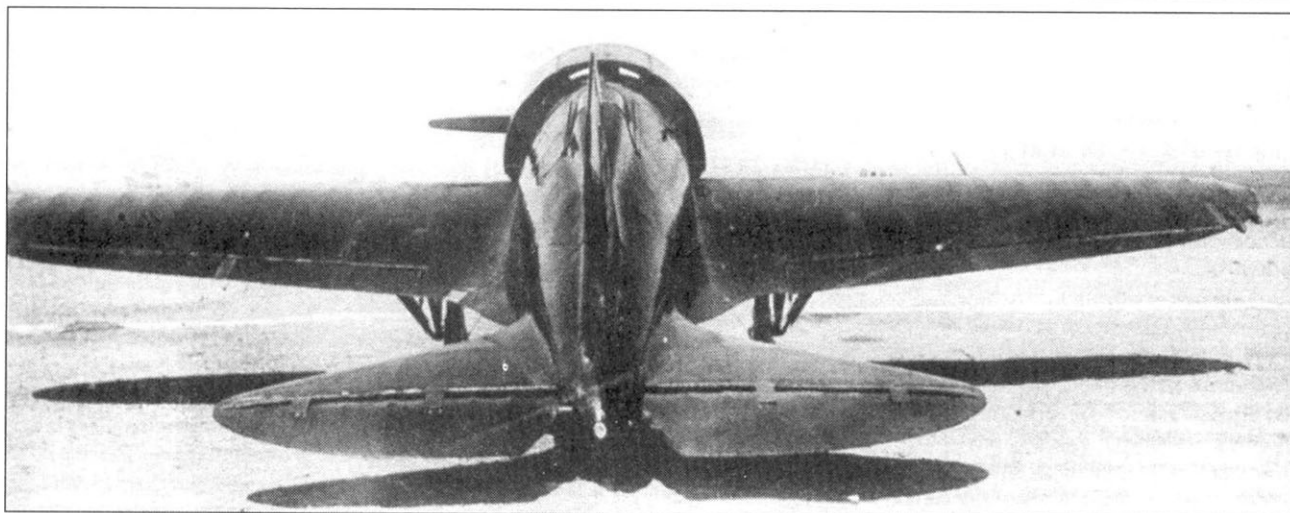
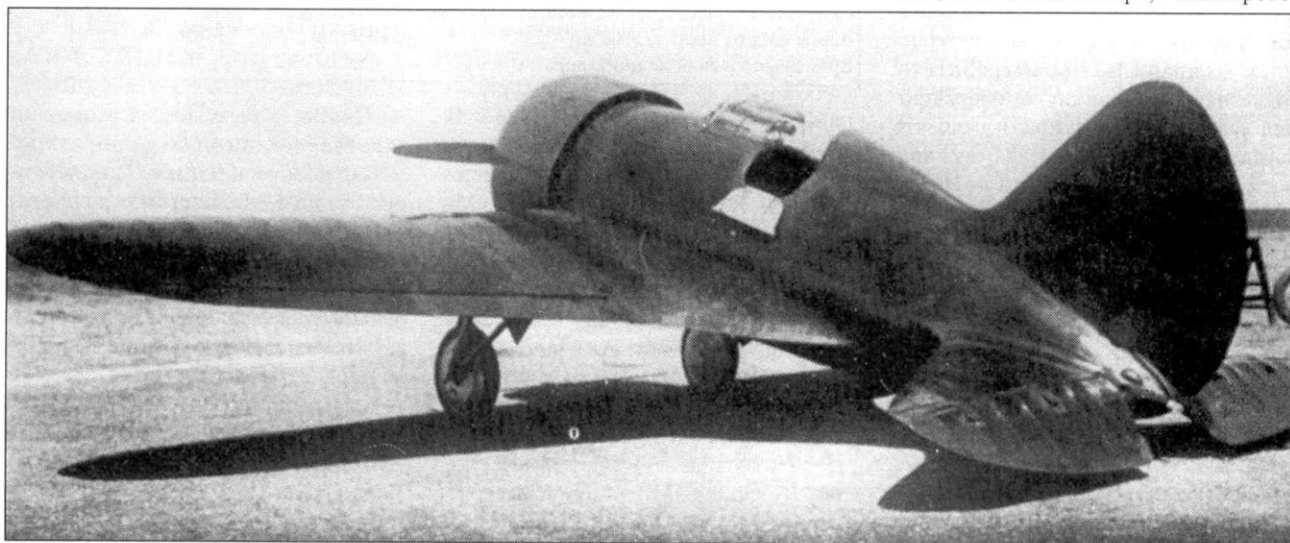
Поликарпов самостоятельно подготовил альтернативный проект самолета воздушного боя и сумел заинтересовать им командующего ВВС РККА Якова Алксниса. Алкснис добился назначения Поликарпова главой группы конструкторов и получил задание спроектировать истребитель-биплан. Чуть позже эта машина получила обозначение И-15.

Примерно тогда же, в 1932 г., Поликарпов сделал первые наброски будущего истребителя-моноплана. В январе 1933 г. произошло разукрупнение ЦАГИ и ЦКБ. В реорганизованном ЦКБ Поликарпов получил пост начальника бригады №2, 2-я бригада специализировалась на истребителях. Начальник бригады лично отслеживал состояние дел с проектированием И-16.

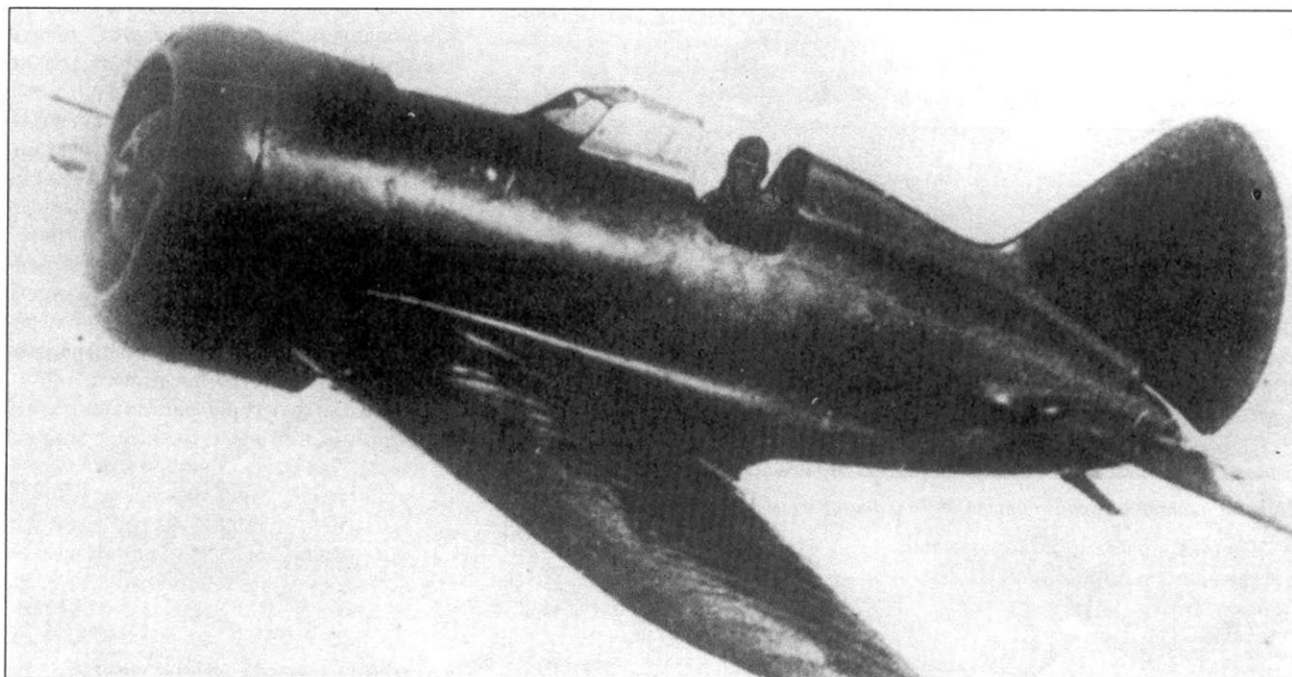
Работы велись параллельно с проектированием биплана И-15. ВВС начали проявлять заинтересованность только с мая 1933 г.

Облик самолета - низкоплан с фюзеляжем монококовой конструкции, убираемым шасси и полностью закрытой кабиной летчика - начал вырисовываться летом 1933 г. Рассматривались два способа капотирования двигателя - использование кольца Тауненда и капота НАСА. Продувки в аэродинамических трубах показали некоторое преимущество последнего.

Конструкторы настаивали на использовании на истребителе мотора семейства Райт «Циклон». Первые серийные «Циклоны» начали выпускать в США в 1925 г., к 1933 г. двигатель был значительно усовершенствован и все еще имел большой запас для модернизации. В СССР широко применялись моторы Райт «Уирлуинд», которыми оснащались в частности самолеты АНТ-9. Пока велись дискуссии, Алкснис предложил поставить на перспективный истребитель двигатель М-22. Даже учитывая явно недостаточную мощность этого мотора, с ним прото-



Самолет ЦКБ-12, снимок весны 1934 г.



Первый прототип ЦКБ-12 в полете, весна 1934 г.

тип мог достигнуть скорости 300 км/ч на высоте 5000 м.

Полномасштабное проектирование ЦКБ-12 началось в июне 1933 г. К этому времени военные уже с нетерпением ожидали новый истребитель. Макетная комиссия по самолету прошла успешно. Расчеты показывали, что характеристики истребителя будут полностью отвечать заданным, а по максимальной скорости можно рассчитывать и на превышение. 22 ноября 1933 г. Совет труда и обороны принял решение о запуске самолета в серийное производство под обозначением И-16.

Между тем было принято решение о закупке в США двигателей Райт «Циклон F2» в маловысотном варианте. Второй прототип И-16 предстояло оснастить именно таким мотором и трехлопастным воздушным винтом фирмы Гамильтон Стандарт. Поскольку основной объем испытаний приходился на зимнее время, оба прототипа оснастили лыжным шасси. Из-за повышенного аэродинамического сопротивления такого шасси снять летные характеристики самолетов в полном объеме не представлялось возможным, зато летные испытания начались непосредственно после изготовления опытных машин.

Первый полет на прототипе с двигателем М-22 выполнил 30 декабря 1933 г. летчик-испытатель Государственного авиационного завода № 39 Валерий Чкалов. Второй прототип поднялся в воздух вскоре после Нового года. Чкалов нашел, что истребитель сложен в пилотировании, управлять им тяжело и непривычно. Летные испытания и доработки чередовались

Летные характеристики прототипов по результатам десятидневных испытаний		
	И-16 с М-22	И-16 с Райт «Циклоном»
Скорость максимальная на высоте 1000 м, км/ч	303	361
Скорость максимальная на высоте 5000 м, км/ч	283	314
Время набора высоты 5000 м	10,9 мин	7,9 мин
Время выполнения полного виража	16,5 с	16,5 с

на протяжении всего января 1934 г. В феврале 1934 г. оба прототипа предъявили на 1-й этап Государственных испытаний. На самолете с двигателем М-22 летал Владимир Коккинаки, на самолете с Райт «Циклоном» - Василий Степанчонок. Полеты проводились, не смотря на плохую погоду с низкой и плотной облачностью. В последних числах февраля оба опытных истребителя вернули на завод для исправления замечаний и подготовки к новому этапу летных испытаний, в частности предстояло сменить лыжи на колеса.

Снятые в ходе летных испытаний характеристики обоих прототипов оказались очень близки, истребители продемонстрировали великолепную маневренность, однако у маневренности имелась оборотная сторона: самолет не допускал полет с брошенной ручкой управления. Посадку оценили как весьма сложную. Тем не менее, И-16 проявил себя на посадке более устойчивым, по сравнению с конкурентом - истребителем И-14, кроме того, И-16 был меньше подвержен развороту на посадке.



Второй прототип ЦКБ-12бис с двигателем Райт «Циклон» F-3, февраль 1934 г.



Серийный выпуск первой модификации истребителя И-16 с двигателем М-22 начался в 1934 г. В течение двух лет было построено несколько сотен таких истребителей.

Полет на И-16 с мотором М-22 оказался более комфортным, чем на прототипе с Райт «Циклоном»; на последнем отмечались сильные вибрации. Возможно, что именно по причине вибрации второго прототипа для облета другими летчиками-испытателями (Юмашев и Чернавский) был выделен И-16 с М-22, первый прототип. У летчиков облета сложилось смешанное впечатление от самолета: самолеты более чем опасные, выполнять на нем фигуры высшего пилотажа не допустимо. Тем не менее, решение о запуске И-16 в серию осталось в силе, но Алкнис, ознакомившись с мнением Юмашева и Чернавского, специальным приказом разрешил пилотировать И-16 только самым опытным летчикам.

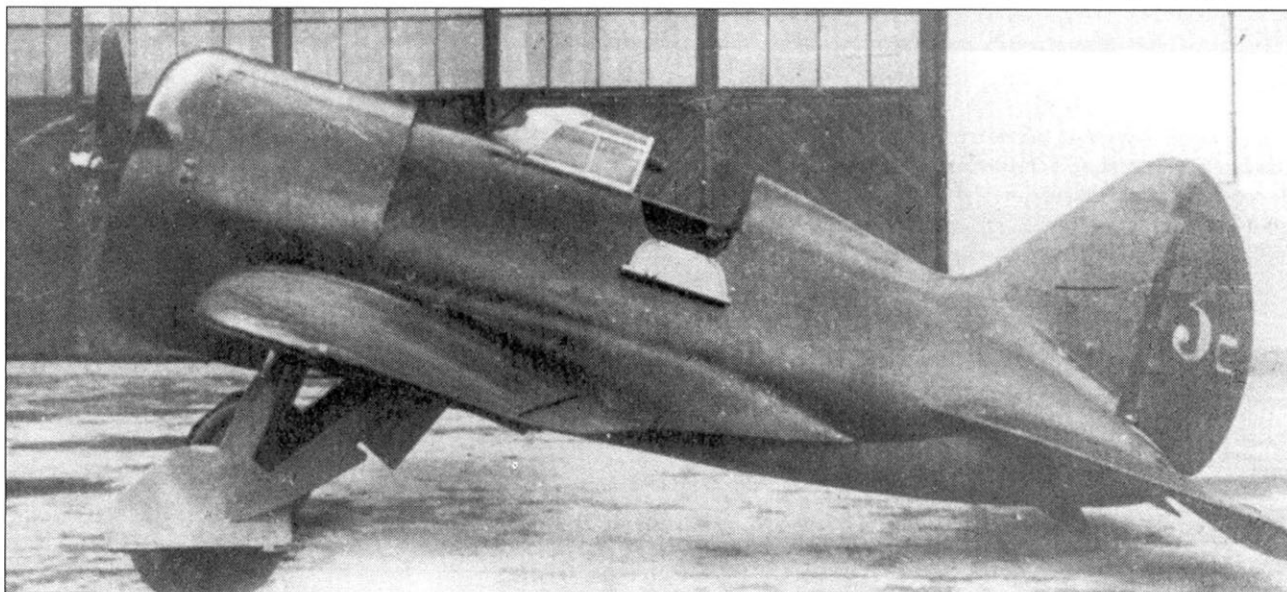
Среди второстепенных недостатков, отмеченных в ходе летных испытаний фигурировали: проблемы с по-

дачей топлива к двигателю, неудовлетворительное качество фонаря кабины, неудобная привязная система кресла пилота. Летчики также отмечали неудобный доступ в кабину самолета, требуя от конструкторов снабдить истребитель хотя бы ременной петлей для опорной ноги. Данный дефект отмечали абсолютно все летчики, пилотировавшие И-16. Его так и не устранили, так как все усилия были направлены на «вылизывание» аэродинамики истребителя. Через несколько лет советские авиаконструкторы, осматривая трофейный японский истребитель Ки-97, нашли решение проблемы. В кабине японского самолета одним концом закреплялся ремень. Летчик забирался в кабину, держась на ремень, примерно так же, как всадник на коня. Удивительно, но появилась рекомендация оборудовать советские истребите-

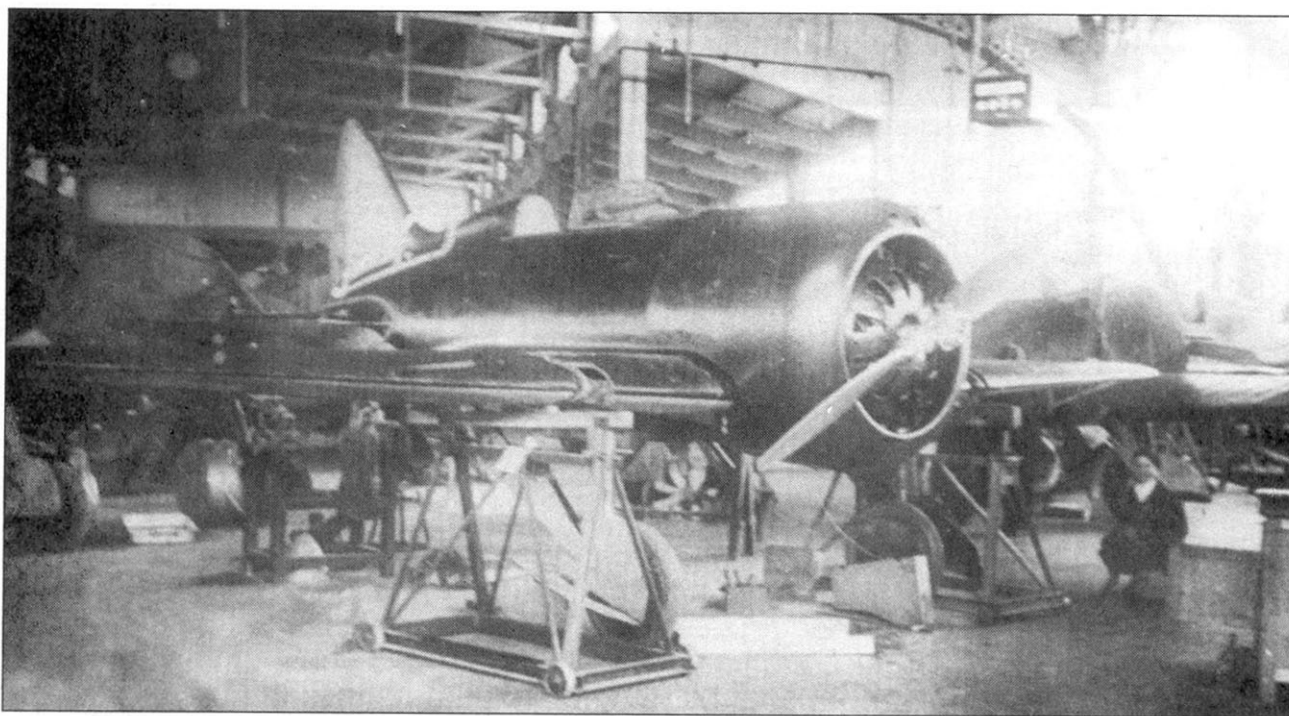
ли подобными, с позволения сказать, «устройствами».

После устранения многочисленных дефектов пару опытных И-16 отправили далеко от заснеженной взлетно-посадочной полосы Центрального аэродрома на Ходынке. Самолеты направили в теплый Крым, на аэродром Качинского авиационного училища летчиков. Но раньше, чем истребители погрузили на железнодорожные платформы над их дальнейшей судьбой сгустились тучи.

Особое внимание стало уделяться штопорным характеристикам самолетов... Истребитель И-14 прошел обширные исследования в ЦАГИ, после чего выяснилось, что самолет недопустимо долго выходит из штопора из-за затенения горизонтального оперения крылом. Представители ЦАГИ посчитали, что штопорные проблемы



Истребитель И-16 тип 4 выпуска 1934 г. был оснащен двигателем М-22. На тот период он являлся лучшим истребителем мира. На высоте 4000 м он развивал скорость 455 км/ч.



Сборочная линия истребителей И-16 с двигателями М-22, снимок 1934 г.

И-14 «всего лишь бледная тень проблем И-16». Ведущий ученый в области штопора профессор Журавченко на основе продувок в аэродинамических трубах заявил, что истребитель И-16 имеет слишком короткий фюзеляж, из-за чего существует опасность попадания самолета в плоский штопор. Журавченко рекомендовал удлинить фюзеляж для увеличения момента, создаваемого горизонтальным оперением, хотя бы до уровня момента горизонтального оперения истребителя И-14. В период с 16 января по 27 февраля 1934 г. проходили многочисленные совещания с участием ученых, конструкторов и летчиков. Дискуссии не привели

к какому-либо определенному решению. Стороны сошлись на том, что результаты продувок в аэродинамических трубах могут быть подтверждены или опровергнуты только летными испытаниями. Рисковать прототипом с мотором Райт «Циклон» не стали, для испытаний на штопор был выделен прототип И-16 с М-22.

В течение двух дней, 1 и 2 марта 1934 г., Валерий Чкалов выполнил не менее 75 штопоров. Результаты оказались следующими:

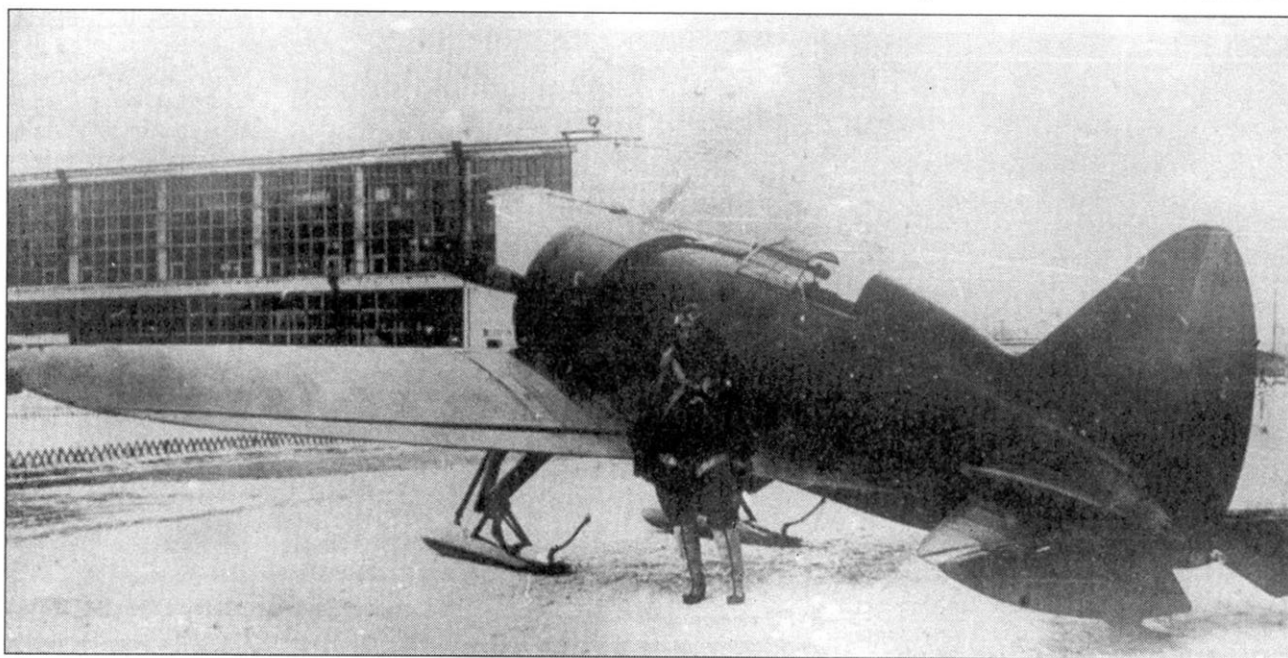
- при потере скорости в случае нейтрального положения ручки управления самолет вообще не входит в штопор, в худшем случае выполняя пере-

ворот через крыло с последующим самостоятельным выходом в горизонтальный полет.

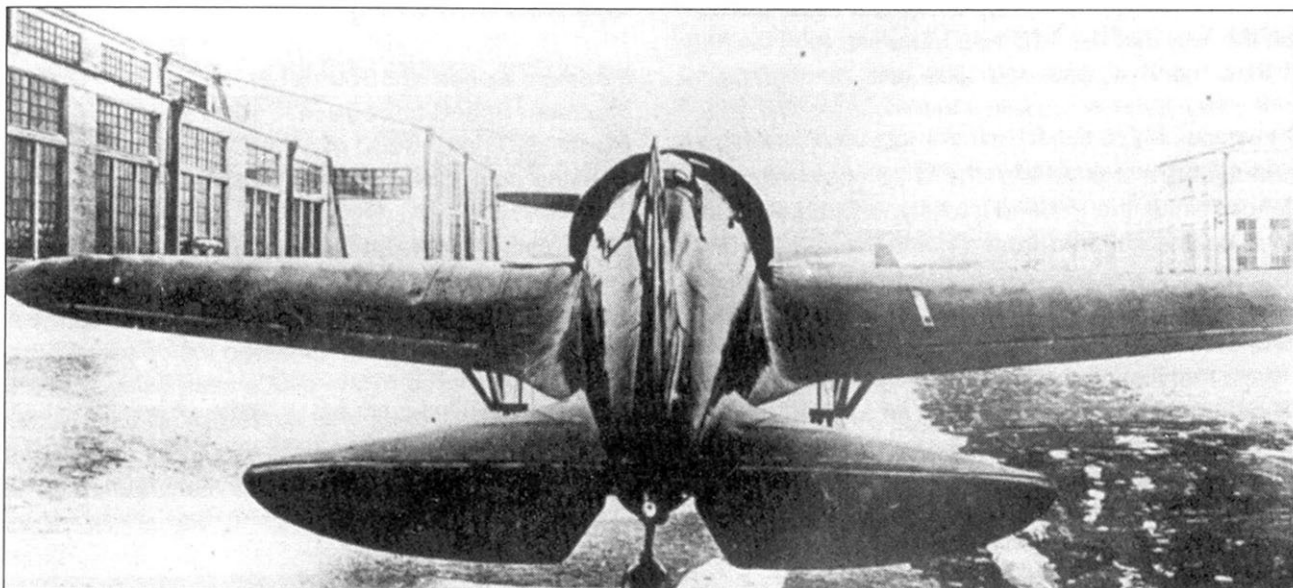
- в случае намеренного провоцирования штопора отклонением рулей, самолет вращается с постоянной угловой скоростью. После возвращения рулей в нейтральное положение самолет легко выходит из штопора.

- тенденций к попаданию в плоский штопор не выявлено.

Полеты Чкалова 1 и 2 марта оказали решающее влияние на судьбу И-16. Фактически было снято главное препятствие на пути к серийному производству истребителя. Результаты штопорных испытаний вселили дополни-



Летчик-испытатель Валерий Чкалов позирует на фоне И-16 с двигателем М-22, декабрь 1934 г.



Первый прототип ЦКБ-12, февраль 1934 г.

тельную уверенность в разработчиков самолета, а также способствовали росту их авторитета у руководителей партии и правительства. В то время никто не мог предвидеть, что сделан всего лишь первый шаг в долгой борьбе с недостатками и капризами маленького истребителя.

Эксплуатационные испытания начались 22 марта 1934 г. в Каче. Значения максимальной скорости, полученные в полетах с убранной шасси летчиком-испытателем Коккинаки на И-16 с М-22, для того времени оказались экстраординарными: 359 км/ч у земли и 325 км/ч на высоте 5000 м! В то же время механизм уборки шасси работал ненадежно, кроме того уборка шасси требовала от летчика недюжинных физических усилий, даже если в кабине сидел такой богатырь как Чкалов. Проблемы с уборкой шасси привели к тому, что летавшему на И-16 с Райт

«Циклоном» Чернавскому на первых порах запретили убирать шасси; стойки были зафиксированы в выпущенном положении. Впрочем, это не все равно не убергло самолет от аварии. На посадке 14 апреля подломилась правая стойка основной опоры шасси. Испытания второго прототипа в Каче таким, не самым лучшим, образом завершились. Через неделю самолет разобрали и отправили по железной дороге в Москву на ремонт. Первый прототип 25 апреля вернулся в Москву «своим ходом», его перегнал из Качи Чкалов. На первомайском параде самолет И-16 в компании с И-15 и И-14 был показан в полете над Красной площадью.

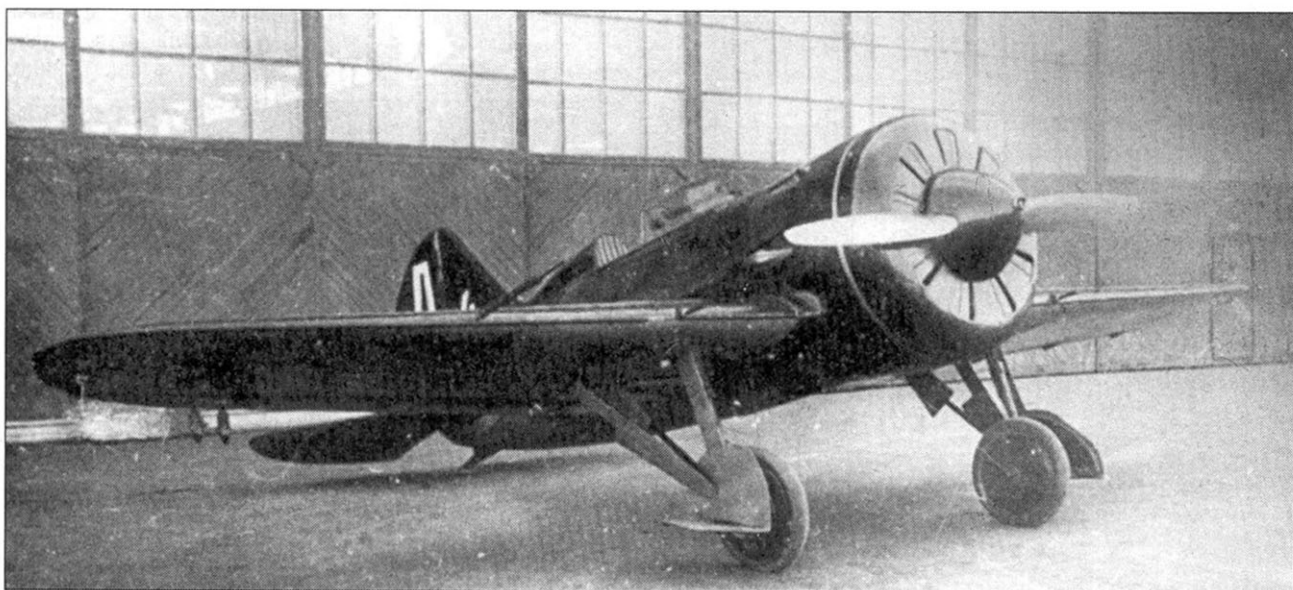
Все лето специалисты завода и ЦКБ работали над улучшением конструкции шасси. На новый прототип поставили мотор «Циклон F3», доработали механизм уборки шасси, но, самое

главное, был установлен новый капот двигателя типа «Уоттер». Втулку воздушного винта закрыли коком, был увеличен размах крыла. Начиная с этой машины, обшивку плоскостей крыла всех последующих И-16 станут делать из дюрала.

Учитывая первоначальную боязнь штопора крылья первых двух прототипов оборудовали предкрылками. Имеющиеся в распоряжении исследователей документы говорят о том, что на третьем прототипе предкрылки отсутствовали.

7 сентября 1934 г. новый самолет перевезли на аэродром Щелково, где находился НИИ ВВС. Государственные испытания продолжались до 12 октября. Заключение по результатам испытания оказалось более категоричным и менее приятным.

Отмечалось неудовлетворительное изготовление ряда узлов самолета.



И-16 тип 5 с двигателем Райт «Циклон» F-54, снимок сделан на заводе № 39.



Истребитель И-16 с двигателем М-22.

Алкснис потребовал установить на самолет вооружение, поскольку без пулеметов И-16, естественно, не мог считаться истребителем. Полученная на высоте 3000 м максимальная скорость в 437 км/ч уже не устраивала хотевших большего военных. Установка разработанного в Советском Союзе двигателя М-58 с меньшим, чем у «Циклона», миделем могла обеспечить самолету получение максимальной скорости 470 км/ч в горизонтальном полете у земли. Вариант И-16 с мотором М-58 так и не был построен.

В это время начался серийный выпуск истребителей И-16 на Государственных авиационных заводах № 39 в Москве и № 21 в Горьком. Первый был назначен головным, здесь предстояло изготовить установочную партию из 50 самолетов. В январе-апреле 1934 г. вся конструкционно-технологическая документация по истребителю была отправлена в Горький. Несмотря на то, что серийный выпуск истребителей И-5 в Горьком близился к завершению, завод № 21 затягивал выпуск И-16. Зато велась подготовка к серийному производству самолетов ХАИ-1 и И-14, заказанных ранее. Работы по подготовке серии И-16 на заводе №21 начались не ранее 17 июля. Плановым заданием до конца года в Горьком предстояло изготовить 250 истребителей И-16. Данный фантастический план конечно же не был реализован, до 31 декабря завод не сдал ни одного И-16.

Истребителю И-16 предстояло вслед за И-5, ХАИ-1 и И-14 стать четвертым типом самолета, освоенным на заводе № 21. Первая модификация ставшего впоследствии знаменитым истребителя оснащалась мотором М-22 и получила обозначение «И-16 тип 4». Выпуск И-16 тип 4 продолжался весь 1935 г. С учетом производства за-

вода № 39 было изготовлено порядка 400 И-16 тип 4. Эти самолеты не экспортировались за пределы Советского Союза и не принимали участия в воздушных боях над Испанией или Китаем, однако в 1941 г. тип 4 все еще имелся на вооружении учебных авиационных полков ВВС РККА и даже сражались с самолетами люфтваффе.

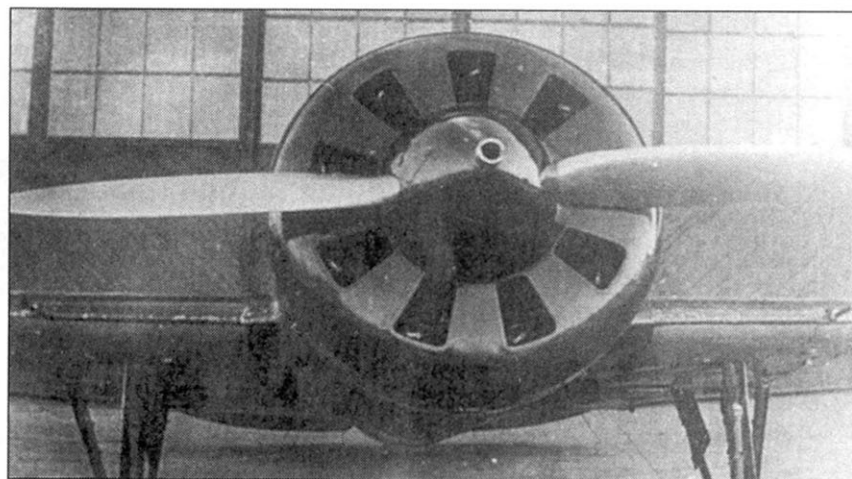
Довольно точно можно установить количество истребителей И-16 тип 4 производства завода № 39. По данным ЦКБ в 1934 г. в Москве изготовили пятьдесят самолетов с заводскими номерами от 123901 по 123950 («12» - ЦКБ-12, «39» - завод № 39, «1-50» - номер самолета). Еще по четыре И-16 тип 4 завод № 39 построил в 1935 и 1936 г.г., последний имел заводской номер 123958. Ни в коем случае нельзя считать все эти самолеты копиями прототипа с мотором М-22. В их числе было несколько экспериментальных машин, в том числе пять истребителей, изготовленных специально для пилотажной группы, «Красной пятерки».

По мере расширения объема летных испытаний, с началом серийного

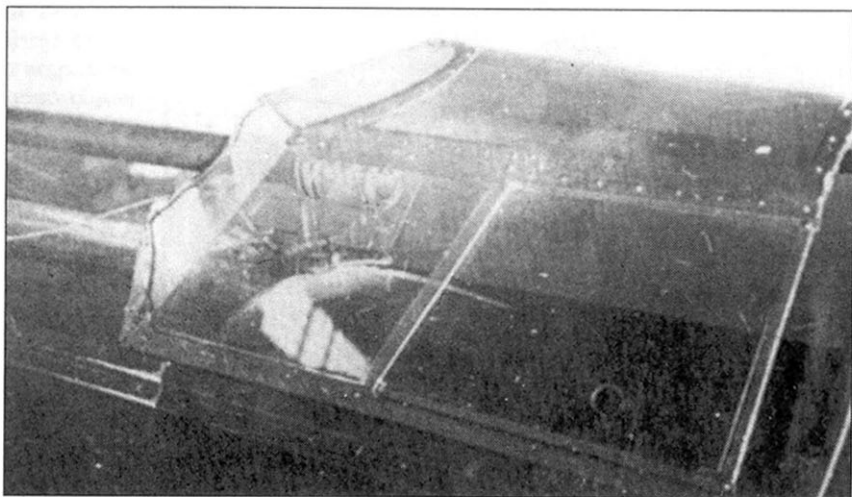


Конструктор Николай Николаевич Поликарпов.

производства информация о новом самолете распространялась по все большему кругу людей. Персональный интерес к И-16 проявил Хозяин, Иосиф Сталин. В один из ноябрьских дней 1934 г. на Ходынское поле въехала колонна лимузинов. На аэродром прибыли Сталин, Орджоникидзе, Каганович, Микоян и прочие боссы партии и правительства калибром помельче. Вождь пожелал увидеть новейший истребитель в воздухе. Валерий Чкалов поразил присутствующих каскадом фигур



Вид спереди на истребитель И-16 тип 5. Обратите внимание на отсутствие воздухозаборника моторадиатора.



Фонарь кабины истребителя И-16 тип 4.

высшего пилотажа. Эпизод с приездом Сталина на Ходынку стал хрестоматийным, не раз и не два его (эпизод) эксплуатировали киношники, писатели, журналисты. В полете у Чкалова заклинил механизм выпуска шасси. Летчик заставил опоры встать на замки серий маневров с большими перегрузками. После успешной посадки Сталин попросил подвести к нему летчика. Прямо у крыла И-16 состоялась беседа вождя не только с Чкаловым, но и другими пилотами, летавшими на И-16, с представителями ВВС, КБ и заводов. К этому времени на И-16 уже слетали примерно 20 пилотов, частью эти полеты носили официальный характер, частью - давали полетать «по дружбе».

Внимательно выслушав всех, вождь задал вопрос: «Вам необходим этот самолет?» Ответ был единогласным: «Абсолютно необходим, товарищ Сталин!» Тогда же приняли решение о постройке пяти облегченных И-16 и организации пилотажной группы, призванной демонстрировать высокие летные качества нового самолета. В марте 1935 г. пять облегченных истребителей с моторами Райт «Циклон» покинули заводской цех. Отобранные из НИИ ВВС летчики приступили к разработке группового пилотажа. Сначала они тренировались в полетах на И-5, причем крылья машин были связаны друг с другом стальными тросами. Такие полеты требовали особой внимательности и высочайшего летного мастерства. Единственная ошибка могла привести к гибели всех летчиков. И такая ошибка произошла. На посадке ведущий группы Василий Степанчонок, чтобы не столкнуться с рулившим по аэродрому разведчиком Р-5, резко взял ручку на себя. Один из ведомых, Степан Супрун, повторить маневр командира не успел. Самолет Супруна упал на аэродром, после чего загорелся. Из охваченного огнем истребителя

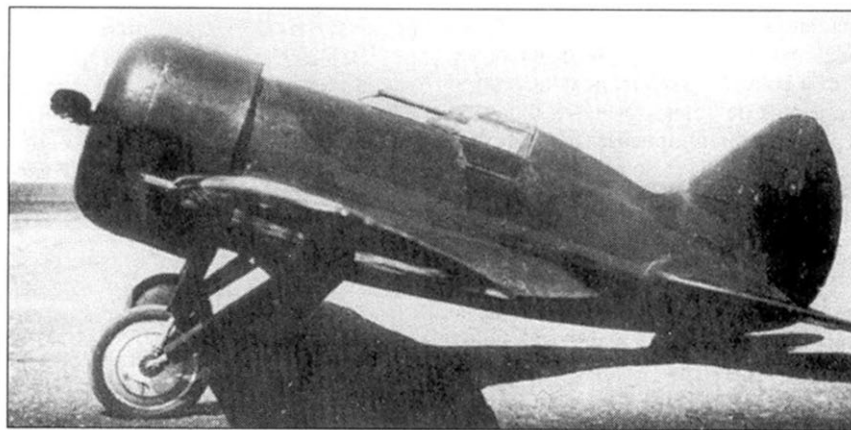
Супруна вытащили механики.

После едва не окончившегося трагедией летного происшествия связывать самолеты тросами перестали, но тренировочные полеты в тесном строю не прекратились. В то время многие летчики желали попробовать свои силы в групповом пилотаже, но очень немногие добивались успеха. Слишком специфичной являлось пилотирование истребителя в плотном строю, требовалось на уровне подсознания понимать ведущего группы.

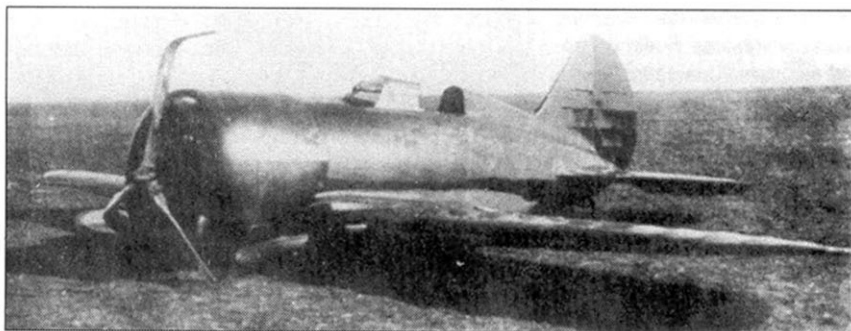
В марте 1935 г. назначение командиром пятерки облегченных И-16 получил Коккинаки. В группу, помимо командира, вошли Шевченко, Супрун, Евсеев и Преман. Самолеты целиком окрашивались в ярко красный цвет,

исключая капоты двигателей. Капот черного цвета - традиция завода № 39. Каждое утро летчики группы тренировались в полетах на различных типах самолетов - ТБ-3, И-З, У-2. Пятерка И-16 поднималась в небо только вечером. Интервалы и дистанции между самолетами составляли всего 1-2 м. Самой эффектной фигурой, как вспоминали очевидцы, являлась бочка, которую группа выполняла сразу после взлета. Командующего ВВС Якова Алксниса преследовала одна навязчивая идея: он хотел увидеть пилотаж «Красной пятерки» над Красной площадью в день Первомайского парада и мирной демонстрации трудящихся.

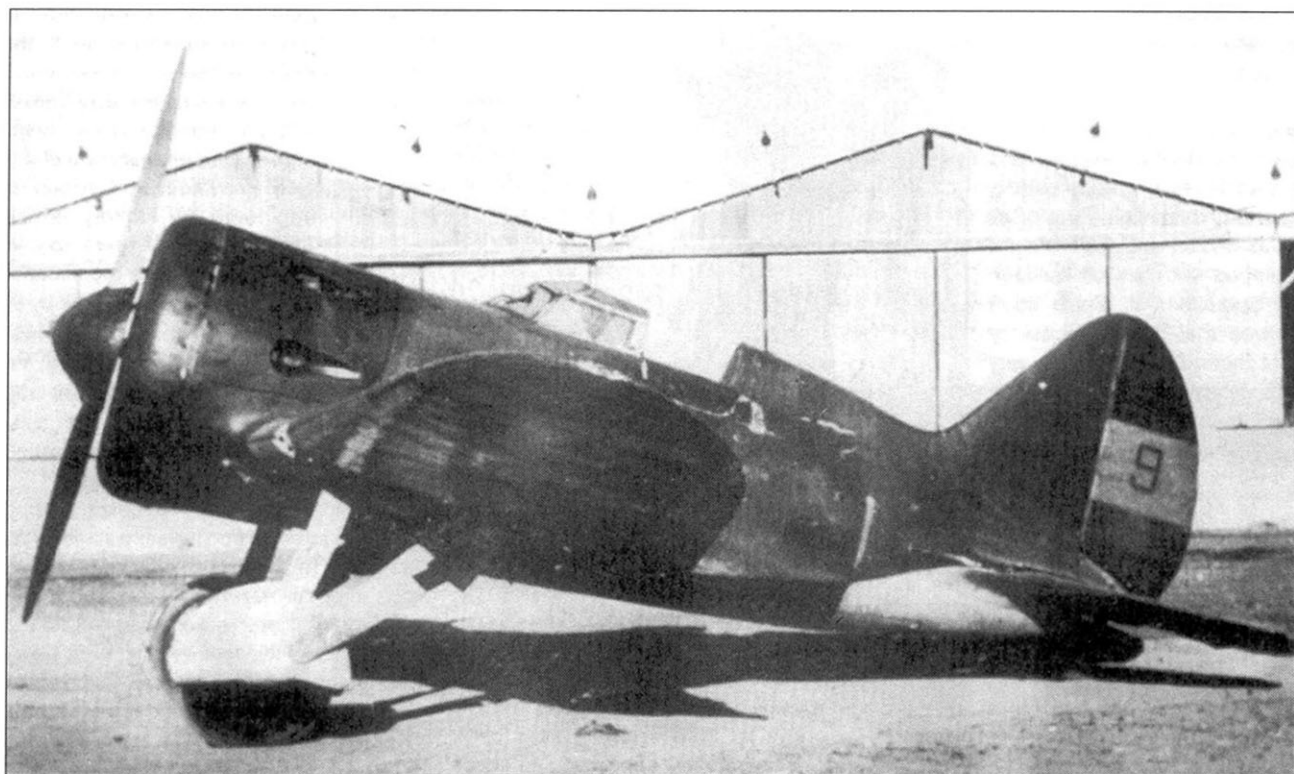
30 апреля летчики группы провели наземную рекогносцировку маршрута полета. По требованию Коккинаки по оси проезда между ГУМОм и историческим музеем была накрашена полоса. Утром следующего дня, Дня международной солидарности трудящихся, красная пятерка появилась над Красной площадью на высоте крыш домов. Плотная группа самолетов спиралью набрала высоту. Эффект превзошел все ожидания. Вернувшись на аэродром, летчики пятерки готовились отправиться по домам, где у накрытых столов их ожидали семьи. Однако, на аэродром прибыл лейтенант с поздравлениями от маршала Ворошилова. Ворошилов присвоил всем летчикам очередные воинские звания, и выдал по 5000 рублей премии. Легковой автомобиль М-1 в те времена стоил 6500 руб-



Первый прототип ЦКБ-12, снимок сделан на аэродроме Кача весной 1934 г.



Второй прототип, ЦКБ-12бис, самолет сел на брюхо после испытательного полета.



И-16 из 1-й эскадрильи, Испания, ноябрь 1936 г.

лей. Сам Ворошилов говорил по телефону с Коккинаки: «Товарищ Сталин получил наслаждение от вашего полета и надеется увидеть вас в небе Москвы опять».

Летчикам «Красной пятёрки» пришлось 1 мая выполнить несколько проходов над столицей, в результате появилась легенда о нескольких пилотажных группах на истребителях И-16, летавших 1 мая в небе Москвы. Вечером группа летчиков, в числе которых был и Валерий Чкалов, получила приглашение на торжественный прием в Кремль. Сталин провозгласил тост за героев-летчиков. Сложно сказать, насколько верно повел себя Хозяин: 2 мая у «героев-летчиков» стояли плановые полеты. Впрочем, полеты с похмелья практиковались в 30-е годы достаточно часто, а на пилотов, не потреблявших исконно русские напитки смотрели с подозрением.

Валерий Чкалов летал 2 мая над Ходынккой, не подозревая, что за его полетом с земли наблюдает Сталин. После посадки Сталин обнял летчика. С этого момента Чкалов получил статус лучшего пилота Советского Союза, а И-16 стал любимым самолетом вождя. В конце мая Сталин решил показать пилотаж «Красной пятёрке» прибывшему в Москву с визитом премьер-министру Франции Лавалю. Француз получил столь сильное впечатление, что по возвращению в Париж приказал немедленно приступить к организации аналогичной пилотажной группы.

«Красная пятёрка» стала немым атрибутом разнообразных торжественных массовых мероприятий. Однако, группа выполняла и вполне конкретную задачу: показать товар лицом летчикам, которым предстояло летать на И-16. Во второй половине 1935 г. группа демонстрировала групповой пилотаж во многих строевых истребительных авиационных полках. Надо, сказать к И-16 рядовые пилоты ВВС относились с опаской. Яркое зрелище помогло сломать недоверие к скоростным монопланам. Все участники группы и главный конструктор самолета Н.Н. Поликарпов были награждены орденами Ленина и получили по легковому автомобилю М-1.

Завершение истории первой советской пилотажной группы оказалось трагическим. В ходе обычного тренировочного полета 1 августа 1937 г. столкнулись два самолета, один из летчиков (Евсеев) погиб. Первая пилотажная группа стимулировала появление нескольких «Красных пятёрок» (ветераны вспоминают, что пилотажные пятёрки имели, как минимум, все военные округа Советского Союза). «Пятёрки» летали на И-16 до 1940 г., через эти группы прошло множество летчиков, отточив здесь до совершенства владение самолетом. Пилотажики пользовались в кругу коллег высочайшей репутацией за уровень профессионального мастерства.

Серийное производство истребителей И-16 началось в 1934 г., но запла-

нированных объемов выпуска удалось достигнуть лишь в 1935 г. К этому времени появилась возможность поставить на И-16 двигатели М-25, представлявшие собой копию американского мотора воздушного охлаждения Райт «Циклон 3». Выпуск двигателей «Циклон 3» был налажен в Перми на моторостроительном заводе № 19. В 1935 г. завод изготовил порядка 600 двигателей М-25, большинство было собрано из деталей американского производства.

Новый вариант истребителя был запущен в серию в Москве на заводе № 39. Как раз первые пять серийных самолетов и получила знаменитая пилотажная группа. Первый самолет выпущен заводом 25 апреля 1935 г. При взлетной массе в 1432 кг новый вариант истребителя развивал максимальную скорость в 456 км/ч на высоте 3000 м. Конструктивно он был близок третьему прототипу, оснащенный мотором Райт «Циклон F3», однако имел новый капот двигателя, аэродинамическую компенсацию элеронов, полотняную обшивку рулей высоты и руля направления. Самолеты с моторами М-25 известны как «И-16 тип 5». Их серийное производство наладили на заводе № 21 в Нижнем Новгороде. Завод уже полностью переключился на выпуск истребителей И-16. Конструкторский отдел завода самостоятельно разработал ряд изменений в конструкции самолета. К примеру, в 1934 г. в Горьком создали для И-16 новый ме-

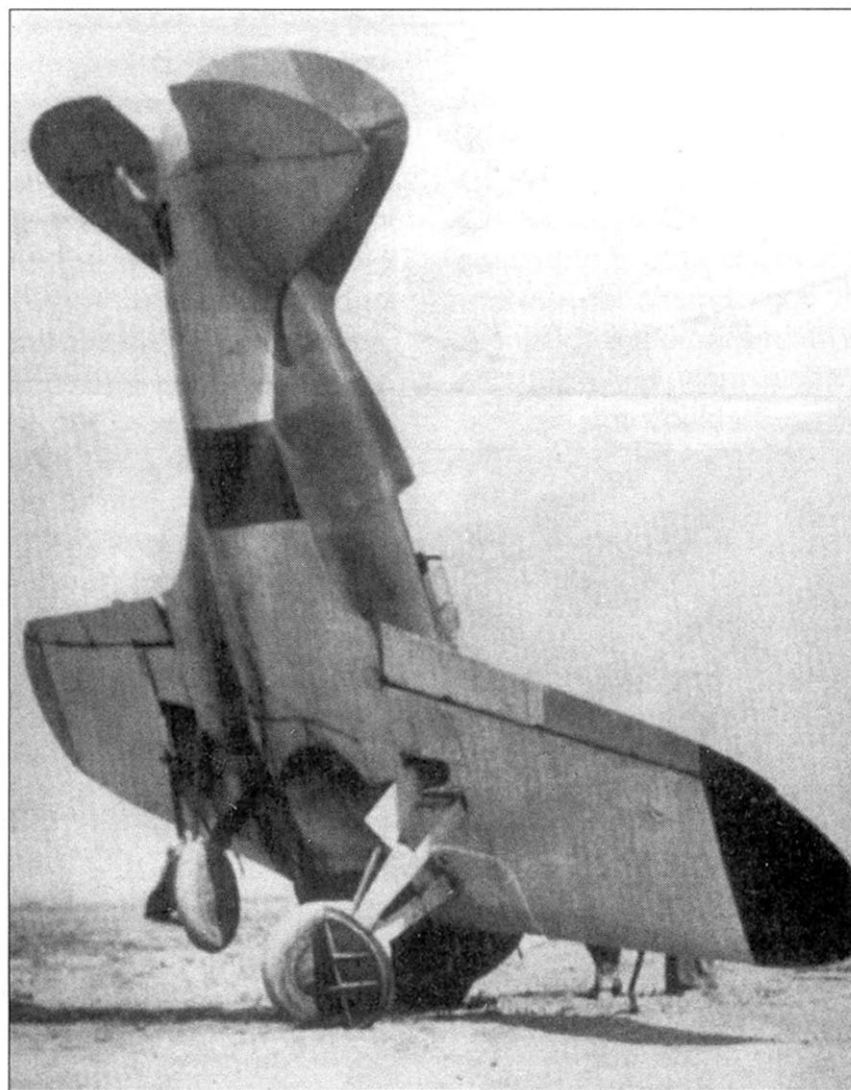


Истребитель И-16 тип 10 из 7-й эскадрильи.

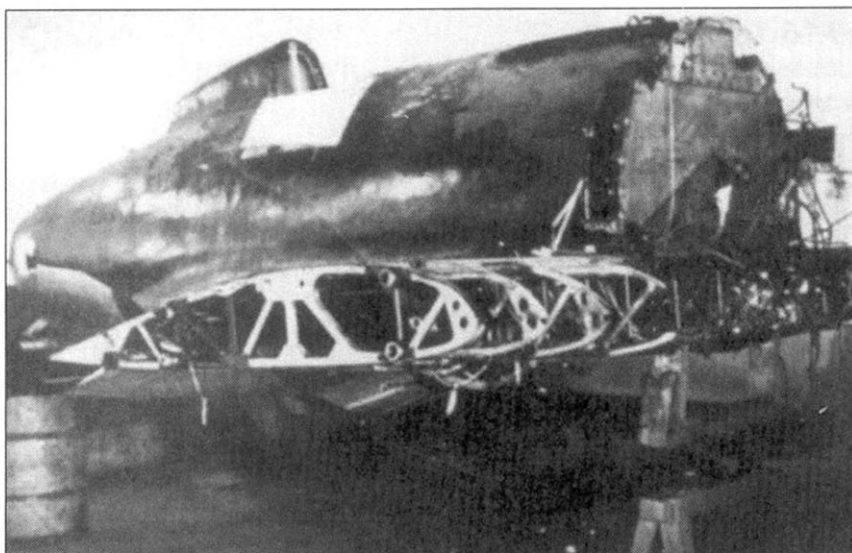
ханизм уборки шасси. Испытания механизма уборки шасси на И-16 с заводским номером 42111 дали положительные результаты, после чего механизм внедрили на все другие истребители И-16, включая уже построенные.

Параллельно с серийным выпуском самолетов И-16 тип 5 велась работа по усилению вооружения истребителя путем установки пулеметов ШКАС калибра 7,62 мм. Пулемет ШКАС был разработан в 1932 конструкторами-оружейниками Шпитальным и Комарицким, на тот момент ШКАС являлся самым скорострельным оружием в мире (скорострельность 1800 выстрелов/мин). Серийный выпуск пулеметов ШКАС и истребителей И-16 начался одновременно, но «сырое» еще оружие не стали устанавливать на боевые самолеты. По сравнению с авиационным вариантом Максима, пулеметом ПВ-1, ШКАС стоил в пять раз дороже (5000 рублей за пулемет), но зато был вдвое легче и обладал удвоенной скорострельностью. Поначалу крыльевые ШКАСы постоянно заедали. Причем заедали так часто, что с первых серийных вооруженных ШКАСами истребителей в полках пулеметы просто демонтировали. Причина отказов оказалась в следующем: инженеры, отвечавшие за установку вооружения, неудачно расположили пулеметы в крыле. Со временем от дефекта установки вооружения удалось избавиться.

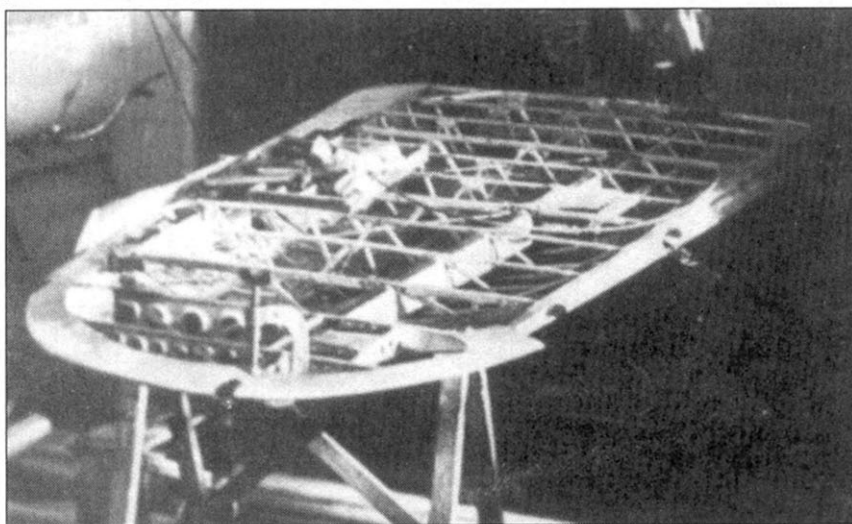
Изготовленные заводом № 39 в период с 28 августа по 3 ноября 1935 г. истребители поступили на вооружение 107-й эскадрильи брянской бригады. Одновременно с началом поступления



И-16 тип 6 с бортовым кодом «СМ-011», снимок сделан после грубой посадки на аэродром Эль-Кармоли.



Центроплан и средняя часть фюзеляжа истребителя И-16. Снимок сделан в авиационных мастерских в Испании.



Силовой набор крыла И-16.



Летчик-интернационалист француз Виллем Лабассёр в кабине истребителя И-16 тип 6, лето 1937 г.

в войска скоростных истребителей-монопланов, обладавших высокими для того времени посадочными скоростями, в стране развернулась программа по удлинению взлетно-посадочных полос аэродромов.

Летчик так описывал свои ощущения от полета на И-16: «Летать просто... Самолет чрезвычайно отзывчив на движение ручки управления, что делает любую ошибку в пилотировании фатальной. Неловким движением ручки можно запросто положить самолет на спину даже на посадке». Чрезвычайная отзывчивость самолета на движения ручки привела к необходимости замены установленной на ручке механической гашетки спуска пулеметов электроспуском, требующим меньших физических усилий при нажатии.

Строевые летчики, равно как и летчики-испытатели, выражали озабоченность обжатием обшивки верхней плоскости крыла в полете на больших скоростях. Пилоты рекомендовали увеличить количество нервюр в силовом наборе крыла, однако их пожелания учтены не были.

По-прежнему беспокойство вызывали штопорные характеристики. Заключение по штопорным характеристикам испытатели дали в целом благоприятное, однако даже в отчете после описания методики вывода из штопора пришлось отметить: «от летчика требуется высочайшее летное мастерство».

В том же 1935 г. состоялся зарубежный дебют И-16. Истребитель, вместе с самолетами Четверикова ОСГА-101 и Путилова Сталь-3, продемонстрировали на Международной авиационной выставке в Милане. В духе миролюбивой политики Советского Союза истребитель подавался как скоростной спортивно-пилотажный самолет. И-16 окрасили в броские цвета, но появление самолета на публике прошло почти незамеченным, что привело советскую делегацию в смущение. Причина замалчивания советского «спортивно-пилотажного» самолета скорее всего заключалась в банальной неверии Запада в возможности советской авиационной промышленности наладить массовый выпуск «малышей». Интересно, что бы сказали организаторы выставки, знай они, что всего лишь через год в небе Испании именно эти советские самолетики будут висеть на хвостах истребителей итальянского производства?

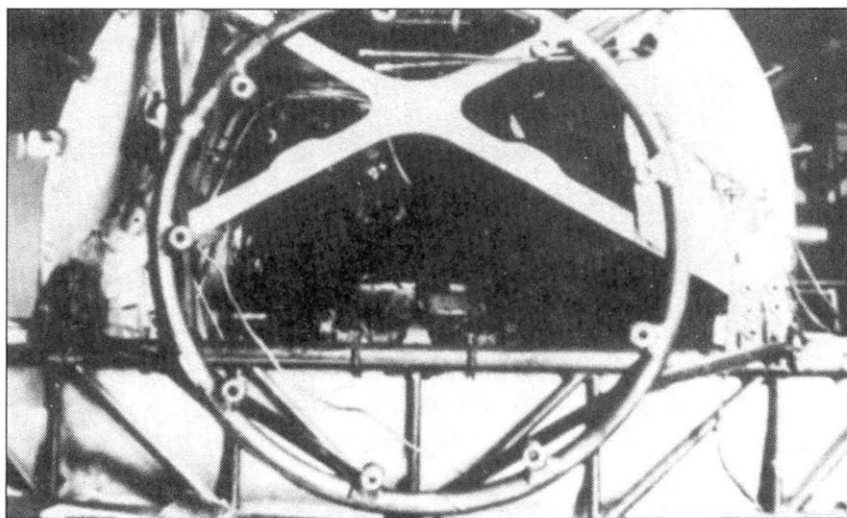
Испанское начало

Боевое крещение истребителя И-16 пришлось на период Гражданской войны в Испании 1936-1939 г.г. Первые самолеты данного типа доставили из

Советского Союза на Пиренеи в октябре 1936 г. Вместе с партией из 31 истребителя И-16 тип 5 прибыли летчики 1-й бригады из Брянска. Тремя эскадрильями командовал капитан Тархов.

Уже первое появление 9 ноября 1936 г. истребителей И-16 в небе Мадрида радикально изменило характер воздушной войны. Фактически И-16 стал первым в мире истребителем, способным перевести воздушный бой в вертикальную плоскость, уйти от «карусели» на виражах. Главными противниками истребителей советской конструкции являлись итальянские Фиат CR-32 и германские Хейнкель He-51. Летчики этих самолетов быстро осознали угрозу, исходившую от И-16, и старались принимать с ними в бой, только имея на своей стороне численное превосходство. У республиканцев самолеты И-16 получили прозвище «Моска» (мошка), сторонники Франко прозвали самолет «Боинг» (за внешнее сходство с американским истребителем) и «Рата» (крыса).

Вторая партия, состоявшая также из 31 самолета, прибыла в Испанию 7 мая 1937 г., 21 мая на Пиренеи доставили еще 17 одноместных И-16 и четыре двухместных И-16УТИ. Самолеты сопровождали летчики, большая часть которых служила в 142-й авиационной бригаде, базировавшейся в Бобруйске. Вместе с советскими летчиками прибыла и небольшая группа испанских пилотов, прошедших курс обучения в Кировобадском авиационном училище. К этому времени в небе Испании с самолетами И-16



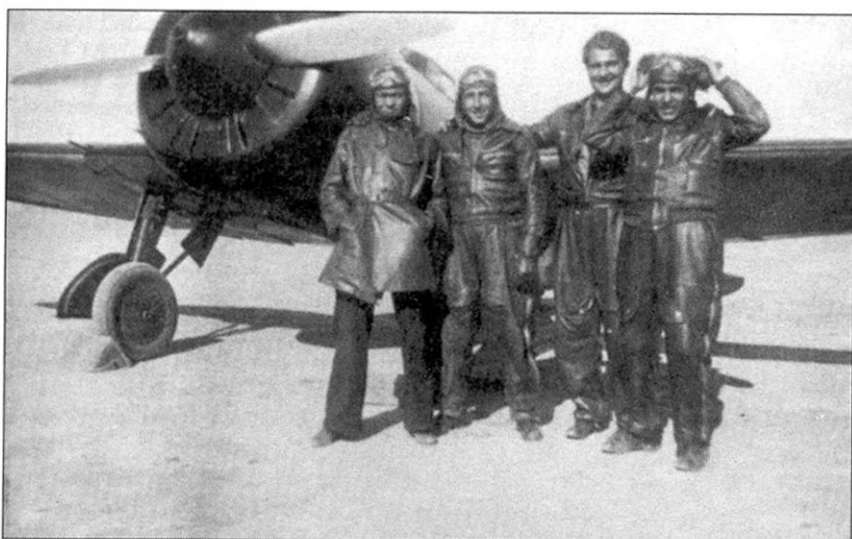
Вид спереди на мотораму И-16.

произошло несколько катастроф, причиной которых послужила недостаточная прочность узлов навески элеронов. При маневрировании с большими перегрузками в ходе воздушного боя, крепления элеронов разрушались, элероны отрывались и самолет терял управляемость. Инциденты отозвались репрессиями в Советском Союзе. В духе того времени начался поиск виновных в саботаже «врагов народа». Впрочем, настоящую причину отрыва элеронов также установили. В результате была усилена конструкция 150 крыльев, кроме того заменили обшивку элеронов. Четырнадцать истребителей до 1 июля прошли доработку на месте, в Испании, 10 августа 1937 г. в Испанию прибыли 62 самолета, модернизированных в заводских условиях.

Эксплуатация истребителей И-16 в условиях фронта выявила множество других дефектов. Так, колеса основных шасси с пневматиками размерами 750x100 оказались слишком узкими для работы с испанских аэродромов, которые отличались каменистым грунтом. Отскакивающие от колес при взлете и посадке камни повреждали горизонтальное оперение. Дефект устранили путем установки пневматиков размерами 750x150 и дополнительной обшивкой нижних поверхностей стабилизатора и рулей высоты. Источником постоянных проблем стал фонарь кабины. Козырек забрызгивался маслом, поэтому для улучшения обзора летчики старались фиксировать фонарь в открытом положении, однако при маневрировании фонарь самопроизвольно



Инструктор авиационного училища в Эль-Кармоли Рамон Кастанеда позирует на фоне И-16, снимок сделан незадолго до гибели Кастанеды в авиакатастрофе.



Летчики-инструкторы авиационного училища в Эль-Кармоли на фоне истребителя И-16, 1938 г. Крайний слева - Рамон Кастанеда.

но закрывался. Неожиданным плюсом стала чрезмерная задняя центровка самолета. Случаев капотирования почти не отмечалось даже при грубых посадках на неподготовленные площадки.

Много внимания уделялось изучению живучести самолета в условиях реальных боевых действий. Воздушные бои над Валенсией в период с 9 марта по 8 апреля 1937 г. привлекли особое внимание этой проблеме. Выяснилось, что пули крупнокалиберных пулеметов истребителей CR-32 пробивают бронеспинку И-16, защита топливных баков советского истребителя также оставляет желать лучшего.

На рулежке истребителей по полевым испанским аэродромам двигатели М-25 засасывали пыль, из-за чего быстро выходили из строя. Все первые двигатели воздушного охлаждения не оснащались маслорадиаторами, однако опыт эксплуатации И-16 в Испании выявил настоятельную необходимость установки маслорадиаторов. Перегреву двигателей способствовал не только жаркий климат, но и далекое от бережливости отношение летчиков к своим самолетам. Практически весь полет двигатели работали на максимальных оборотах. Никто не предполагал в мирное время, что на самолетах станут пикировать с высоты 3-4 километров до самой земли, так же не предполагали и длительных брежущих полетов. Сорванные струей воздуха на протяжении нескольких километров полевые цветы стали обычным явлением.

И все-таки в целом И-16 заслужил положительную оценку. Большим достоинством планера истребителя стала простота ремонта. Средний процент ежемесячных потерь составлял 35,4%, из них 18% - потери безвозвратные, а 16,4% подлежали ремонту в полевых мастерских. Средний срок «жизни» в боевых

условиях одного истребителя И-16 составил 87 дней. Настоящим сюрпризом для конструкторов стала стойкость к атмосферному воздействию конструкции из дерева и полотна. В жарком и сухом испанском климате такие конструкции сохранялись гораздо лучше, чем в суровых условиях России.

Главным недостатком И-16 стало сравнительно слабое вооружение самолета. Его основной противник, итальянский Фиат CR-32, имел гораздо более сильное вооружение, позволявшее пилотам республиканцев частично компенсировать более низкие летные характеристики своего биплана. Двух 7,62-мм ШКАСов было явно недостаточно. Группа инженеров завода № 21 под руководством Боровкова всего за одну ночь изыскала возможность установки на И-16 третьего, синхронного, пулемета ШКАС в нижней части фюзеляжа. «Трехпулеметных» И-16 изготовили незначительное количество. Даже если некоторые из них и попали

в Испанию, на ход воздушных боев они не оказали никакого влияния.

Позже появилась новая модификация И-16, вооруженная помимо крыльевых двумя синхронными пулеметами, установленными над двигателем.

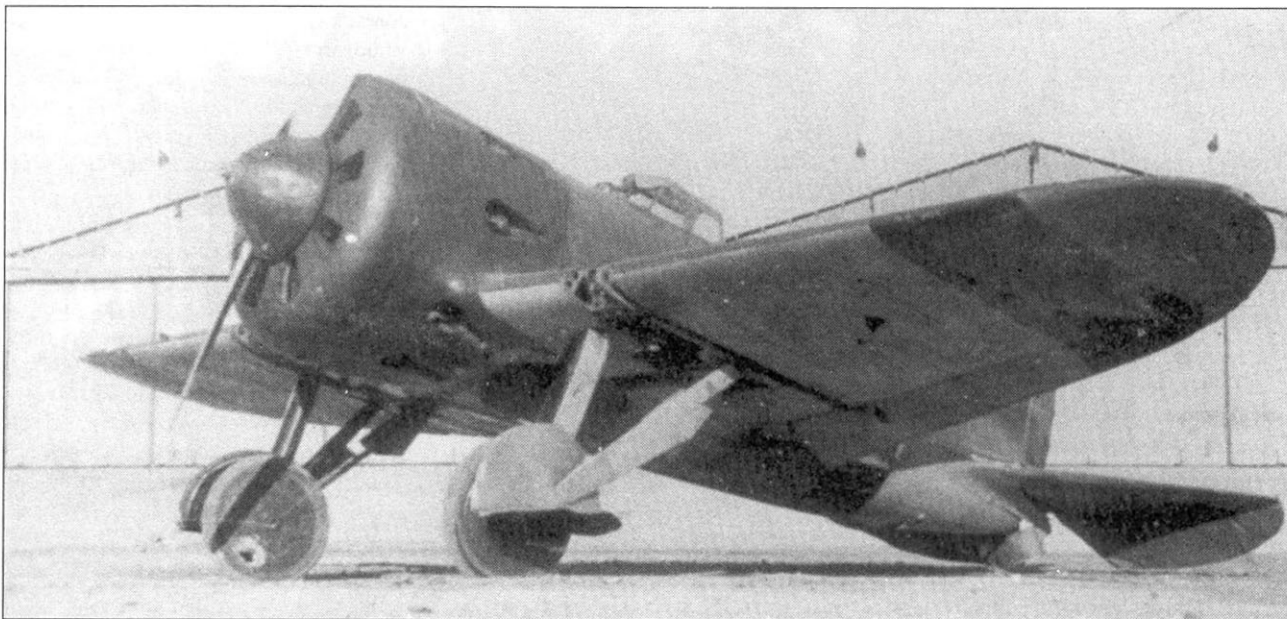
«Четырехточечный» вариант получил обозначение «И-16 тип 10», в Испании он был известен как «Супер моска». Истребители отправлялись в Испанию непосредственно с заводов раньше, чем были официально приняты на вооружение ВВС РККА. Госиспытания в НИИ ВВС истребитель И-16 с более мощным двигателем М-25, посадочными щитками и убираемым лыжным шасси прошел только в феврале 1939 г.

Первые самолеты И-16 тип 10 отправили в Испанию в марте 1938 г. в составе партии из 31 истребителя, летом к ним прибавилось еще девять И-16 тип 10. Самолеты И-16 тип 10 приняли участие в ожесточенных воздушных боях лета 1938 г. В это же время испанцы получили 24 двигателя Райт «Циклон F54» американского производства, эти моторы имели улучшенные высотные характеристики. Несколько И-16 из 4-й эскадрильи переоснастили американскими Райт «Циклонами»; 4-й эскадрилей командовал один из самых ярких асов республиканских ВВС - Антонио Ариас.

Расчеты показывали, что новые двигатели будут сохранять мощность до высоты порядка 7000 м, что даст возможность пилотам И-16 на равных вести воздушный бой с истребителями Вф.109. Первые схватки между двумя типами истребителей-монопланов, показали, что до высоты 3000 м они имеют примерно равные характеристики, но выше мощность двигателя М-25 падает, в то время как мотор мессершмитта не теряет мощности до высоты 5000 м. За счет большей высотности



Бритье у И-16 ВВС республиканской Испании.



И-16 тип 6, крыльевые пулеметы демонтированы для ремонта.

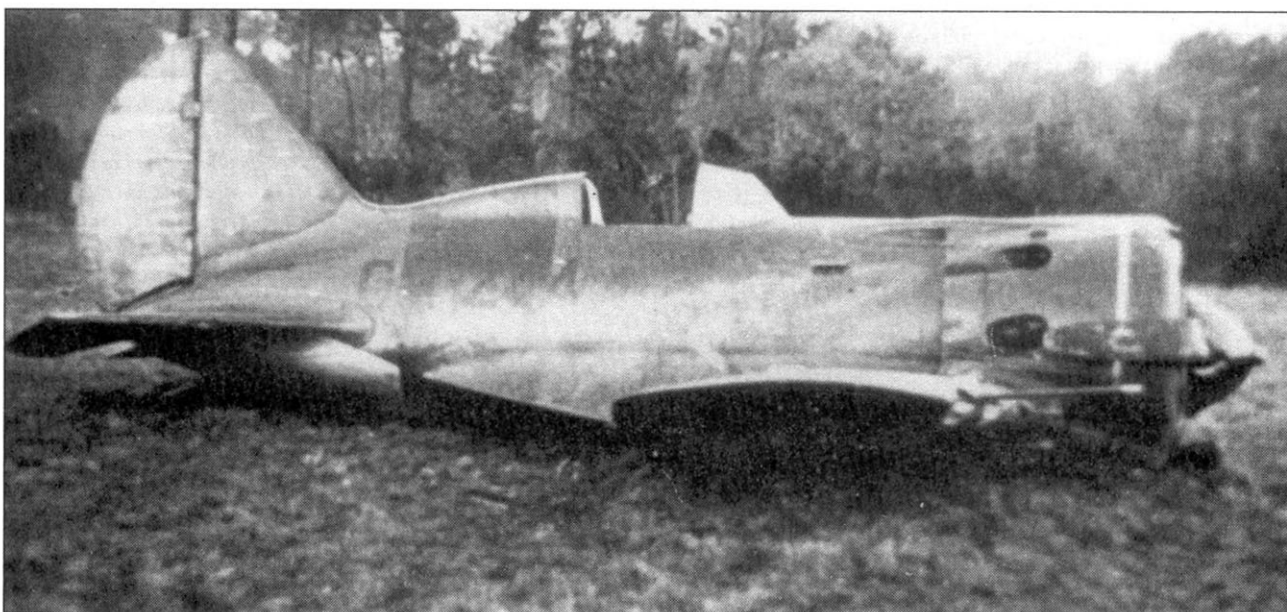
двигателя летчики Вф.109 могли диктовать свои условия боя.

Летчики Антонио Ариаса преподнесли сюрприз противнику 17 сентября 1938 г. над Эбро в воздушном бою с эскадрилей мессершмиттов. В первой же атаке, неожиданно свалившись сверху, летчики И-16 с Райт «Циклонами» сбили четыре Вф.109. Всего же республиканские летчики (в бою принимали участие И-16 с Райт «Циклонами», «нормальные» И-16 и И-15) сбили одиннадцать самолетов противника. Увы, это была уже прощальная песня. До конца 1938 г. все советские летчики покинули Испанию, а поставки авиационной техники из СССР прекратились. В общей сложности из Советского Союза в Испанию было отправлено 455 одноместных истребите-

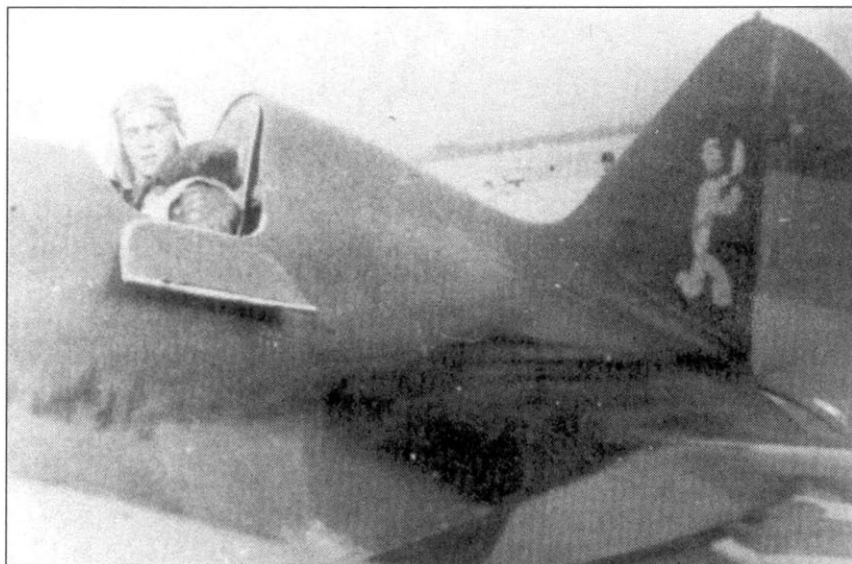
лей И-16 и 20 двухместных УТИ-4; к месту назначения прибыли 422 И-16 и четыре И-16УТИ.

Франкисты фактически организовали морскую блокаду республики: 96 советских транспортов с военным имуществом были перехвачены, а три («Комсомолец», «Тимирязев» и «Благовест») потоплены. Сложности доставки грузов морем были предсказуемы, поэтому еще в 1936 г. в Испанию прибыла техническая комиссия с целью изучения возможности изготовления самолетов на месте. Комиссия провела инспекцию 16 заводов, 22 января 1937 г. отчет о работе комиссии лег на стол наркома авиапромышленности М.М. Кагановича. Комиссия посчитала возможным организацию авиационного производства в испанской республике.

Для массового производства выбрали истребитель-биплан И-15, в Испании уже имелась техдокументация на этот самолет, так же как и значительный запас узлов и агрегатов для него. Сборка И-16 была предпочтительнее по причине более высоких летных характеристик истребителя-моноплана, но велась она фактически в режиме строго секретности. Руководство Республики рассматривало вопрос об изготовлении в Испании не менее тысячи И-16. Летом 1938 г. на заводе SAF-15 в Аликанте начался выпуск истребителей И-16 тип 10. До конца года здесь удалось собрать четыре истребителя, получивших номера с «СН-001» до «СН-004». Первые испанские И-16 имели вооружение только из крыльевых пулеметов, их можно рассматри-



И-16 с бортовым кодом «СМ-244» после вынужденной посадки на территории Франции, февраль 1938 г. Летчик перелетел во Францию после оккупации франкистами Каталонии.



Летчик Педро Руэда из 4-й эскадрильи республиканских ВВС в кабине «Моски».

вать как промежуточный вариант между И-16 тип 5 и И-16 тип 10. Четыре И-16 постройки завода в Аликанте стали первыми и последними монопланами данного типа, изготовленными в Испании и принявшими участие в боях на стороне Республики. Следующие десять И-16 вступили в строй уже после падения Республики. После окончания гражданской войны все «моски» испанского производства наряду с трофейными И-16 (всего 22 самолета), поступили на вооружение 26-й группы, которая базировалась в Майорке. В 1941 г. в летное состояние удалось привести еще 28 И-16. В 1948 г. все истребители И-16 ВВС Испании получили новое обозначение - С.8. На вооружении учебных подразделений ВВС Испании самолеты С.8 оставались до 1953 г.

В «испанский период» своей истории истребители И-16 сыграли важную роль, выступив в роли главного «добытчика» трофеев - новейших самолетов немецкой конструкции, знакомство с которыми представляло большой интерес для советской авиационной промышленности. Так, 4 декабря 1937 г. после неудачно проведенного воздушного боя вынужденную посадку совершил истребитель Вф.109В. Самолет попал в руки республиканцев. Через две недели аналогичная участь постигла бомбардировщик Не-111. Оба немецких самолета вывезли в Советский Союз, где их тщательно изучили и испытывали.

Истребители И-16 в Испании

Первые «моски» прибыли

В октябре 1936 г. первая партия из 31 истребителя И-16 была разгружена в военно-морской базе Картахена. Самолеты быстро собрали на близлежащем аэродроме Лос-Алькасарез. Из

советских летчиков и самолетов сформировали три эскадрильи, которыми командовали А. Тарасов, С. Денисов и К. Колесников. Позже эскадрильи перебазировались в Алькала-де-Хинарес и Кампо XX, последний аэродром более известен как Эль-Сото.

В феврале 1937 г. в Испанию доставили еще 31 истребитель И-16. Пополнение позволило восполнить потери и сформировать четвертую эскадрилью. Теперь эскадрильями командовали Борис Смирнов, Сергей Плигунов, Сергей Денисов и Константин Колесников. 21 мая в Картахене транспорт «Антонио Сатрустигу» разгрузил еще 62 истребителя. Опять были восполнены потери в самолетах и сформирована новая, пятая, эскадрилья под командованием Валентина Ухова. Вскоре Ухов стал командиром вооруженной «москами» 21-й группы. 8 июля в Испанию прибыло судно «Кабо Санто-Томе», имевшее на борту 31 самолет И-16. Опять восполнили потери и сформировали очередную эскадрилью. Ко-

В период гражданской войны в Испании в армии Франко истребитель И-16 получил официальное наименование «Боинг». Вообще все воевавшие в армии республиканцев самолеты советской конструкции франкисты называли «по-американски»:

- Поликарпов И-15 - «истребитель Кертис», или просто «Кертис»
- Поликарпов И-16 - «истребитель Боинг», или просто «Боинг»
- Туpoleв СБ-2 с моторами М-100 - «бомбардировщик Мартин» или просто «Мартин»

«Мартин»

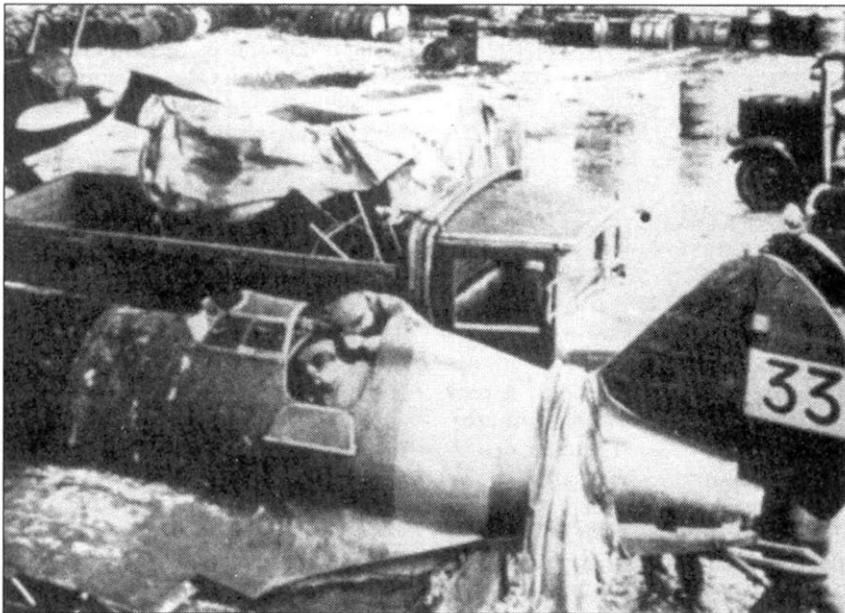
Скорее всего, американское происхождение названий советских самолетов связано с высокомерным отношением к технике, сконструированной в СССР. Считалось, что в лучшем случае русские способны скопировать западные образцы. К тому же был широко известен факт лицензионного производства двигателей Райт «Циклон» в СССР. Псевдоэксперты решили будто бы И-15 является копией американского истребителя Кертис «Хок II», а И-16 - копией самолета Боинг Р-26. «Экспертов» даже не смутило наличие у И-16 убираемого шасси и отсутствие расчалок. Аналогично, СБ-2 стал «копией» бомбардировщика Мартин В-10. В свою очередь, республиканцы не спешили обнародовать факты получения советской авиационной техники. Известен случай, когда опубликованный в мадридской газете снимок СБ, отретушированного под В-10, послужил поводом для международного скандала - США официально не поставляло военную технику в Испанию.

Другое, более распространенное у франкистов, наименование И-16 получил после одного из первых воздушных боев, проведенных советскими монопланами в небе Испании. Бомбардировщики Ju-52 совершали дневные налеты на Мадрид ежедневно. Экипажи привыкли к безнаказанности, поэтому появление в воздухе современных истребителей республиканцев стало для них сюрпризом. Юнкеры в целях морального воздействия на жителей столицы Испании, не ощущая не малейшей угрозы со стороны ПВО, летали на высоте крыши домов. И-16 атаковали именно в момент, когда летчики Ju-52 вели «психологическую войну» против мадридцев. Один из пилотов Юнкеров закричал по радио: «Salían de Todas partes como ratas!» - они лезут отовсюду, словно крысы! Эта, конечно, всего лишь легенда, скорее всего похожая фраза имела место быть, но произнесли ее по-немецки. Осенью 1936 г. экипажи Ju-52 ВВС франкистов состояли, в основном, из военнотрудовых люфтваффе. Как бы то ни было, но термин «Рата» прочно закрепился за И-16. Тем более, что и в немецком (ratte) и в испанском (rata) «крыса» произносится практически одинаково. В период Великой Отечественной войны немецкие летчики продолжали называть истребители И-16 ратой, а появившиеся истребители Ла-5, отдаленно схожие по силуэту с И-16, «супер ратой».

Республиканцы называли И-16 «моска». Дело тут, вероятно, отнюдь не в гипотетическом сходстве самолета с мышкой. На ящиках, в которых прибывали в Испанию самолеты крупными буквами было написано «МОСКВА». «МОСКВА» превратилось в «МОСКУ».



Еще один И-16, приземлившийся во Франции в феврале 1938 г. Самолет получил значительные повреждения при посадке.



Один из первых захваченных франкистами истребителей И-16 тип 6. Снимок сделан на авиабазе Лланис, где самолет изучали немецкие офицеры из легиона «Кондор». Затем самолет доставили сначала в порт Виго, затем - морем в Германию.

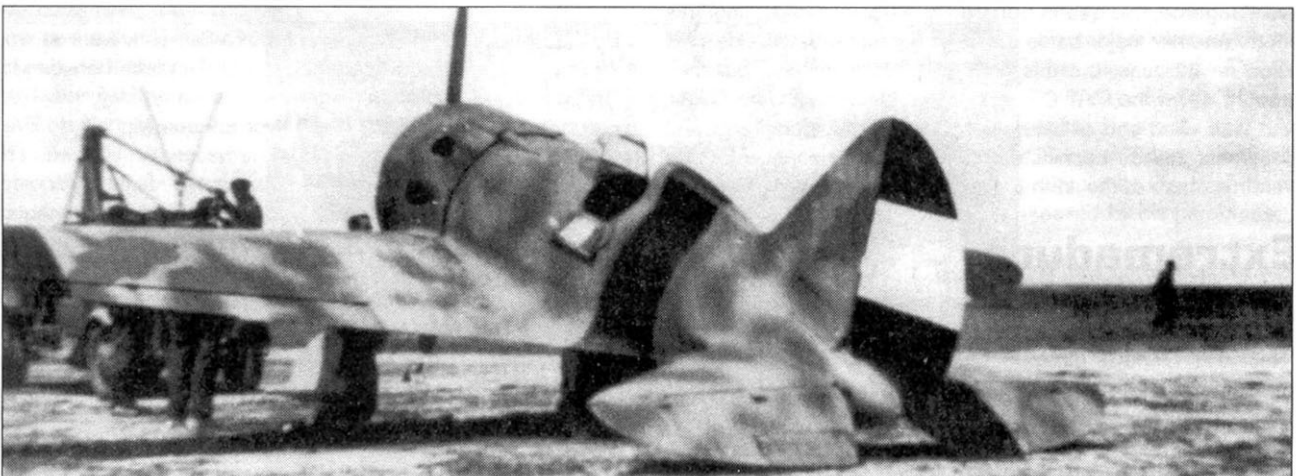
мандование шестой вооруженной истребителями И-16 эскадрильей принял Александр Иванович Гусев. В это же время несколько УТИ-4 поступило в школу высшего пилотажа в Эль-Кармоли. Месяцем позже, 10 августа, 62 самолета доставил транспорт «Кабо Сан-Августин». Часть из них поступило в Эль-Кармоли, часть оставили в резерве, часть пошло на восполнение потерь.

В апреле 1938 г. Республика получила первые 31 истребитель И-16 тип 10; эти самолеты поступили на вооружение 3-й и 5-й эскадрилий. В июле через Францию удалось доставить еще 93 самолета И-16 тип 10. В республиканских ВВС И-16 тип 10 получил наименование «Супер моска», однако летчики продолжали называть самолеты просто «моска». Истребители поступили на вооружение первых шести эскадрилий, 7-я эскадрилья воевала на И-16 тип 6. «Супер моски» получила также школа в Эль-Кармоли. К этому времени 1-й эскадрильей командовал Жозе Редондо Мартин, 3-й Франциско Таразона Торан, 4-й Антонио Ариас, 6-й Франциско Мероньо и 7-й Жозе Паиг Торрес. 2-й и 5-й эскадрильями командовали советские летчики.

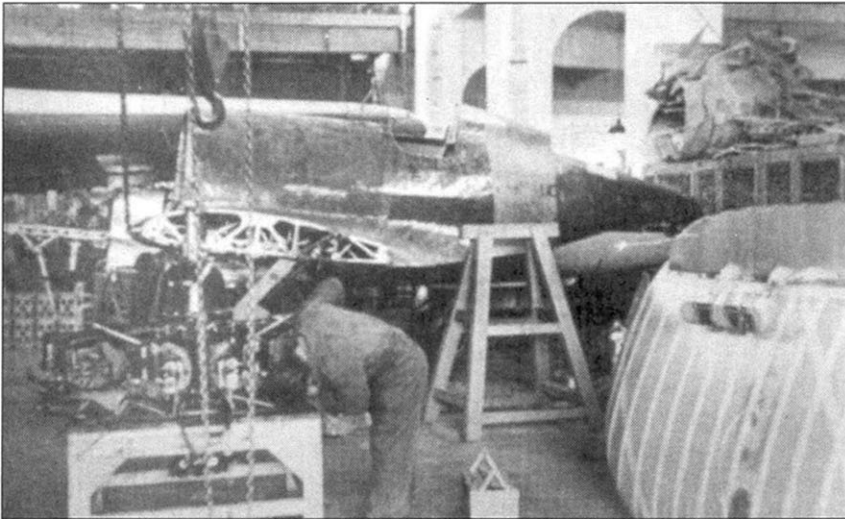
Боевое крещение

Утром 16 ноября 1936 г. первые И-16 пролетели над крышами Мадрида. Их появление стало сюрпризом как для франкистов, так и для республиканцев. «Моски» атаковали истребители CR-32, которые прикрывали бомбардировщики Ju-52. Юнкеры бомбили позиции республиканцев в районе больницы Клинико и казарм Монтанья. На следующий день первый И-16 был сбит звеном «Чирри» (прозвище истребителя CR-32), которое вел капитан Ангел Салас Ларразабал.

До конца ноября имело место несколько воздушных боев, главным об-



И-16 тип 10 испанского производства.



Ремонт истребителя И-16, Испания.

разом с участием «Чато» (истребитель И-15) и «Чирри».

К декабрю стало ясно - инициатива в воздушной войне переходит к республиканцам. Республиканские бомбардировщики СБ-2 могли беспрепятственно наносить удары по войскам Франко, а И-15 и И-16 удерживали господство в воздухе. Дошло до того, что итальянское командование запретило своим пилотам летать над территорией, контролируемой республиканцами. Такой приказ вообще лишил защиты бомбардировщики франкистов и спровоцировал протесты со стороны капитана Хоакина Гарсия Морато - командира прикомандированной к итальянскому легиону группы испанских летчиков. В одном из полетов командир звена капитан Ангел Салас проигнорировал приказ. По возвращении он узнал, что командир итальянской истребительной группы майор Таркисио

Фагнани намеревается его арестовать. Реакция Морато была взрывной, вызвала горячая испанская кровь. Морато накричал на Фагнани, популярно объяснив итальянцу, что в Испании за проявление храбрости аресту не подвергают. Стычка между Морато и Фагнани имела далеко идущие последствия - прекратилось формирование сугубо испанского истребительного подразделения.

Звено И-16 было атаковано 20 декабря пятеркой CR-32. Внезапной атакой истребители франкистов сбили три «моски». В очередном воздушном бою, состоявшемся через два дня Фиаты сбили как минимум один И-16. Однако 5 января успех способствовал республиканцам. Отражая налет на Лас-Розас, пилоты И-16 сбили один бомбардировщик Савойя-Маркетти SM.81 (командир экипажа Иоакин Тассо) и один Ромео Ro.37bis (бортовой номер «12-14», экипаж 2-й

лейтенант Луис Муньос Кабаллеро и капрал Антонио Гримальди).

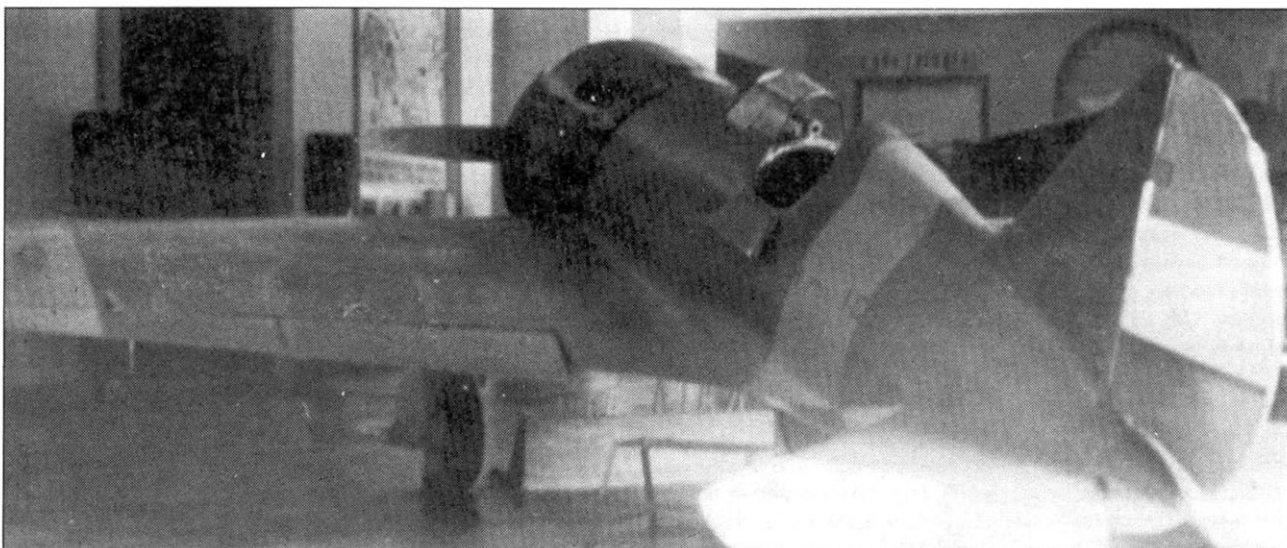
Месяцем позже, 6 февраля, возобновились интенсивные воздушные бои в секторе реки Жарама, где франкисты пытались перерезать шоссе Мадрид-Валенсия. 12 февраля девятка И-16 внезапно атаковала группу бомбардировщиков Ju-52, которые летели под прикрытием 13 истребителей He-51 из состава штаффелей 1.J/88 и 3.J/88 германского легиона «Кондор». Бой происходил над Мората-де-Тажунья. «Моски» сбили Хейнкели командира 1.J/88 капитана Вернера Палма и лейтенанта Ганса-Юргена Нхипи. Оба приземлились на парашютах на ничейную полосу, но сумели выбраться к франкистам, после чего раненых доставили в госпиталь в Гриньоне.

На следующий день «моски» Григория Плещенкова вместе с И-15 из эскадрильи Лакалля атаковали группу бомбардировщиков Ju-52 и Ro.57bis, шедших под прикрытием 14 итальянских истребителей CR-32. В воздушном бою истребители республиканцев сбили два самолета франкистов.

16 февраля «моски» перехватили десятку Ju-52 из испанских подразделений 1G22 и 2G22, бомбардировщики сопровождали истребители He-51 и прототип Вф.109. Мессершмитт пилотировал Ганс Траутлофт. В завязавшемся воздушном бою потерь не понесла ни одна из сторон. Вечером того же дня истребители И-16 внезапно атаковали группу Ju-52 из облаков, один Юнкерс удалось сбить. Все четыре члена экипажа выпрыгнули с парашютами, однако согласно официальной легенде франкистов - их всех расстреляли из пулеметов летчики-республиканцы.



Офицеры армии Франко сфотографовались на фоне И-16 тип 10 испанской постройки.

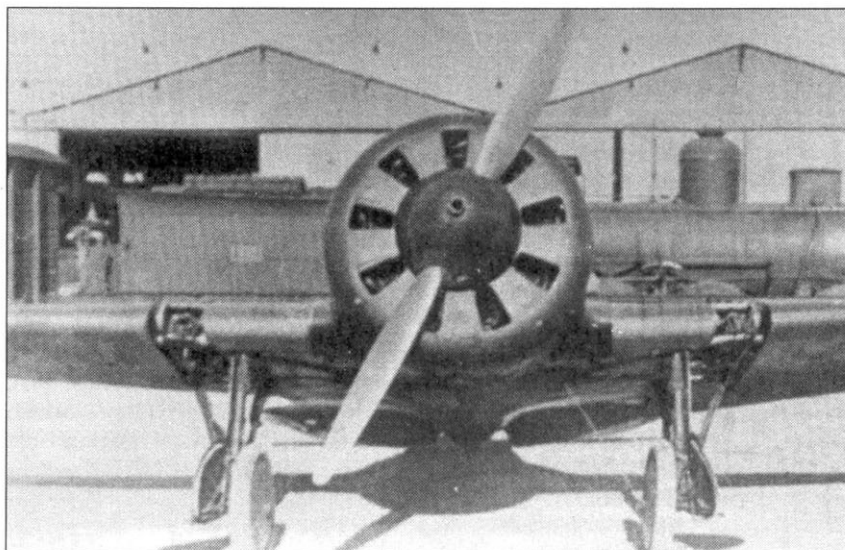


Этот И-16 тип 10 был захвачен франкистами в стране басков. В числе других трофеев самолет был выставлен в Гран Курзал.

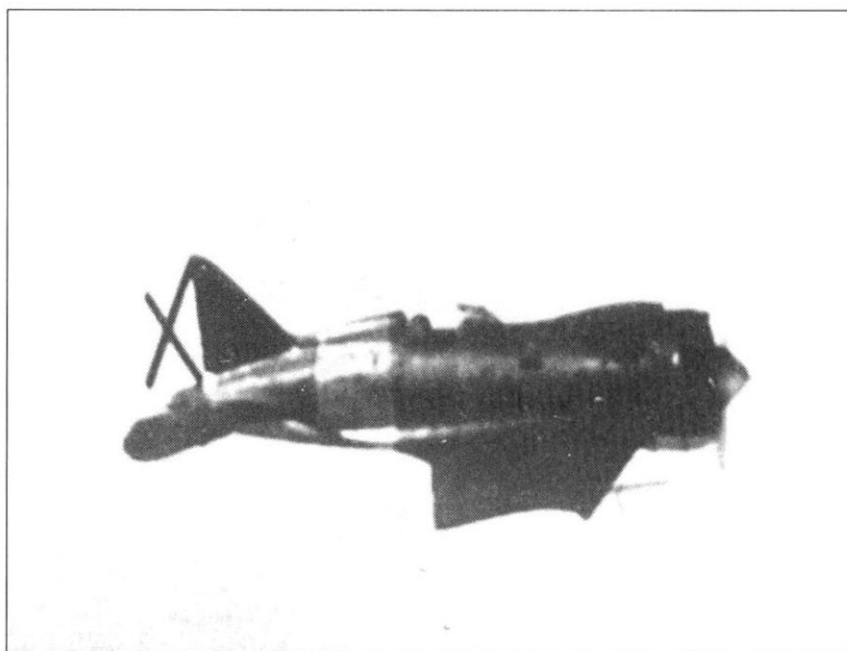
В ожесточенных воздушных боях 18 февраля было потеряно два И-16. Начало сражение под Гвадалахарой совпало с распутицей, приковавшей истребители И-16 к земле до 18 марта. С 18 марта «моски» приступили к сопровождению СБ и Р-5, наносивших удары по войскам Франко. Полеты на сопровождение ударных самолетов продолжились 19 и 20 марта. Истребители И-16 принимали минимальное участие в этих боевых вылетах, вся тяжесть боевой работы легла на летчиков И-15.

Осложнилось положение в провинции басков - 20 июля 1937 г., франкисты возобновили наступление на Сатандер. Для восстановления баланса сил в воздухе они перебросили сюда эскадрилью лучших истребителей. Советское командование пойти на аналогичные действия не могло. Связь с провинцией осуществлялась только морем, поэтому слишком велик оставался риск попадания в плен граждан Советского Союза.

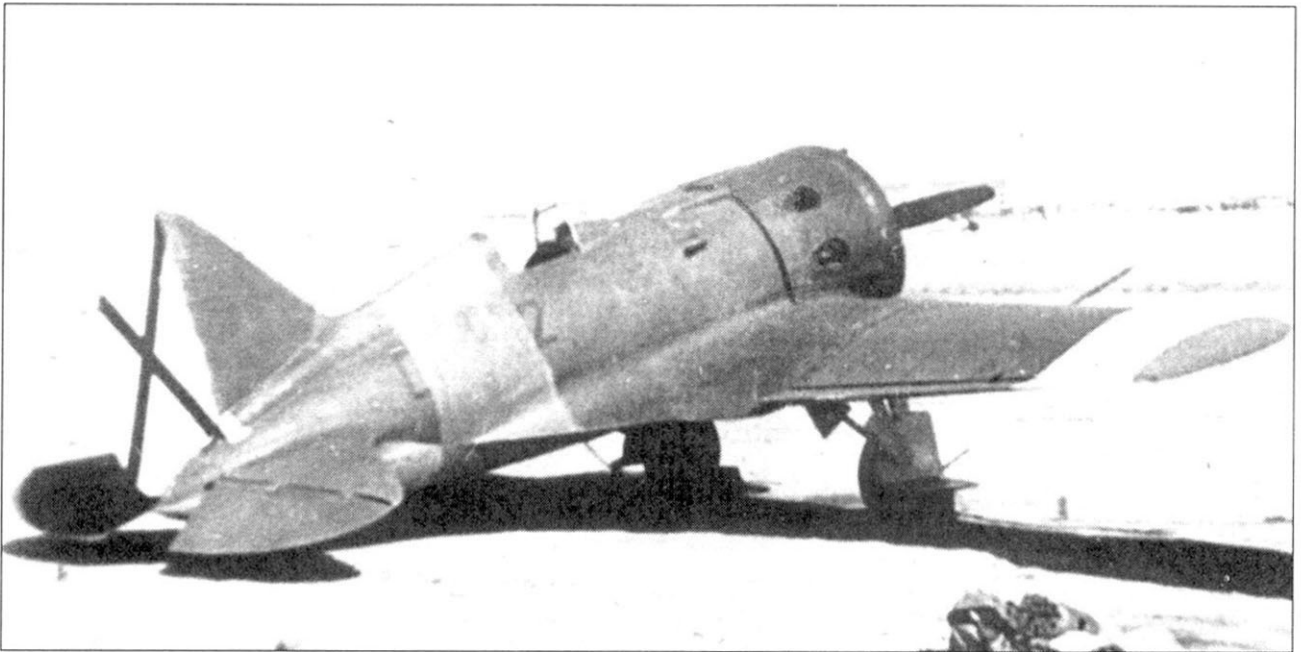
К счастью, из СССР вернулась первая группа прошедших курс обучения испанских летчиков. К полетам на И-16 были подготовлены сержанты Жозе Алакорн Риос, Даниэль Ранц ди Артакоц, Жозе-Мария Браво Фернандес, Мануэль Фернандес Моралес, Эдуардо Фернандес Прада, Мигуэль Плаза Санчес, Нарцисо Молинер Калверол, Томас Саладригас Гуардия, Лаурено Фламерих Санчо, Антонио Ариас Ариас, Антонио Перез Гарсия, Жозе Руиз Гомез, Луис Сааведра Виллаэскуза, Элой Гонзалес Обарро, Рамон Гандия, Муньоз, Антонио Пардо Иглесиса, Жакобо Фернандес Алберди, Антонио Пардо Иглесиас, Жакобо Фернандес Алберди, Антонио Медина, Тирадо, Луис де Фруто Гонзалес, Реституто Феликс Токуэро Бурилло, Рамон



Вид спереди на истребитель И-16, крыльевые пулеметы демонтированы для ремонта.



Опознавательные знаки республиканцев закрасены, взамен нанесена символика франкистских ВВС, однако красная полоса вокруг фюзеляжа осталась.



И-16 тип 10 с бортовым кодом «СМ-222» попал в руки франкистов на аэродроме в Каталонии. Возможно, на этом истребителе летал сержант Андрес Фиерро.

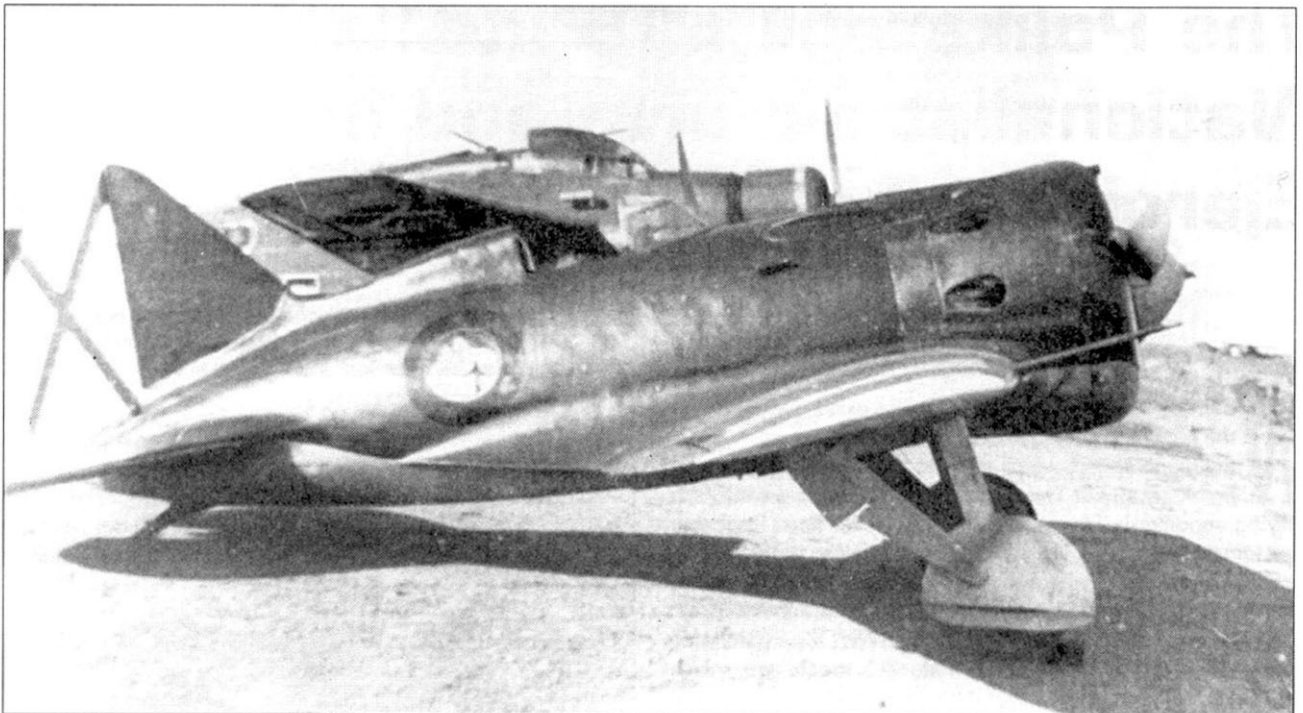
Химинез Мараньон, Франсиско Таразона Торан и Жоакин Веласко Гарро. В последние дни июля двенадцать И-16 взлетели с аэродрома Эль-Кармоли и взяли курс на Манисес-Валенсия. После дозаправки в Валенсии они перелетели на аэродром Алкала-де-Хинарес, который и стал их базой. В последующие дни в Алкалу прибыло еще несколько групп И-16, которые возглавил Плигунов, вместе с ним прилетели Киренко и испанцы - Элой Гозалез, Хуан Хуэртес, Томас Саладригас, Эдуардо Фернадес и Франциско Таразона. Командовал всеми группами И-16

Михайлов. Утром 7 августа эскадрилья Плигунова с аэродрома Сатандер-ла-Альберика летела на штурмовку позиций противника.

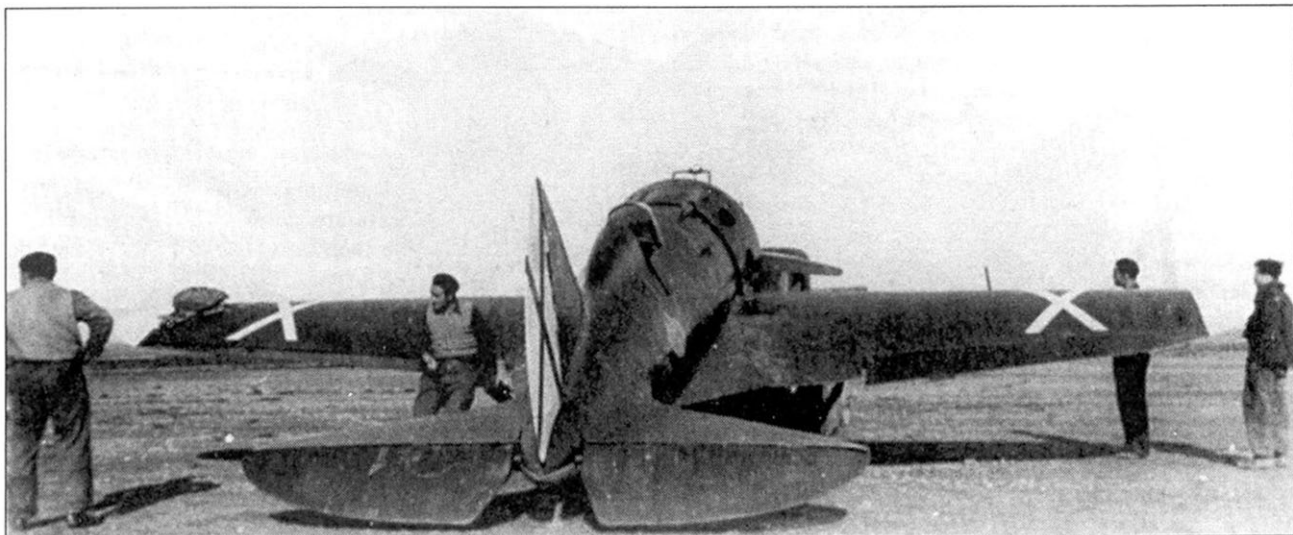
Через несколько дней курс на Сатандер взяла эскадрилья Бориса Смирнова. Под началом Смирнова служили испанские летчики Андрес Родриго Панедеро, Луис де Фрутос, Ресститутто Ф. Токосро, Дэнисль Ранц де Артакоз и Эстебан Ортиз. К 12 августа эскадрилья Плигунова потеряла два самолета. «Моску» Эдуардо Фернадеса сбили зенитки. Летчик покинул самолет, но парашют не раскрылся. Второй

истребитель, серьезно поврежденный в бою, «разложил» на посадке сам Плигунов. 13 августа истребители эскадрильи в очередной раз летали на штурмовку итальянских войск, стремившихся перерезать шоссе Торрелавега - Сатандер. Ударные самолеты прикрывал «моски» из эскадрильи Бориса Смирнова. Сорвать штурмовку попытались итальянские CR-32 из VI группы. В завязавшей схватке Таразона сбил самолет противника, но был сбит и истребитель Плигунова, летчик благополучно выпрыгнул с парашютом.

Наступление франкистов остано-



И-16 тип 10 из авиационного училища в Реусе, на заднем плане - итальянский бомбардировщик Савойя-Маркети SM-79.



Вид сзади на истребитель И-16 тип 10 из авиационной школы в Реусе.

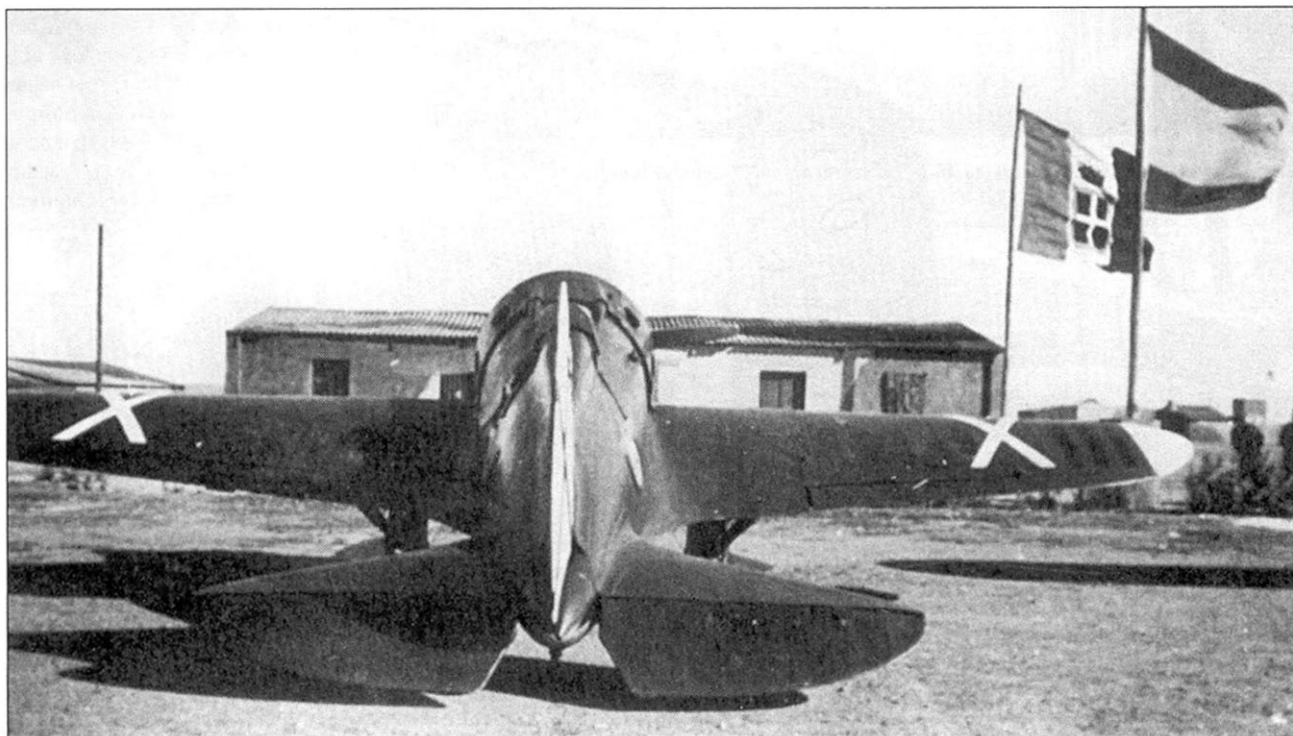
вить не удавалось, падение Сатандера было предreshено. 25 августа Михайлов отдал приказ об эвакуации на аэродром Колунга в провинции Астурия. Едва в воздух поднялись «моски» Керенко и Саладригаса, как над аэродромом появилась группа Ju-52. Находившиеся на ремонте истребители Михайлова и Таразоны получили попадания пуль и их следовало ремонтировать вновь, для чего на аэродроме оставили группу советских механиков. В это время на аэродроме приземлился перелетевший из Торревелаги Элой Гонзалез. Вечером, когда все было готово к перелету, по телефону пришло сообщение о бомбежке аэродрома Колунга. Теперь перебазироваться предстояло в Эль-Карреньо. Утром следующего дня в Эль-Карреньо собрались все

пригодные к полетам И-16. 26 августа пал Сатандер. До конца месяца франкисты установили контроль над всей Кантабрией и начали продвижение в Астурию.

Советское командование не питало иллюзий относительно дальнейшего развития событий. В Колунгу был направлен транспортный DC-2, который должен был эвакуировать Михайлова, Керенко, Плигунова и советских механиков в Алкала-де-Хенарес. На севере остались только испанские летчики, шансов остаться в живых у них практически не оставалось. Истребители И-16 этих пилотов базировались сначала в Колунге, затем - в Эль-Каррене. Бомбардировщики франкистов 16 августа нанесли удар по судам в порту Гийон-Эль-Мусель. В результате

налета загорелся английский танкер. Отражая налет пилоты И-16 сббили бомбардировщик и истребитель Вф.109, собственные потери составили один самолет, который пилотировал младший сержант Орейя Морено. На взлете с Эль-Карреньо выпущенной пилотом Вф.109В очередью был сбит недавно пересевший с И-15 на И-16 Рафаэль Магринья.

В один из последних дней августа, пять уцелевших И-16 в воздушном бою с итальянцами сббили один CR-32. Пока они летали, аэродром Колунга подвергся налету бомбардировщиков противника. В результате на посадке Таразона угодил одной опорой шасси в воронку от бомбы. Самолет получил повреждения, а летчик был ранен. К началу сентября республиканцы суме-



На летном поле авиационной школы в Реусе развевалось два флага - испанский и итальянский.



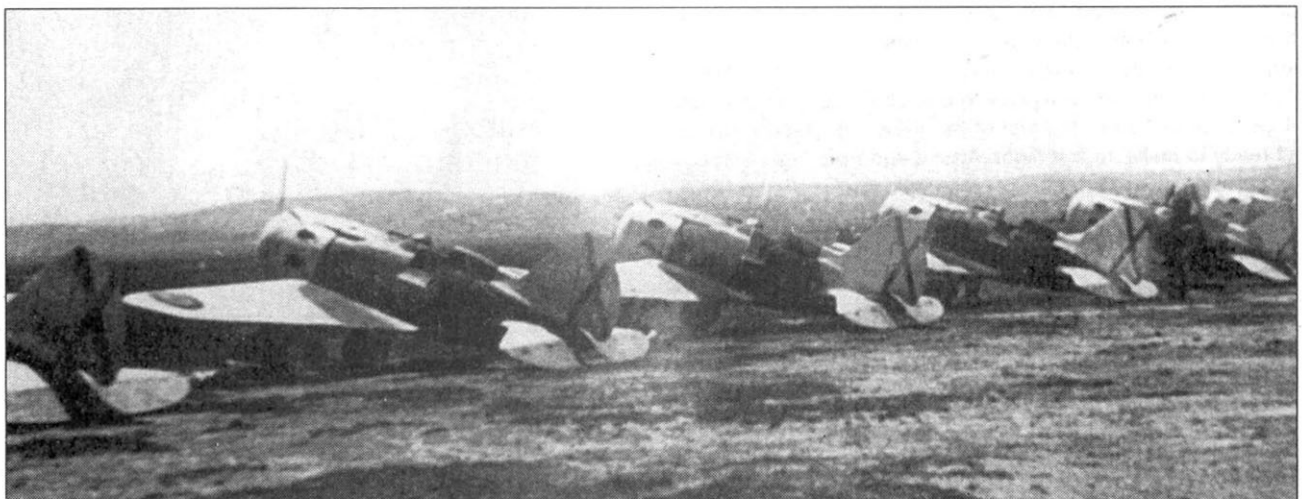
Эмблема на борту истребителя И-16 из состава авиационной школы в Реусе.

ли отремонтировать несколько И-16. В одном из полетов восьмерка И-16 сопровождала группу И-15, штурмовавших наземные цели. Налет пытались отразить мессершмитты из легиона «Кондор». Воздушный бой окончился безрезультатно для обеих сторон. Однако при посадке в Колунге повредили свои самолеты Панадеро, Сардина и Ортиз.

Отражая налет Ju-52 на порт Эль-Мусель, 19 сентября погиб Элой Гонзалез. Прежде чем его сбили, Гонзалез успел уничтожить один Юнкерс. Бомбардировщики потопили в акватории порта эсминец «Кискара», которые должен был эвакуировать высшее руководство республиканцев в этом районе страны.

Были сбиты и погибли 30 сентября Андрес Родригес Анадеро и Дэниэль Ранц дее Артакоц. К 9 октября пригодными к полетам оставались всего два И-16, на которых летали Хуэрта и Таразона. 14 октября самолет Таразоны сбил мессершмитт, испанец получил ранения, но остался жив. В боевом строю осталась всего одна «моска» Хуэрты. На самолете Хуэрты перелетел во Францию, на аэродром Биарицц, Дуис де Фрутис. К 21 октября сопротивление республиканцев в Северной зоне было окончательно сломлено. В числе других трофеев франкистам достались четыре И-16.

Ранее описанных выше событий, в надежде ослабить давление франкистов в Северной зоне командование республиканцев предприняло несколько отвлекающих ударов в секторах Ла-Гранья-де-Сан-Ильдефонсо, Сеговия и Уэска. 2 июня «моски» выполнили несколько боевых вылетов в район Ла-Граньи, среди других пилотов в вылетах принимали участие двое добровольцев из США: Фрэнк Тинкер и Альберт Баумлер, последний больше известен под прозвищем «Аякс». Тинкер



Истребители И-16 из состава 22-й группы, аэродром Таблада.

И-16 тип 5 с бортовым идентификационным кодом «СМ-118» из 7-й эскадрильи, сентябрь 1938 г.



И-16 тип 5 с бортовым идентификационным кодом «СМ-156» из 7-й эскадрильи, октябрь 1938 г.



Самолет доставлен в ремонтные мастерские, на борту надпись по-испански «Не трогать».



Истребитель И-16 не установленного подразделения республиканских ВВС.



И-16, Эль-Кармоли, подразделение не установлено.



И-16 тип 5 с бортовым идентификационным кодом «СМ-125» из 4-й эскадрильи. На самолете летали Моралес и Зарауза.

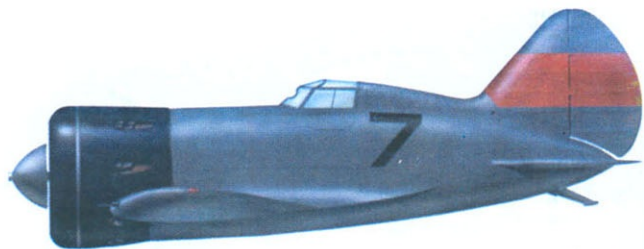


И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-108» вероятно из 6-й эскадрильи. На самолете летали Чальви и Педро Руэда.

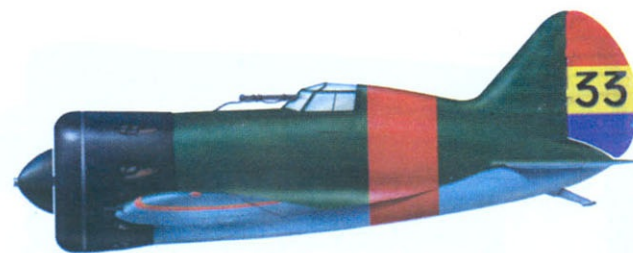


И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-030». На самолете летал Бош.

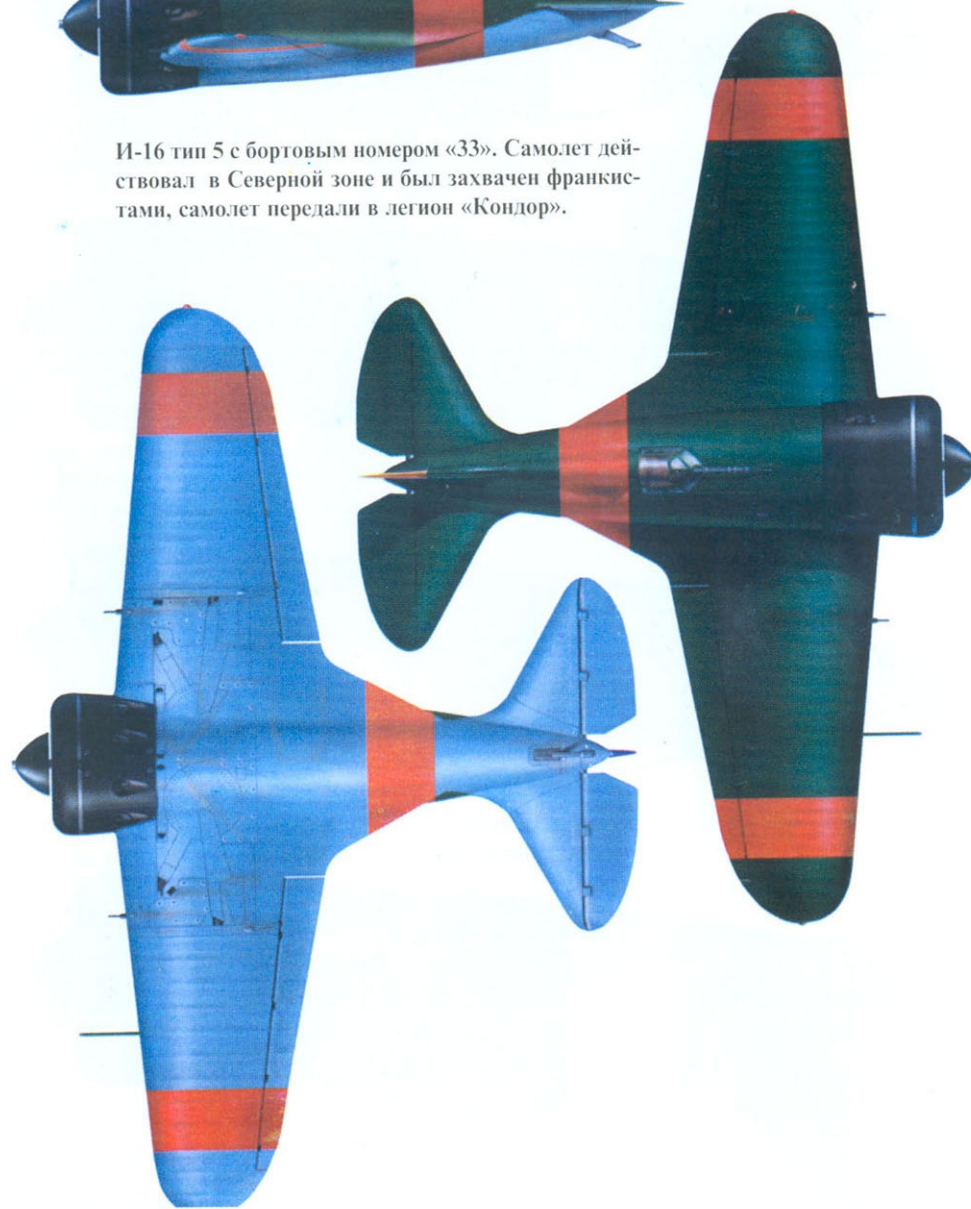
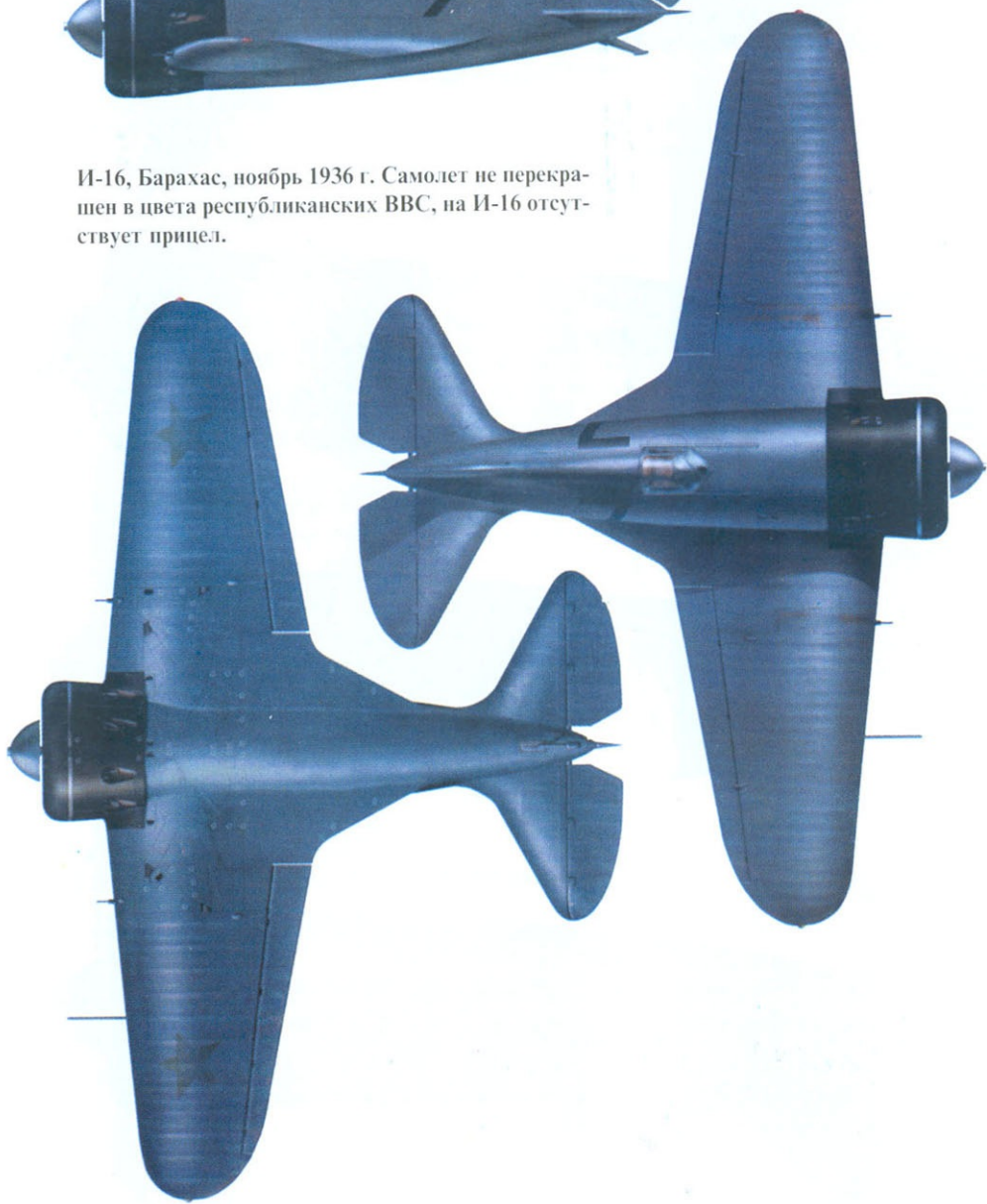


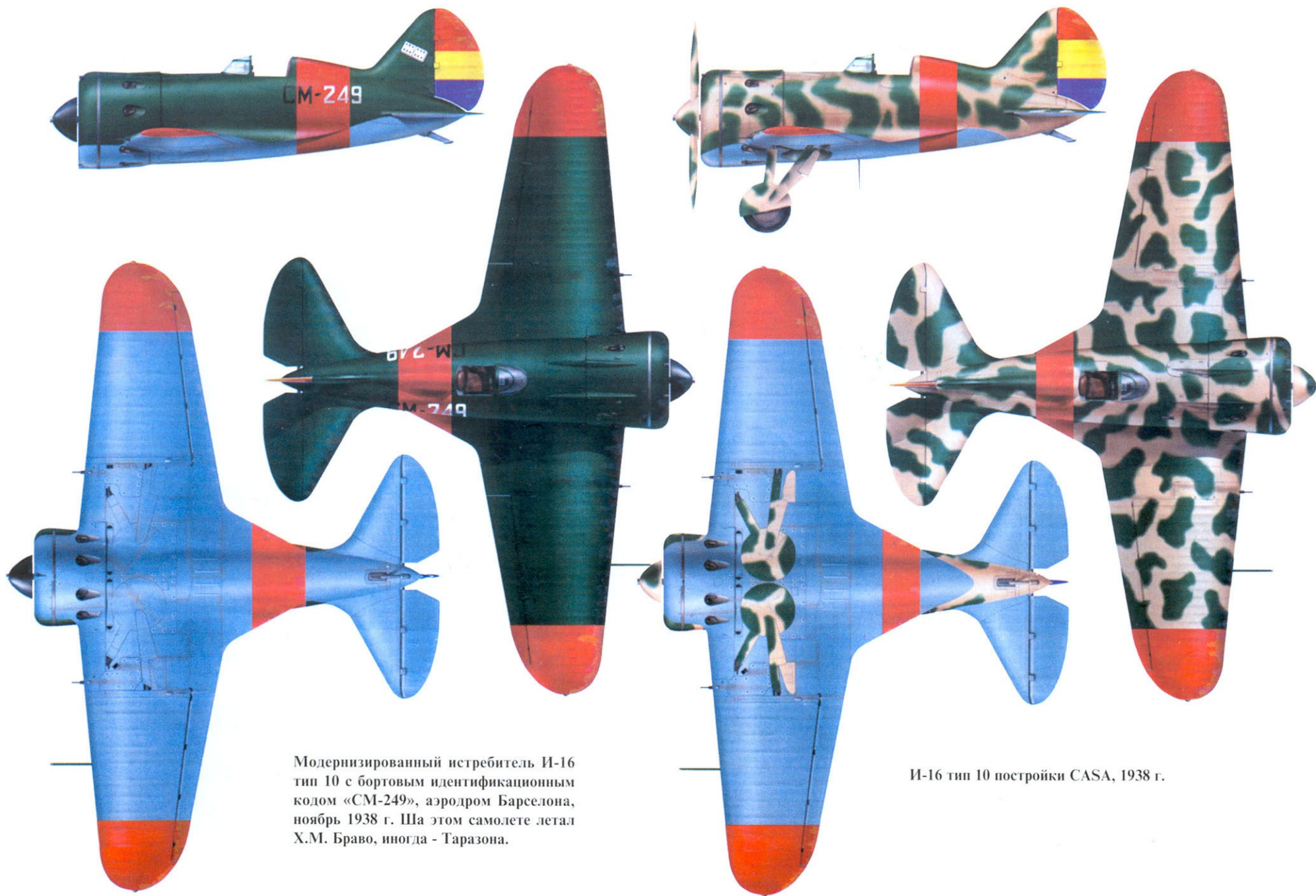


И-16, Барахас, ноябрь 1936 г. Самолет не перекрашен в цвета республиканских ВВС, на И-16 отсутствует прицел.



И-16 тип 5 с бортовым номером «33». Самолет действовал в Северной зоне и был захвачен франкистами, самолет передали в легион «Кондор».





Модернизированный истребитель И-16 тип 10 с бортовым идентификационным кодом «СМ-249», аэродром Барселона, ноябрь 1938 г. Ша этом самолете летал Х.М. Браво, иногда - Таразона.

И-16 тип 10 постройки CASA, 1938 г.

И-16 тип 10 с бортовым идентификационным кодом «СМ-193» из 3-й эскадрильи, аэродром Виллахюнга, февраль 1939 г. На самолете летал Таразона.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-010», Эль-Кармоли, январь 1939 г.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-212», подразделение не установлено.



Самолет не установленного подразделения. Обратите внимание на черную окраску носовой и средней частей фюзеляжа.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-244». Этот самолет перелетел в Бордо в феврале 1939 г.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-225» из 7-й эскадрильи, аэродром Пахе. Осень 1938 г. Кил выкрашен в красный цвет.

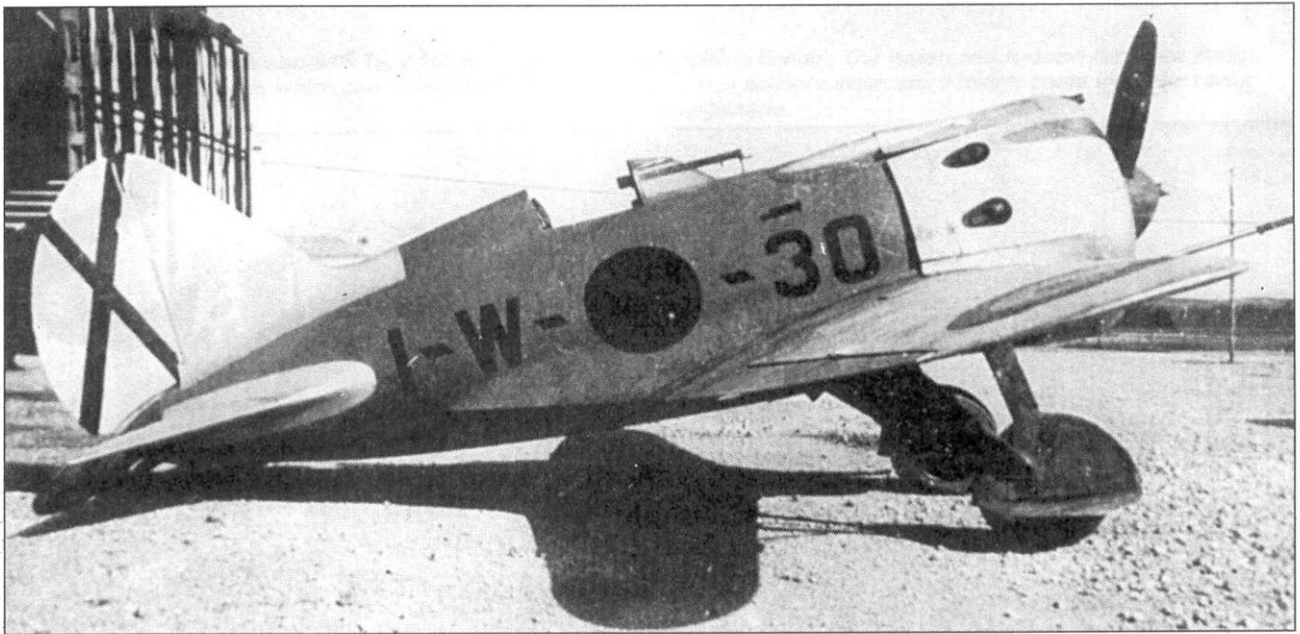


И-16 тип 10 с бортовым идентификационным кодом «СМ-158» из 1-й эскадрильи, аэродром Лирия, апрель 1938 г.



И-16 тип 10 с бортовым идентификационным кодом «СМ-195» из 3-й эскадрильи, аэродром Сабадель, 1938 г. На самолете летал Артига.





Один из истребителей И-16 испанского производства сфотографирован на аэродроме Таблада перед передачей в 22-ю группу.

обычно летал на истребителе с бортовым номером «23», реже - на И-16 с бортовым номером «65». «Штатным» самолетом Баумлера являлся И-16 с бортовым номером «22», он также летал на «моске» с бортовым номером «70». Американцы прозвали И-16 «моно» - от «моноплана». За день паранки сбита три истребителя франкистов, самолет Баумлера получил серьезные повреждения хвостового оперения. Пилот франкистов Хесус Рубио Паз сбил один И-16. 3 июня «моски» из 2-й эскадрильи провели несколько воздушных боев с Фиатами. Гарсия Морато сбил И-16, который пилотировал Григорий Плещенков, летчик спасся на парашюте. Маззаредо Тренору победу засчитали как вероятную. В свою очередь один CR-32 сбил Валентин Ухов.

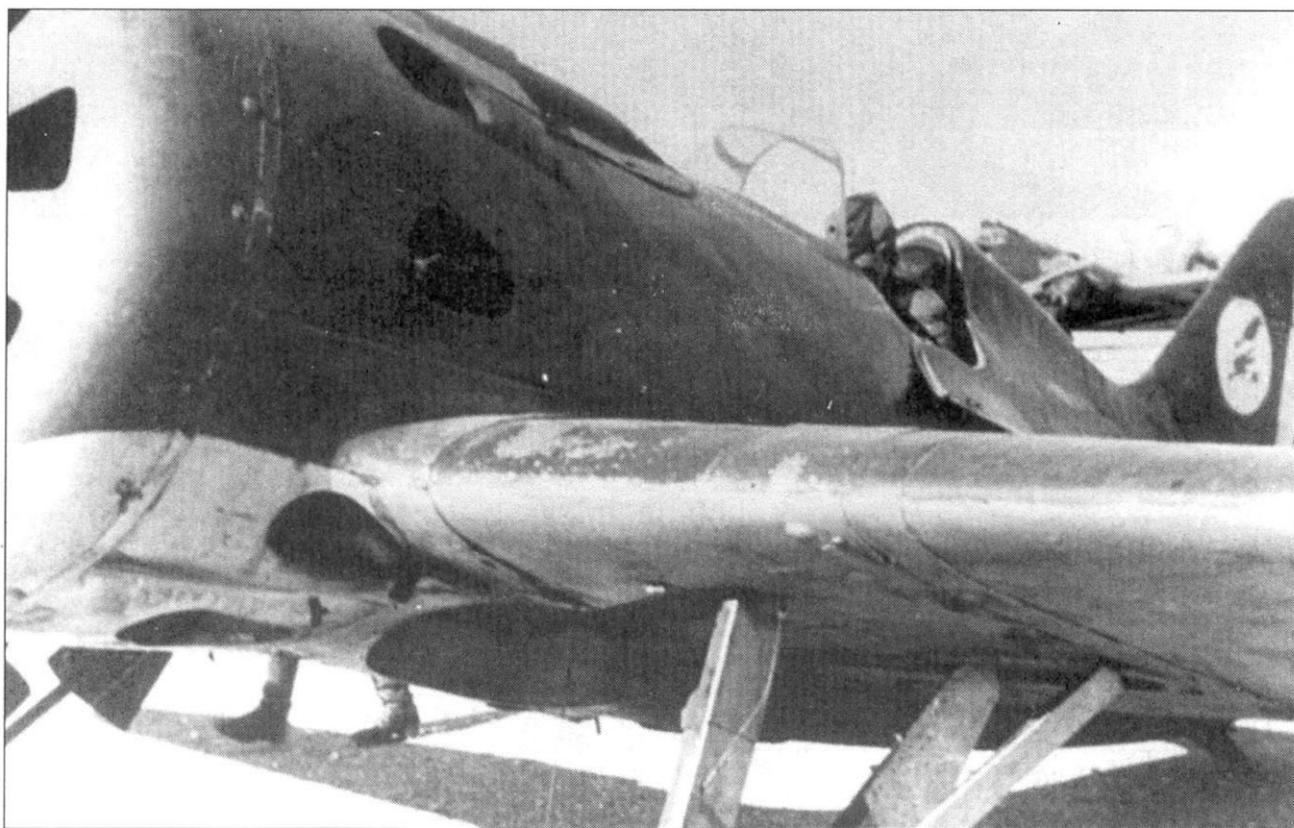
10 июня 1937 г. бои в небе Ла-Граньи утихли, поэтому вооруженные «москами» 1-ю и 3-ю эскадрильи перебросили из Алкалы в Барбастро, провинция Арагон. Эскадрильями командовали Валентин Ухов и Александр Лакеев. Исключая Тинкера и Баумлера, все пилоты в 1-й и 3-й эскадрильях были русские. В Барбастро «моски» добивались с промежуточной посадкой в Валенсии. Уже вечером того же дня И-16 сопровождали бомбардировщики в налете на Сарагосу. В ожесточенном бою с Фиатами республиканцы потеряли пять самолетов: один Потез-540, два И-Z и два И-16. Истребители сбивали Мануэль Васкуэс Сагацизабель и Аристидес Гарсия. На следующий день летчики И-16 выполнили пять вылетов на сопровождение бомбардировщиков СБ-2, в каждом

полете летчикам пришлось вступить в бой с Фиатами франкистов. По одному И-16 записали на свой счет Аристидес Гарсия, Мигуэль Гарсия Прадо и Нарцисо Бермудез де Кастро.

Крупный воздушный бой имел место 15 июня, когда «моски» Минаева прикрывали И-15. Самолеты республиканцев подверглись атаке истребителей CR-32. Летчики И-16 записали на свой счет шесть побед, потери составили один И-15 и три И-16. 16 июня бомбардировщики СБ-2 нанесли удар по Уэске, «Катюши» прикрывала группа И-16. Как обычно, самолеты республиканцев перехватили Фиаты. Мануэль Васкуэс Сагацизабель сбил одну «моску», пилот которой выпрыгнул с парашютом. 18 июня истребители CR-32 вновь перехватили над Уэской группу СБ-2, P-Z и И-15. Прикрывавшие ударные самолеты «моски»



И-16 тип 10, аэродром Сарагоса. Здесь командант Гарсия Морато выполнил серию демонстрационных полетов перед летчиками легиона «Кондор».



И-16, на котором летал Морато, крупным планом.

сбили пять истребителей франкистов. В тот же день летчик 3-й эскадрильи Личников был сбит прямо над аэродромом Кампо-Реал. Личников облетывал И-16 после ремонта, летчик погиб. 19 июня пал Бильбао, после чего атаки на Уэску потеряли смысл. На следующий день эскадрилья Тинкера покинула аэродром Лос-Альказарес и перебазировалась в Лирию.

Брунете

В ночь с 5 на 6 июля началось крупнейшее наступление республиканцев.

Принимавшие в нем участие «моски» базировались на аэродромах Алкала-де-Хенарес, Бараяс и Манзанарес-дела-Сиерра. 6 июня в бою с Фиатами капитана Гарсия Морато был сбит И-16 Григория Хозяинова, Хозяинов выпрыгнул с парашютом. На следующий день над Севильей-ла-Нуэва и Брунете были сбиты Фиаты 2-го лейтенанта Марио Верчелло, капрала Джино Пассери и сержанта Альфонсо Маттеи. Все CR-32 принадлежали 19-й эскадрилье группы «Asso de Bastoni». Раненый командир группы майор Жезуз Рубио привел поврежденный в бою

истребитель на базу. В течение последующих двух дней успеха в воздушных боях не сумела добиться ни одна из сторон. 10 июля «моски» сбили Фиат с бортовым номером «3-56», который пилотировал Жезуз Рубио, Рубио выпрыгнул с парашютом над территорией, контролируемой франкистами.

Звено «Patrulla Azul» в составе Гарсия Морато, Гарсия Пардо и Бермудеза де Кастро 12 июля вступило в бой с тремя И-16 и несколькими И-15. Бермудез де Кастро на Фиате с бортовым номером «3-62» был сбит недалеко от Виллануэва-де-ла-Каньяда, республиканцы лишились всех трех И-16. В числе сбитых оказались командир 1-й эскадрильи Александр Минаве и американец Альберт Баумлер. Оба выпрыгнули с парашютами и приземлились в расположении своих войск. На следующий день отличился Фрэнк Тинкер, отправивший на землю Vf.109 из J/88, мессершмитт пилотировал унтер-офицер Гвидо Хюнесс. Немецкий истребитель упал в окрестностях Виллаверде. 14 июля летчики И-16 летали на прикрытии ударных самолетов P-Z, но не смогли их защитить. Фиаты из «Patrulla Azul» сбили пять «Наташ». Через четыре дня «моски» уничтожили еще один мессершмитт, летчик Vf.109В унтер-офицер Хаарбах воспользовался парашютом, а после приземления попал в плен. Тогда же над Эскориалом был сбит и CG.32 капрала Джузеппе Молло из 26-й эскадри-



Вид 3/4 спереди на истребитель И-16, аэродром Сарагоса.



И-16 «I-W-16» в ВВС Франко был перекрашен в камуфляж по итальянскому образцу.

льи XVI группы «La Cusagacha». Республиканцы потеряли два И-16 прежде чем «Patrulla Azuf» перевели на другой участок фронта.

18 июля франкисты перешли в контрнаступление, воздушные бои в последующие дни не утихали. 19 июля противники потеряли по одному самолету (И-16 и He-51), 20 и 22 июля было сбито по одному И-16. 24 июля «моски» перехватили выполнявший разведывательное задание бомбардировщик Дорнье Do-17F, поврежденный разведчик с трудом вернулся на базу. В тот же день были сбиты He-51 ефрейтора Эрнста Фридриха Рюйтера и Фиат CR.32 капрала Энцио Маччани, Рюйтер и Маччани попали в плен. С взятием франкистами 25 июля Брунете сражение завершилось.

Бельчите

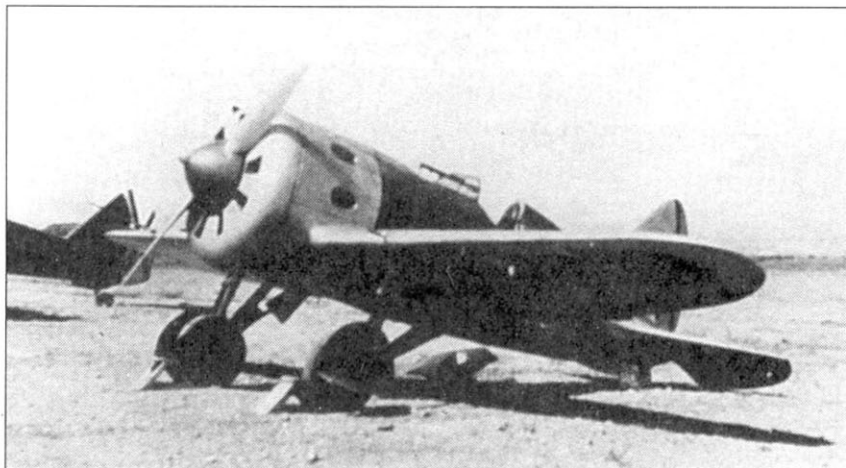
22 августа республиканские войска предприняли новое наступление в том же секторе с целью захвата Сарагосы. Действия сухопутных войск активно поддерживали истребители и бомбардировщики. В операции приняло участие три эскадрильи И-16. 1-я эскадрилья была полностью укомплектована советскими летчиками, она базировалась в Эскатроне. 3-й и 4-й эскадрильями командовали Борис Смирнов и Николай Смелков, оба подразделения дислоцировались на аэродроме Каспи. В составе 3-й эскадрильи числились испанцы Эдуардо Клодин, Мануэль Агирре, Антонио Ариас, Жозе-Мария Браво, Жозе Аларко, Жозе Химинес

Мараньон, Мариано Паласиос и Луис сааведра. Первые четверо вскоре стали командирами эскадрилий, в то время как Браво принял командование 21-й группой (21 Grupo de Moscas).

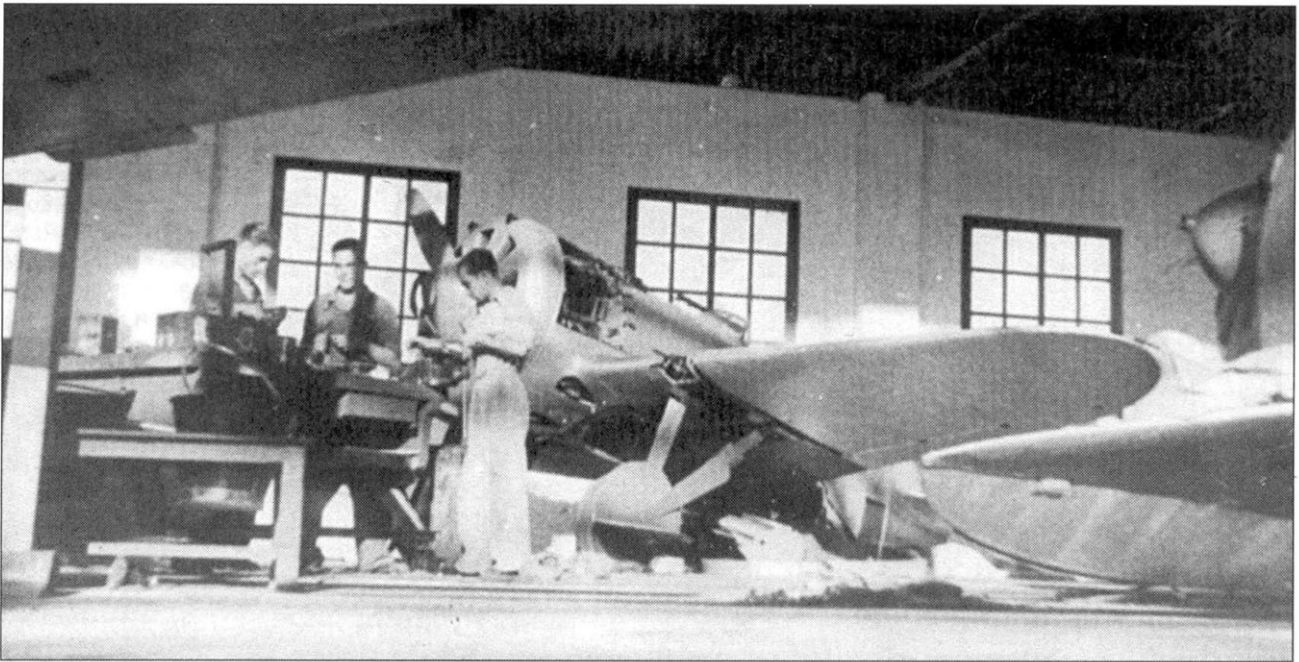
Противостояла республиканским истребителям итальянская группа «Asso de Bastoni», которую перебросили в этот район 24 августа, на следующий день прибыли самолеты Гарсия Морато из «Grupo Azul». Летчики Морато базировались в Алвамьене, итальянцы - в Санджурджо. 25 августа итальянцы провели первый воздушный бой с И-16, схватка получилась безрезультатной для обеих сторон. На следующий день активность авиации усилилась, однако в воздушных боях со стороны республиканцев принимали участие в основном «Чато», поскольку пилоты И-16 не отвлекались от выполнения главной задачи - эскорти-

рования бомбардировщиков. 2 сентября летчики И-16 сбили He-51 Альфреза Мариано Рюйца де Алды. 6 сентября Бельчите пал.

В последующие недели затишья в воздушной войне так и не наступило, однако «моски» в боях участия не принимали. Два ожесточенных воздушных боя имели место 12 октября над Пуэбло-де-Албортоном и Сарагосой. Республиканцы потеряли четыре И-16: самолеты с бортовыми кодами «СМ-150» и «СМ-156» были сбиты, а машины «СМ142» и «СМ-146» пришлось списать после вынужденных посадок. В то же время XVI группа «La Cusagacha» лишилась пяти Фиатов. В плен попали 2-е лейтенанты Роберто Босчетто и Франческо Леончини, сержант-майор Уго Корсини, сержанты Джузеппе Риголи и Алесио Нери погибли. Босчетто посадил свой истре-



И-16 «I-W-30» 22-й группы ВВС франкистов, снимок сделан на авиабазе Сан-Хавьер.



Сборка истребителя И-16, Испания.

бители в распоряжении республиканцев, так что последние захватили и летчика, и самолет. В том же воздушном бою ранения получили капитаны Гвидо Нобили и Эрнесто Ботто, обоим стоило больших трудов вернуться на базу. Командиру 32-й эскадрильи Эрнесто Ботто пришлось ампутировать правую ногу. Заменяя плоть протезом Ботто впоследствии командовал VI группой «Gambo di Ferro». 15 октября состоялся исключительно удачный налет истребителей И-15 на аэродром Гаррапинильос, ударные самолеты прикрывали «моски». На время воздушные бои в этом секторе фронта прекратились, но 29 ноября был сбит И-16 с бортовым кодом «СМ-110», летчик Пабло Сален Бакуэрро потерял руку. После госпиталя Бакуэрро стал инструктором в планерной школе республиканцев.

Теруэль

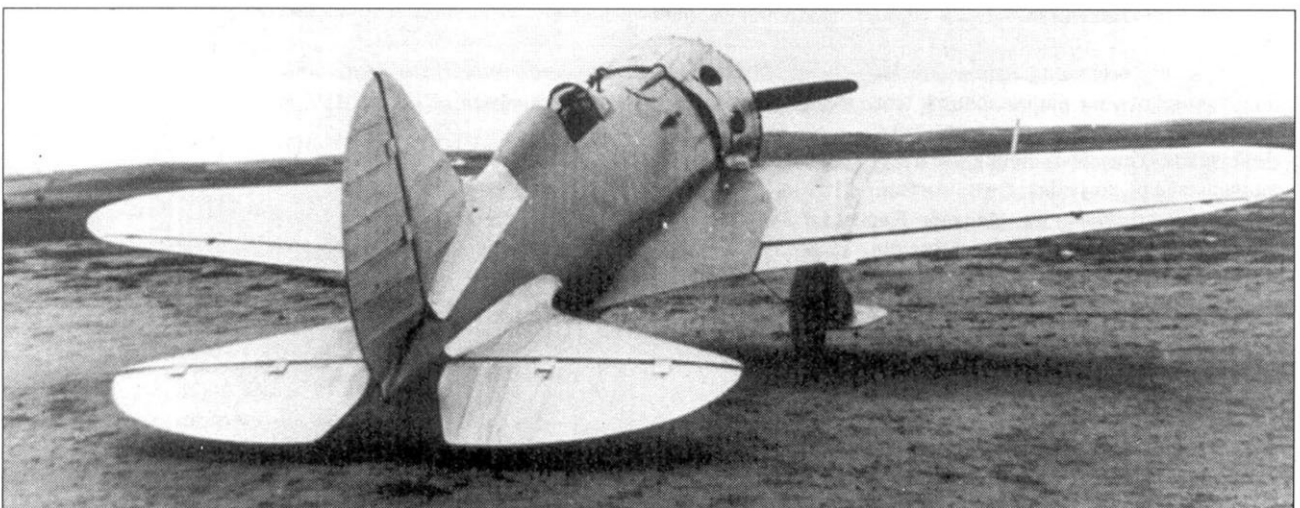
В рамках подготовки наступления на Теруэль авиация республиканцев была стянута на аэродромы провинций Каstellон и Валенсия. Наступление назначили на 15 декабря. 1-й эскадрилей в это время командовал Эдуардо Клодин, эскадрилья базировалась в Сарионе. 4-й - командовал Мануэль Зарауза, она базировалась в Виллардель-Арзобиспо. 2-я, -3-я и 5-я эскадрильи были полностью укомплектованы советскими летчиками, они базировались соответственно в Сагунто, Реусе, Виллардель-Арзобиспо и Сарионе.

Стоявшая в первые дни наступления плохая погода препятствовала действиям авиации с обеих сторон.

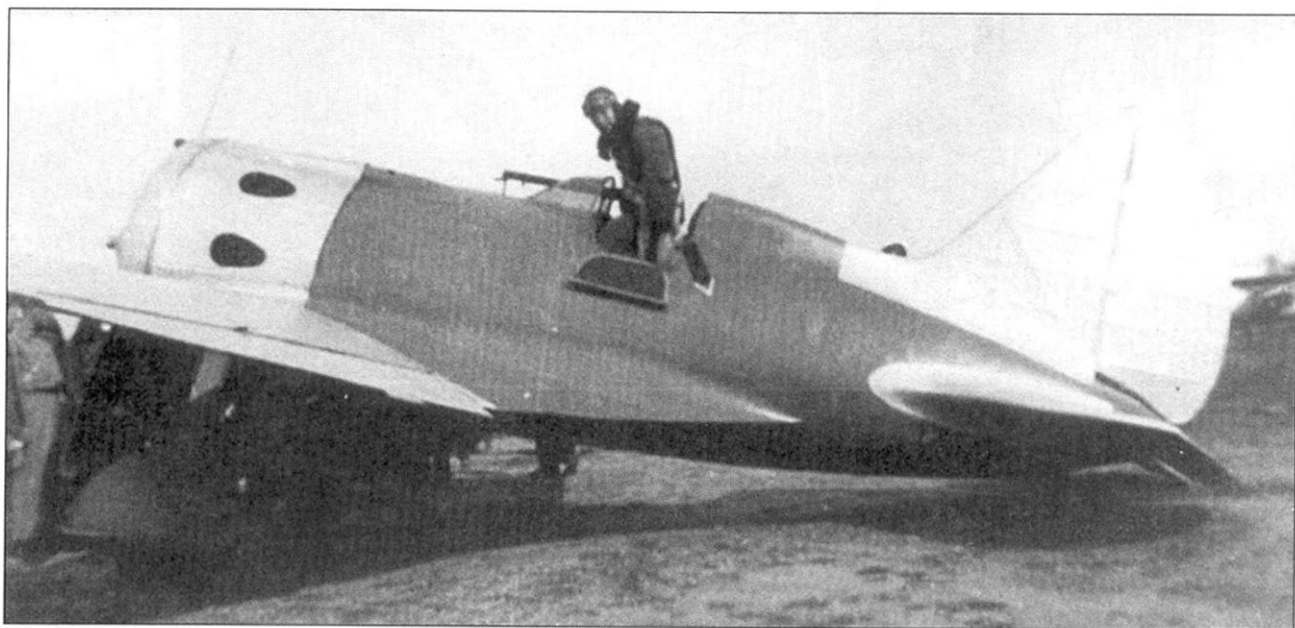
Контрнаступление франкистов началось 29 декабря, несколько улучшившиеся погодные условия позволили самолетам подняться в небо. Истреби-

тели CR.32 из группы 2-G-3 прикрывали самолеты He-45 и He-46. Группы самолетов франкистов атаковали истребители И-15 и И-16. Бой закончился потерей Фиата CR.32 с бортовым номером «3-87», летчик капрал Антонио Лопес Серт погиб. В свою очередь один И-16 сбил Мануэль Васкуэс Сагастибазал. 30 числа «моски» вновь атаковали Фиатов из групп 2-G-3 и 2-E3, эскортировавших группу бомбардировщиков Ro.37 и He-45. Два И-16 были сбиты капитаном Хавьером Мюрсией и лейтенантом Аристидисом Гарсией. Еще два республиканских истребителя засчитали в качестве «вероятных» побед капитану Мигуэлю Гуерреро и лейтенанту Симону. 31 декабря началась сильная метель, ударил свирепый мороз - температура упала до -18 град. С. Самолеты оставались на земле.

Несмотря на препоны погоды, авиация франкистов 1 января подня-



Снимок первого И-16, собранного на Taller Experimental del Aire сделан после первого полета на аэродроме Ла-Парра.



Летчик-испытатель Хозе Луис Арести вылезает из кабины И-16 после первого полета, аэродром Ла-Парре. Фюзеляж истребителя окрашен в небесно-голубой цвет, остальные поверхности - цвет металла.

лась в небо, но прежде пришлось удалить лед с крыльев, прогреть двигатели. Возобновившийся снегопад не позволил повторить боевой вылет. Утром 6 января над Теруэлем прошел безрезультатный воздушный бой между И-16 и GR.32. Вечером того же дня «моски» атаковали группу бомбардировщиков He-111 из K/88, которые шли под прикрытием итальянских CR.32. Опять противники разошлись без потерь. 6 января республиканцы вошли в Теруэль, бой в городе продолжался еще два дня.

В последующие два дня авиация практически не поднималась в воздух, однако 17 января был сбит один И-16, выпрыгнувший с парашютом советский летчик попал в плен. 18 числа в воздушном бою сошлись И-16 и Vf.109В из 2./J/88, которыми командовал Вольфганг Шеллман. Стаффель совсем недавно прибыл из Германии на аэродром Каламоча. В бою погиб последний защитник Северной зоны Луис де Фрутос. Пилоты И-16 сбили He-51, его летчик капрал Герхард Клейн погиб.

К этому времени 1-я и 4-я эскадрильи уже базировались в Сарроне, 2-я, 3-я и 5-я - в Вилар-дель-Арзобиспо. Григорий Плещенков, Борис Смирнов и Николай Иванов были отозваны в Советский Союз, им на смену прибыли Девоченко и Петр Сильвестров. 24 января группа И-16 была перехвачена Фиатами. Сбитых не было, но «моски» рассеяли CR.32. 7 февраля группа СБ-2, летевших под прикрытием И-16, была внезапно атакована мессершмиттами из 2./J/88. В ходе завязавшегося воздушного боя Вильгельм Бальтазар добился лучшего результата в одном бою за весь период гражданской вой-

ны в Испании, сбив три СБ-2 и один И-16 (бортовой код «СМ-109», летчик Фрациско Чумилас погиб).

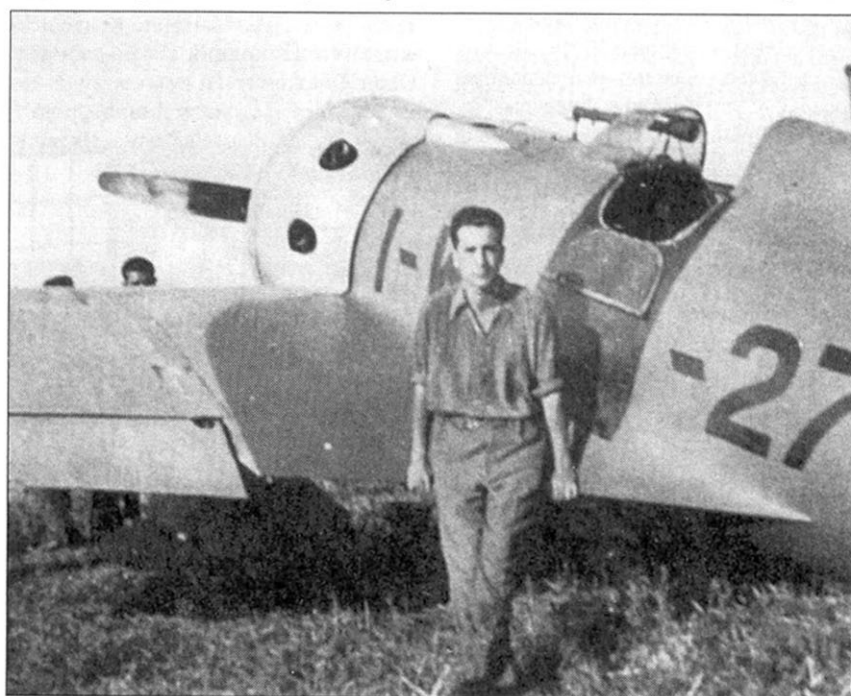
22 февраля франкисты отбили Теруэль, после чего активность авиации пошла на убыль. 1-я и 5-я эскадрильи, укомплектованные советскими пилотами, базировались в Вилар-дель-Арзобиспо, 4-я - на аэродроме Алкала-де-Хенарес.

В апреле 1938 г. прибыли первые истребители И-16 тип 10, бортовые коды этих самолетов начинались с «СМ-158». Самолеты поступили во 2-ю и 5-ю эскадрильи, которыми командовали Т.Г. Вихров и Сусукалов. Эскадрильи передали свои старые истре-

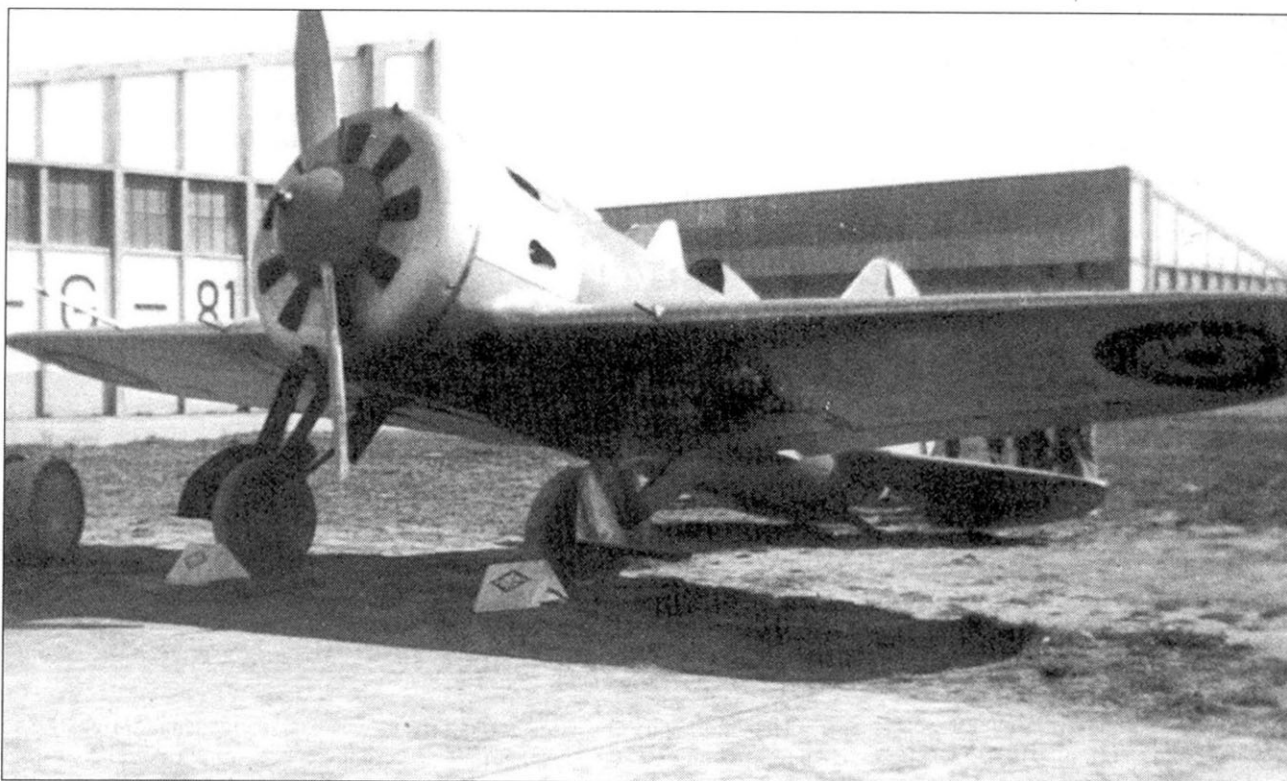
бители для восполнения потерь в 3-ю эскадрилью, которой командовал испанец Хозе-Мария Браво.

Наступление к Средиземному морю

Утром 9 марта 1938 г. перед атакой пехоты удар по позициям республиканцев в секторе Альфамбра-Бельчите нанесла авиация. На отражение налета поднялись «моски» из всех пяти эскадрилий. 13 марта республиканцы потеряли И-16 «СМ0121» в бою над Алкнибизом, истребитель с бортовым кодом «СМ-162» был уничтожен в результате налета авиации франкистов на аэродроме в Лериде. На следующий



Истребитель И-16 «I-W-27», аэродром Таблада.



Истребитель И-16, авиационное училище в Мороне, снимок 1946 г.

день произошло несколько воздушных боев. Потерь не понесли обе стороны, лишь Франциско Таразона повредил на посадке подбитый в бою И-16. До 3 апреля авиация противников держала паузу в воздушной войне. 3 апреля И-16 провели воздушный бой с мессершмиттами. Vf.109 с бортовым номером «6-20» был подбит, а летчик Фритц Эви - ранен. Пилот дотянул до аэродрома в Сарагосе, однако сесть не сумел. Самолет разбился, летчик погиб.

8 апреля, отражая атаку Фиатов на группу И-15, «моски» подбили CR.32 с бортовым номером «3061». Летчик Ангел Салас совершил вынужденную посадку в 2 км севернее Мореллы. Через два Франциско Таразона оставил свой И-16 «СМ-157» в Прат-де-Лобрегат для ремонта. Здесь он взял отре-

монтированную «моску» с бортовым номером «СМ-120», однако на посадке в Вальесе в условиях сильного бокового ветра самолет перевернулся, в результате оказалась сломанной опора шасси и помята законцовка плоскости крыла. 12 апреля внезапно налету бомбардировщиков SM.79 подвергся аэродром базирования 3-й эскадрильи И-16. Два истребителя были уничтожены, три - повреждены. На следующий день звено И-16 в составе командира Хозе-ария Браво и ведомых Антонио Морилла и Антонио Калво неожиданно атаковали группу CR.32. Один Фиат получил повреждения, самолет ушел в сторону линии фронта, волоча за собой шлейф дыма. Падения истребителя противника летчики республиканцев не наблюдали. 14 апреля

И-16 прикрывали группу СБ-2 в районе Сан-Матео - Ла-Хана. Самолеты республиканцев атаковали Фиаты, которые сбивли три И-16. На следующий день с падением Винароца и Беникарло войска франкистов вышли к побережью Средиземного моря. Территория, контролируемая республиканцами, оказалась рассеченной на две части.

20-го апреля 3-ю эскадрилью перебросили в Сегунто. Действуя с нового аэродрома «моски» провели воздушный бой с мессершмиттами, один И-16 был сбит. 23 апреля летчики эскадрильи прикрывали самолеты Вулти V-1 из 1-й эскадрильи 72-й группы в налете на суда франкистов в акватории порта Винароз. Тот боевой вылет по разному вспоминают даже пилоты принимавшей в нем участие 3-й эскадрильи. Франциско Таразона Торан высоко оценил тот полет, в ходе которого его летчики сбивли два самолета противника, но от огня с земли получили повреждения три И-16 («СМ-140» Утрильи, «СМ-141» Фиерро и «СМ-141» Паридиса). Истребитель «СМ-141» получил прямое попадание 20-мм снаряда в козырек кабины летчика. Подчиненный Торана Луис Сирвент Серилльо считал налет неудачным и обозвал Вулти «старыми воронами».

Двумя или тремя днями позже звено в составе Таразоны, Фиерро и Винcente Юсте перехватили группу бомбардировщиков He-111, возвращавшихся на базу после налета на порт Грео-де-Валенсия. Даже без прикры-



Очередной учебный полет завершен, авиационное училище в Мороне.



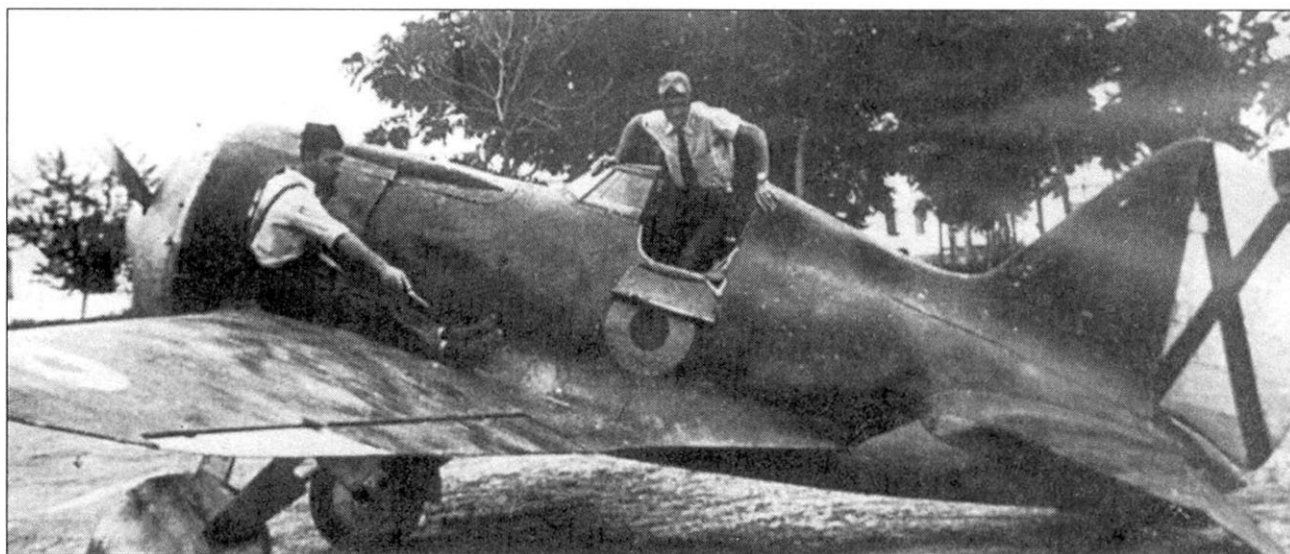
Курсант авиационного училища в Мороне позирует на фоне истребителя И-16.

тия истребителей Хейнкеля представляли для нападавших крепкий орешек. Тем не менее, стрелки бомбардировщиков не остановили Таразону со товарищи. Таразона сбил один бомбардировщик, Фиеро и Юсте вдвоем одолели еще один. В последующие дни плохая погода не позволила «москам» подниматься в небо. Летчики получили отдых, а механики получили возможность спокойно заняться ремонтом истребителей.

Воздушный бой возобновились 7 мая. Самолеты 1-й эскадрильи прикрывали группу И-15, когда встретили в воздухе He-51. Летчики И-16 сбили один

Хейнкель. Утром 11 мая пилоты 1-й и 3-й эскадрильи опять сопровождали И-15, штурмовавшие колонны франкистов на шоссе Каstellон. Над Налисом республиканцы встретили группу He-111, которую прикрывали мессершмитты. В завязавшемся бою Таразона сбил один Vf.109В. Его ведомому Юсте пришлось выйти из боя - двигатель стал работать с перебоями. После посадки на истребителе Виценте Юсте насчитали более сорока пробоин. Через два дня в схватке И-16 и CR.32 ранение в ногу получил франкистский ас Хоакин Гарсия Морато. Из-за ранения Морато оставался на земле до 22 мая. В тот же день поврежде-

ния получили и три И-16 (бортовые коды «СМ-167», «СМ-169» и «СМ-165»), эти самолеты не смогли принять участия в ожесточенных воздушных боях следующего дня. Согласно данным республиканцев 8 мая было сбито 17 истребителей Фиат CR.32 и пять бомбардировщиков SM.79. В то же время франкисты не сообщали о потерях бомбардировщиков и признали потерю всего трех истребителей CR.32. Капрал Марио Босцелли из 19-й эскадрильи группы «Asso de Bastoni» погиб, 2-й лейтенант Альфонсо Караччиоло и лейтенант Перикл Баруффи, оба из 25-й эскадрильи XVI группы «La Cucaracha», были сбиты над Бала-



И-16 авиационного училища в Мороне.

гуэром и попали в плен к республиканцам. 2-я эскадрилья потеряла два И-16, 5-я - один.

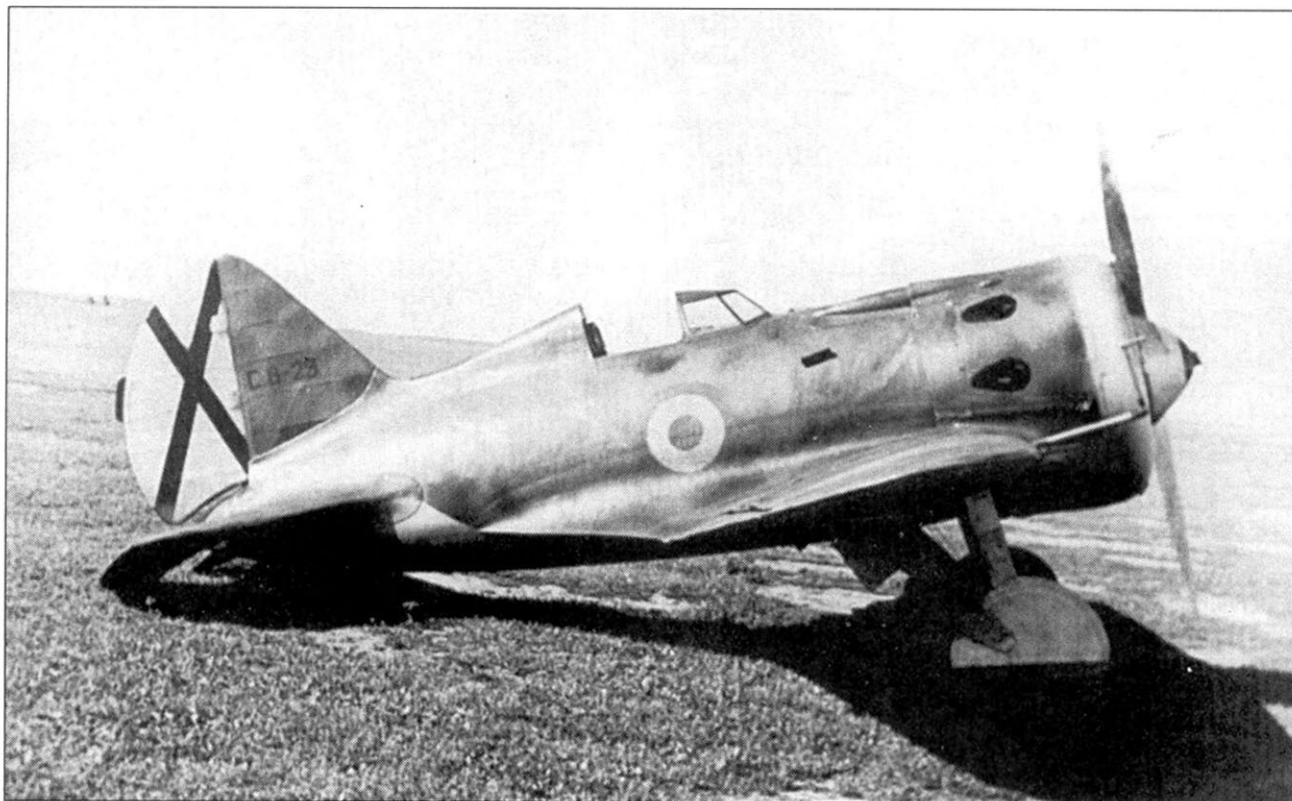
10 июня в бою над Адзанетой сошлись мессершмитты и «моски» из 3-й эскадрильи. Были сбиты два И-16, летчики Утрилла Хернандес и Антонио Диас Перец погибли. 13 июня немецкие летчики из 1.J/88 сбивали три И-16 без потерь со своей стороны. Однако, на следующий день вынужденную посадку на пляж в устье реки Миярес из-за полученных в воздушном бою по-

вреждений совершил Вф.109В оберлейтенанта Гельмута Гейнца. Гейнец попал в плен. Вскоре группа летчиков и механиков прибыла осмотреть мессершмитт, однако почти все республиканцы были убиты в результате штурмового удара звена Вф.109В. Известно, что вместе самолетом Гейнца повреждения получил мессершмитт Эккердта Прибе, был ранен и сам пилот.

19 июля группа И-16 атаковала бомбардировщики Ju-52 и самолеты эскорта CR.32. Республиканцы потеря-

ли два самолета, в то же время тяжело поврежденные Фиаты Хулио Сальвадора и Хоакина Ансальдо с трудом дотянули до своего аэродрома. 23 июля был сбит сержант Хозе Рюйц Гомес, летчик выпрыгнул с парашютом, однако его расстреляли пулеметным огнем с земли. В тот же день в авиакатастрофе над аэродромом Касинос погиб советский летчик Романов.

В июле 5-я эскадрилья потеряла своего первого командира-испанца. «Моска» Эдуардо Клодина Монкада



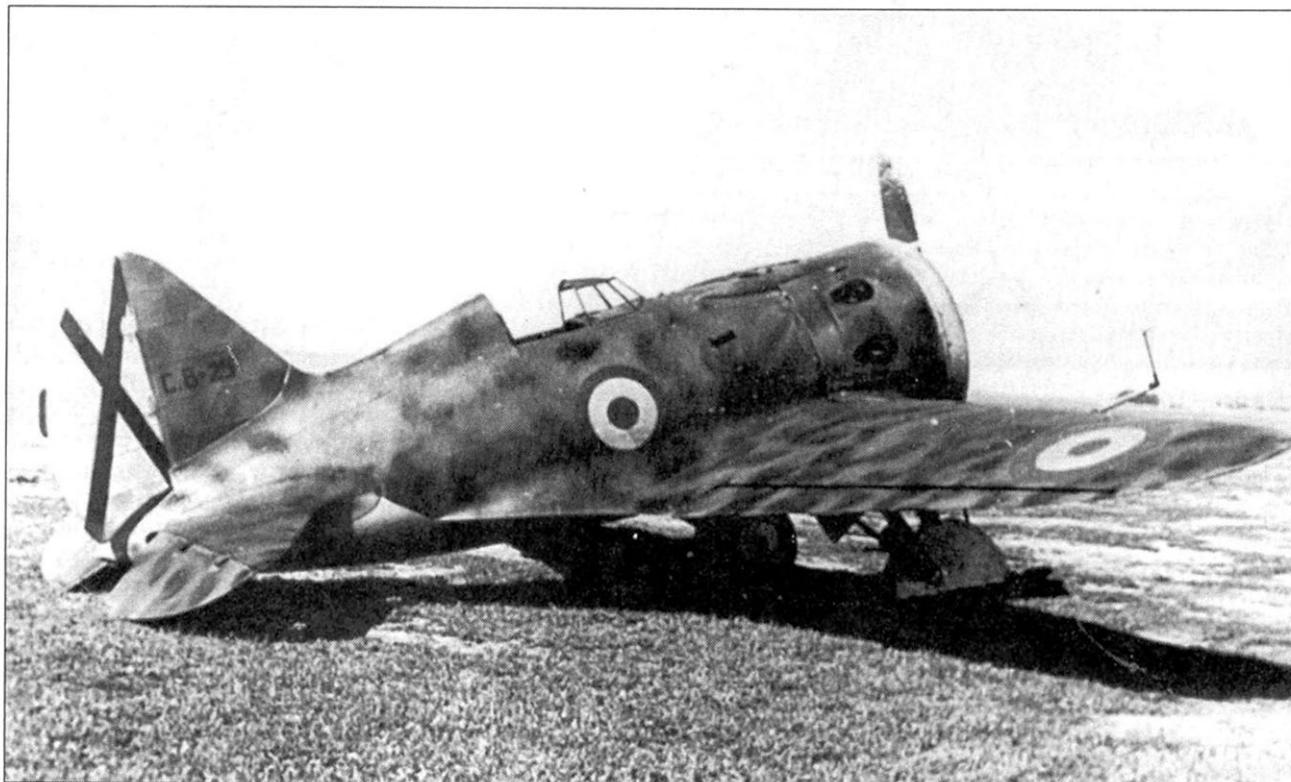
Последний истребитель И-16, принадлежавший летной школе в Мороне.

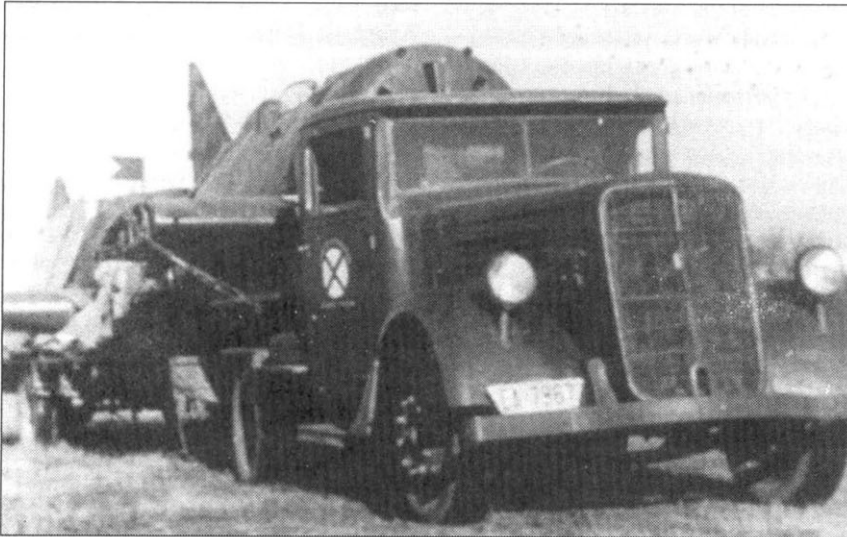
получила прямое попадание зенитного снаряда над Пуэбла-де-Вальверде. Новым командиром стал Мануэль Зарауза Клавер, 4-ю эскадрилью принял Антонио Ариас. 10 июля на аэродроме Лос-Исидрос недалеко от Вилла-де-Рикуны загорелся на посадке получивший повреждения в бою с Фиатами истребитель И-16 сержанта Жозе Салинаса. Салинас получил сильнейшие ожоги, однако остался жив. Несколько месяцев летчик провел по госпиталям. Тремя днями позже на посадке скапотировал истребитель Антонио

Герреро, летчик погиб.

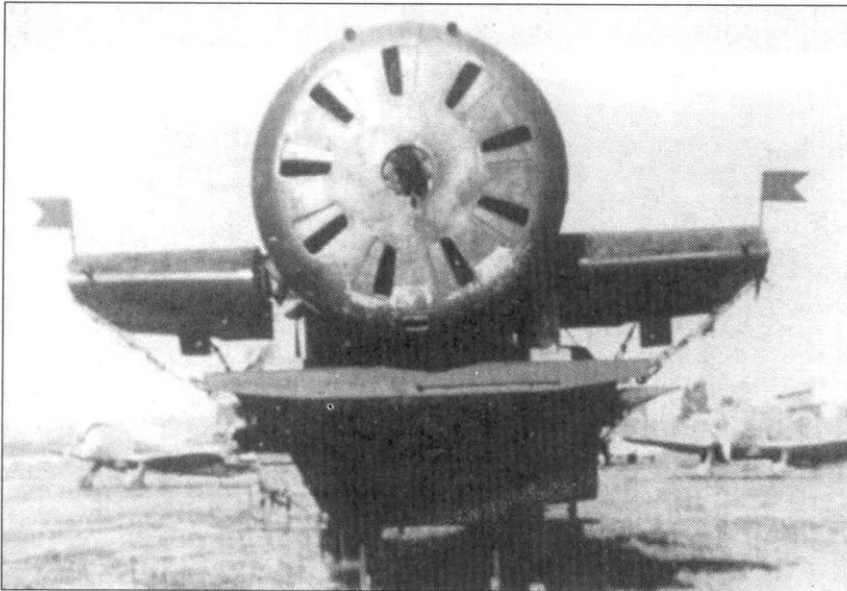
14 июня «Моски» сошлись в ожесточенном бою с мессершмиттами, однако теперь противниками И-16 выступали не хорошо знакомые Вф.109В, а машины модификаций «С» и «D», вооруженные четырьмя пулеметами калибра 7,92 мм. Командир 1-й эскадрильи Редондо Мартин столкнулся в лобовой атаке с мессершмиттом, и испанский, и немецкий успели воспользоваться парашютами. 15-го числа группа И-16 атаковала над Вальделинаресом бомбардировщики SM.79 из 285-й эскадрильи III группы. Две Са-

войи было сбито, экипажу лейтенанта Ауорелио Поцци удалось спастись на парашютах. А все члены экипажа каптала Джулио Дживани погибли, включая командира. В тот же день угнал истребитель И-16 к франкистам сержант Арести Агуирри. Ниционалисты заполучили не только исправный истребитель, но и пилота знакомого с его сильными и слабыми сторонами. После окончания гражданской войны Агуирре испытывал все самолеты И-16, выпущенные заводом Talleres Experimentales del Aire at Jerez de la Frontera.

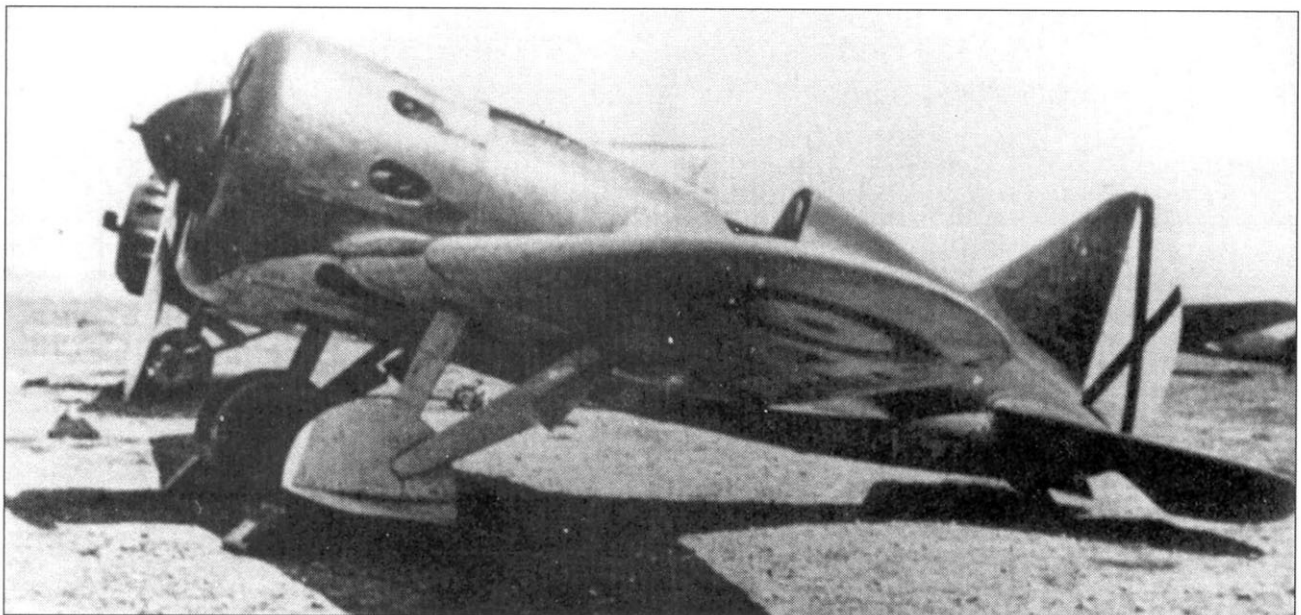




Транспортировка истребителя И-16 из Морона в ремонтные мастерские в Табладе.



Погруженный на трейлер истребитель И-16.

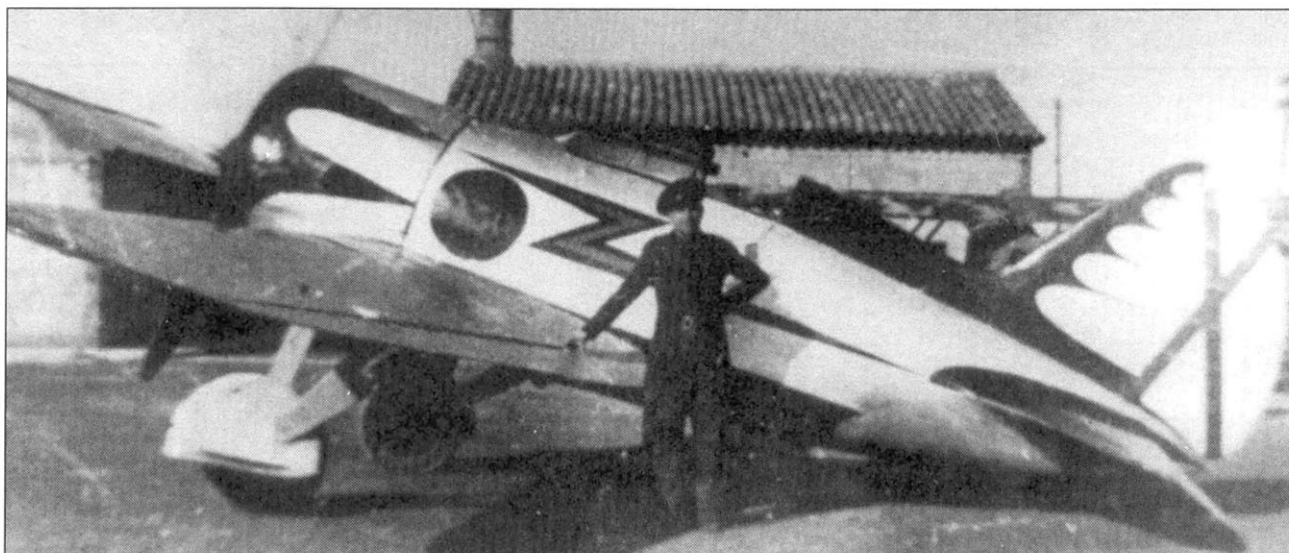


И-16 из летной школы в Мороне.

18 июля исполнилась вторая годовщина с начала гражданской войны в Испании. В этот день ожесточенный воздушный бой произошел над Сароном. В нем приняло участие 16 истребителей И-16, эскортировавших группу И-15, и Фиаты из 18-й эскадрильи итальянской группы «Asso di Bastoni». Летчики «мосок» сбили командира итальянской группы капитана Антонио Фиерро, Фиерро выпрыгнул с парашютом. В свою очередь, сажая поврежденный в бою И-16 на аэродром Кампороблес погиб Ангел Бельмонте Регуллион. На следующий день в бою с Фиатами нашел свою смерть Эдуардо Гонзалес Касола. В бою 22 июня был сбит И-16 и Фиаты 2-го лейтенанта Дино Олиоси (летчик погиб), лейтенанта Джованни Гундаччи, 2-го лейтенанта Франко Лучини (попал в плен). Все трое итальянских пилотов служили в 19-й эскадрильи группы «Asso di Bastoni».

Экстремадура

Южный фронт оставался стабильным чуть больше года, пока 20 июля 1938 г. сторонник Франко генерал Гонзало Куерпо де Ллано не предпринял серию атак в секторе Бласкуиц. За первые дни боев не было отмечено ни одного воздушного боя, но затем противодействие авиации франкистов стали оказывать летчики «Чато». Тем не менее, превосходство в воздухе сохранялось за авиацией республиканцев. Чтобы исправить положение в данный район была переброшена 1-я эскадрилья «Моска», которой командовал Жозе Редондо. Первый бой в этом районе летчики И-16 приняли 26 августа,



И-16 тип 6 в броской демонстрационной окраске, снимок 1939 г., авиабаза Сан-Боне, Марокко.

тогда эскадрилья потеряла две «моски», сбитых летчиками группы 2-G-3 Игнасио Альфаро и Андресом Роблесом. В очередном бою 31 августа Игнасио Альфаро, Хорхе Мунтадас и Мануэль Васкуэс Сагастизабал сбили по одному И-16.

Окончательно попытки республиканцев завоевать господство в воздухе рухнули 2 сентября, когда франкисты без потерь со своей стороны сбили три СБ-2 и пять И-16. Все три бомбардировщика сбили в одной атаке сзади снизу Ангел Салас Ларразабал. На вираже Ангел Салас Ларразабал сбил еще и И-16 командира 1-й эскадрильи Хозе Редондо. По одному И-16 сбили Мануэль Васкуэс, Луис Алькокер, Карлос Байо и Эстебан Ибарече. Основной накал воздушной войны сместился к реке Эбро.

Битва при Эбро

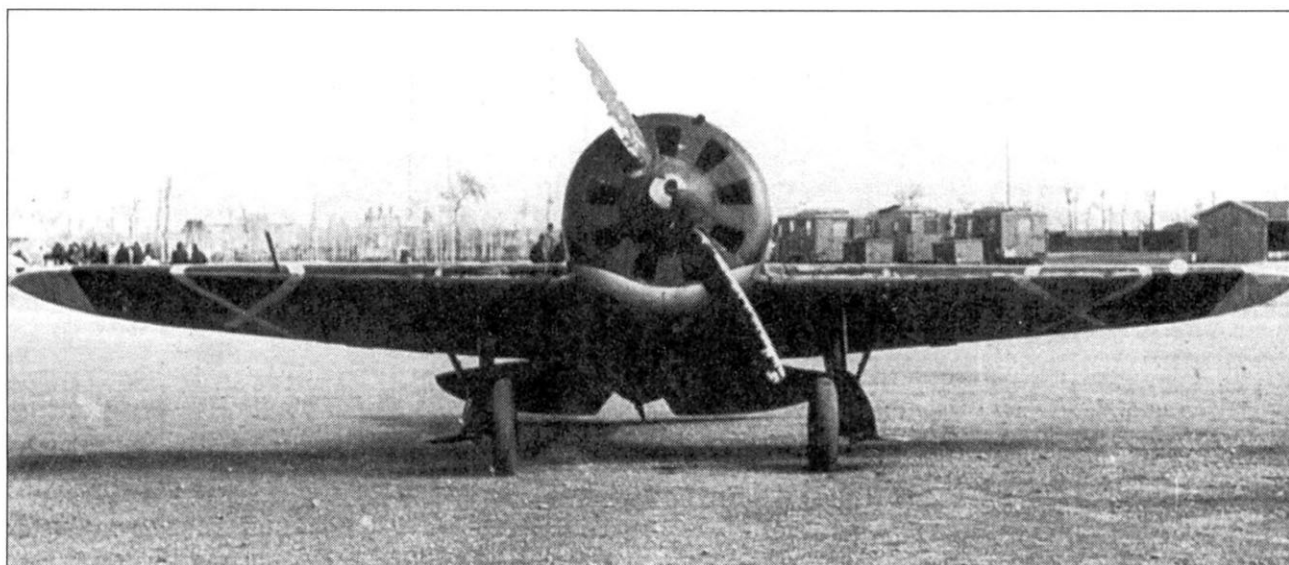
Четыре дивизии республиканцев форсировав Эбро 25 июля 1938 г. пе-

решили в решительное наступление. Продвижение республиканцев удалось остановить в районе Лос-Атлос-делос-Аутс и Ампосты.

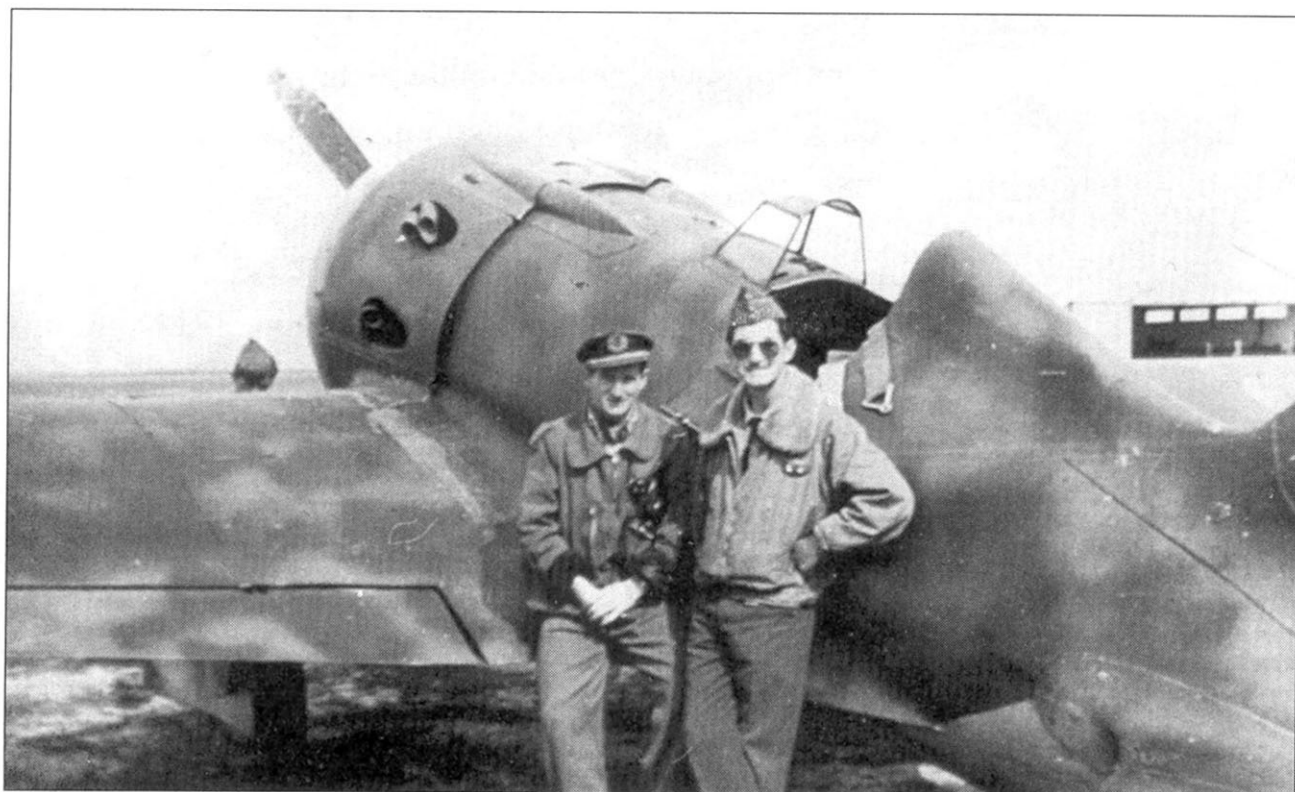
С целью завоевать превосходство в воздухе на аэродром Ведерелл перебросили 1-ю эскадрилью Рамона Химинеса, а в Пла-де-Кабра - 2-ю эскадрилью Хулио Перейры и 3-ю эскадрилью Хозе-Мария Браво. В Вендерелле также появились истребители И-16 5-й «советской» эскадрильи и 6-й эскадрильи Франциско Мероньо. Уже после начала сражения стала формироваться 7-я эскадрилья, командиром которой получил назначение Жозе Паиг.

К началу августа в этом районе усилилась также и истребительная авиация франкистов. 1 августа в воздушном бою И-16 сбил Фиат CR.32 с бортовым номером «3-100» из группы 3-G-3, летчик Энрике Мунаиз де Бреа погиб. Республиканцы также потеряли один истребитель: Висенте Бельтран из 3-й эс-

кадрильи сорвался в плоский штопор, облетывая И-16 после ремонта. Бельтран удачно воспользовался парашютом. В течение всего следующего дня в воздухе вспыхивали спорадические воздушные бои, однако крупных схваток не отмечалось. 13 августа сошлись группа новейших четырехточечных И-16 тип 10 и мессершмитты Вf.109D из легиона «Кондор». Немецкие пилоты заявили о семи сбитых «москах», однако достоверно республиканцы потеряли всего один И-16, его пилот Луис Сирвент выпрыгнул с парашютом. 14 августа ожесточенный воздушный бой произошел над Гандесой. «Моски» из 1-й, 3-й и 4-й эскадрилий атаковали Фиаты CR.32 из группы 3-G-3, которые сопровождали эскадрилью бомбардировщиков He-111E. В завязавшей схватке были сбиты И-16 летчиков Мануэля Фернандеса и Эдуардо Фернандеса Прадо, оба пилота погибли. Франкисты также потеряли два Фиата: бортовой номер «3-75», летчик



Вид спереди на истребитель И-16 с бортовым кодом «СИ-249», снимок сделан вскоре после захвата самолета франкистами.



Обратите внимание на хорошо видимые на снимке два выхлопных патрубка, выведенных в одно отверстие в капоте двигателя.

аспирант Хозе Мессия Лессеп погиб и бортовой номер «3-127», летчик капитан Карлос Байо попал в плен. Тяжелораненый аспирант Алонсо Фаринья с трудом привел свой CR.32 с бортовым номером «3-139» в Пуиг-Морено. Через два вновь состоялся воздушный бой И-16 из 3-й и 4-й эскадрилий с Фиатами, одну подтвержденную победу одержал Таразона.

21 августа пилоты И-16 столкнулись с Фиатами, которые пилотировали итальянцы. В результате над Виллаба-де-Лос-Акрос погиб сержант Альжо Бракко из 19-й эскадрильи «Асов ди Бастони». Попал в плен кап-

итал Карло Бонифачи из 26-й эскадрильи группы «La Cucaracha». Наконец, 2-й лейтенант Пио Томазелли с трудом посадил тяжелоповрежденный самолет в расположении франкистов. При вынужденной посадке его истребитель развалился на части.

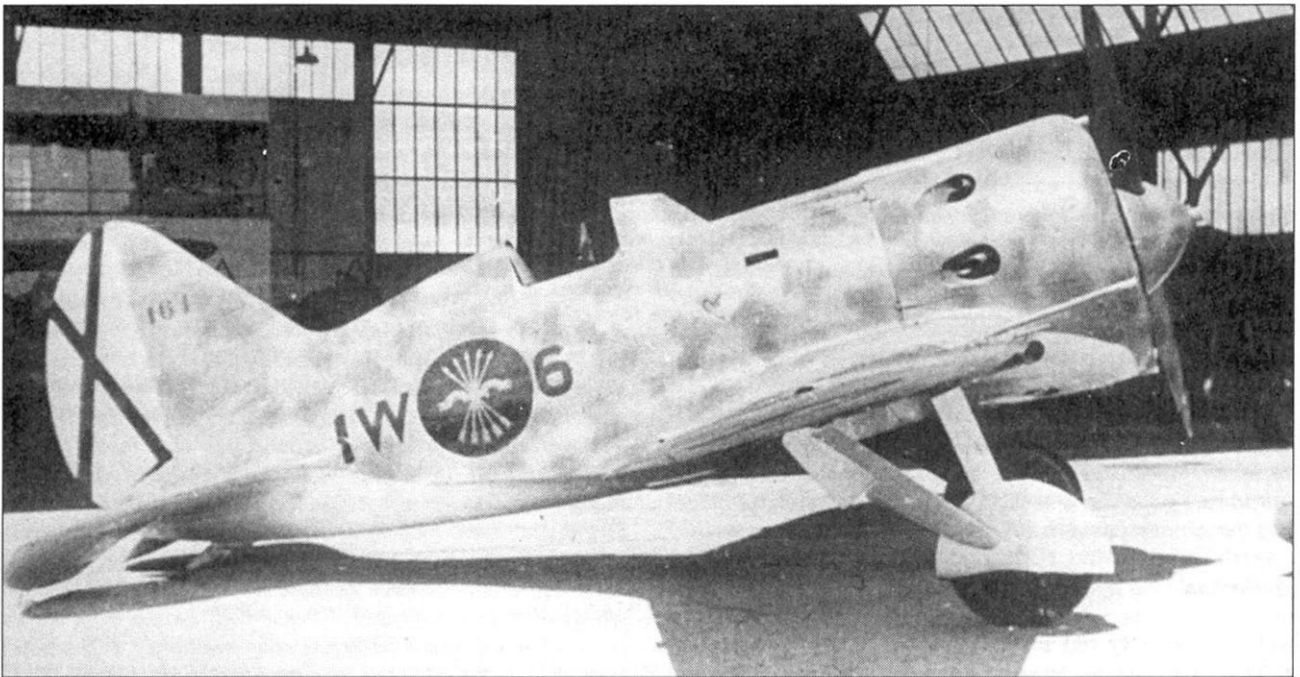
На следующий день летчики республиканцев получили довольно неожиданный для себя приказ: уклоняясь от боев с истребителями противника, приложить максимум усилий для атак бомбардировщиков. Тем не менее, воздушные бои истребителей продолжались. В день получения приказа был сбит И-16 Хозе Гаскона Юста, а «мос-

ка» Хуана Батисты Бадии Зориллы совершила посадку на территории противника, летчик попал в плен. В то же время Франсиско Таразона сбил Фиат CR.32 с бортовым номером «3-97» (летчик Фернандо Арричиа Бельзунчи), а Хозе-Мария Браво отправили на землю CR.32 с бортовым номером «3-135» (летчик Хоакин Чапаприета).

Неделя относительного затишья завершилась 4 сентября, когда «моски» серьезно повредили один из Фиатов CR.32 сержанта Франческо Паничи из XXIII группы «Asso de Bastoni». Паничи совершил вынужденную посадку в Мекуинензе и попал в плен. Следую-



И-16 с бортовым кодом «I-W-1», вид 3/4 справа спереди.



И-16 с бортовым кодом «I-W-6», вид справа.

ший день для летчиков 3-й эскадрильи выдался неудачным. «Моски» выполнили три боевых вылетов, не сбив ни одного самолета противника, зато два И-16 было разбито при посадках. Несколько успешнее действовали пилоты 5-й эскадрильи, сумевшие, не взирая на противодействие Фиатов, сбить один бомбардировщик He-111E. Двумя днями позже «моски» сбивли Vf.109D, летчик мессершмитта лейтенант Мартин Лютц погиб.

9 сентября на встречных курсах столкнулась группа И-16, сопровождавших И-15 и СБ, и эскадрилья мессершмиттов, эскортировавших фоторазведчик Do-17F. Атакой снизу «моски» сбивают один истребитель противника. В бою принимал участие самый старый на тот момент И-16 республиканских ВВС: на самолете с бортовым кодом «СМ-010» летал Хозе Луис Лопес

де Санта-Мария из 4-й эскадрильи. Помимо мессершмитта в бою был сбит и И-16 с бортовым кодом «СМ-242», Хозе Гарсия Саез погиб. В течение нескольких последующих дней «моски» сопровождали группы И-15 и СБ-2, не встречая противника в воздухе.

19 сентября Лопес де Санта-Мария сменил свой раритетный «СМ-010» на более новый И-16 с бортовым кодом «СМ-175». Полетать ему на новой машине удалось всего сутки - уже на следующий день в полете над аэродромом Вендрел у истребителя отказал двигатель. Летчик отделался серьезными ранениями. В тот же день сел на вынужденную после полной выработки топлива Рамон Гандия Муньос, его И-16 пришлось списать.

Первые И-16, оснащенные «родными» двигателями Райт «Циклон» R-1820-F54 и кислородными масками 4-

я эскадрилья получила 21 сентября. Считалось, что эти самолеты смогут составить достойную конкуренцию мессершмиттам на больших высотах. 22-го числа «моски» совершили несколько боевых вылетов. В первом вылете И-16 из 2-й и 3-й эскадрилий над Ганедеса-Корберой вступили в бой с бомбардировщиками He-111E, которые сопровождали истребители Фиат CR.32. По непроверенным данным был сбит один Фиат. На посадке выкатился за пределы полосы и встал на нос истребитель Луиса Сервента. Во втором вылете истребители 3-й, 4-, 6-й и 7-й эскадрилий сопровождали бомбардировщики СБ-2. Над Вента-де-Кампосинес «моски» вступили в бой с Фиатами и мессершмиттами. В ходе боя И-16 Луиса Мпаргалифа из 3-й эскадрильи столкнулся с горой, а франкисты потеряли CR.32 с бортовым



Один из самолетов И-16 истребительного училища, аэродром Галлур, провинция Арагон.



Истребитель И-16 с бортовым кодом «СМ-193» был захвачен националистами, самолет не перекрашивался, осталось даже изображение костяшки домино на киле. Ранее истребитель принадлежал 3-й эскадрилье ВВС республиканцев.



На фоне И-16 позирует лейтенант Шмоллер-Харди.

номтром «3-122» из группы 5-Е-3, летчик Педро Мартино де Ируйо погиб. До 1 октября авиация из-за плохой погоды практически не летала. 1 октября в коротком бою получил повреждения CR.32 сержанта Идо Гона из группы «Asso de Bastoni». Гона посадил свой Фиат в распоряжении республиканцев и попал в плен. На следующий день 3-я и 4-я эскадрильи сменили место базирования, перелетев на аэродром Валле. В тот же день с Валле «моски» летали на сопровождение И-15 в сектор Карбера. В воздухе группу самолетов республиканцев перехватили Фиаты. Был сбит И-16 Луиса Сирвента, сам Сирвент получил ранения. Алваро Питарч Эскориэла с трудом привел поврежденный И-16 в Риус, самолет был полностью разбит на посадке. Победы в том воздушном бою одержали Аристид Гарсия и бельгийский доброволец Родольф Хенрикурт. По иронии судьбы последний нашел свою смерть, воюя в составе RAF со своими бывшими камадами по легиону «Кондор». Франкисты потеряли в бою Фиат с бортовым номером «3-140», летчик Антонио Оливера Фернандес погиб. На следующий день был сбит И-16 Хозе Гутиерреса Чикланы из 7-й эскадрильи, летчик выпрыгнул с парашютом и остался в живых.

Ожесточенные воздушные бои разгорелись на следующий день, когда Франциско Меронья из 6-й эскадрильи сбил самолет Хулио Сальвадора. Сальвадор выпрыгнул с парашютом, но приземлился прямо в руки республиканцев. В том же бою заклинил из-за пря-



И-16 с бортовым кодом «I-W-1» в ремонтных мастерских.

мого попадания двигатель на истребителе Гарсия Морато. Морато спланировал в расположение франкистов. Морато был уверен, что его самолет поразил кто-то из пилотов И-16, однако из мотора вытащили пулю калибра 12,7 мм - он едва не стал жертвой кого-то из своих коллег, летавших на CR.32.

4 октября лейтенант Сабино Кортиса сбил Vf.109 (бортовой номер «6-67») Отто Бертрама, за товарища оплатил Вернер Мельдерс, сбивший над Аско «моску» сержанта Хозе Тебара Виллара. В последующие несколько дней воздушных боев не отмечалось, однако республиканцы один И-16 потеряли: Никомидес Кальво Агуляр столкнулся на посадке с ...ослом! 13 октября летчики 4-й эскадрильи летали на сопровождение бомбардировщиков СБ-2 в налете на Гандесу. На маршруте самолеты республиканцев атаковал мессершмитты, сбившие одну «моску». В последующие несколько дней пилоты 4-й эскадрильи записали на свой счет четыре CR.32, ни одна из этих побед не подтверждается данными франкистов. Затем плохая погода приковала авиацию к земле на 12 дней.

Большая группа самолетов сформировала боевой порядок над Барселоной 28 октября. Авиации предстояло поддержать действия интербригад. В налете принимали участие и истребители И-16. 30-го октября «моски» из 3-й, 4-й и 6-й эскадрилий взлетели на перехват группы бомбардировщиков, которые сопровождали истребители Фиат. Согласно данным республиканцев в воздушном бою было сбито три CR.32, однако подтверждается лишь потеря одного Фиата Клаудио Соларо из XVI группы «La Cucaracha». Со-

ларо выпрыгнул с парашютом и попал в плен. В тот же день повреждения получил И-16 Таразоны, летчик виртуозно посадил самолет с остановившимся двигателем на аэродром, истребитель при посадке не пострадал.

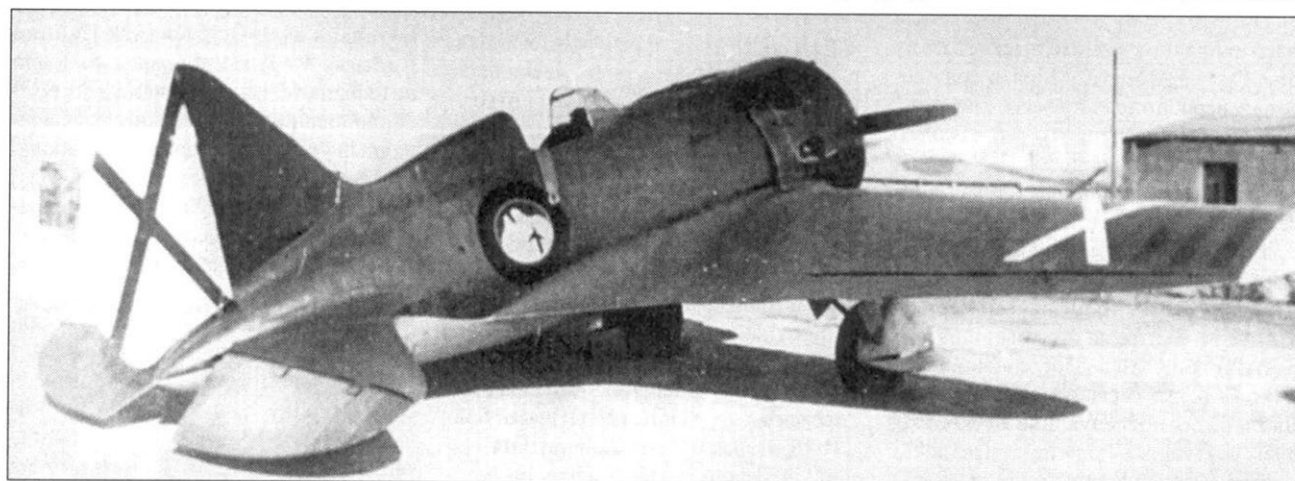
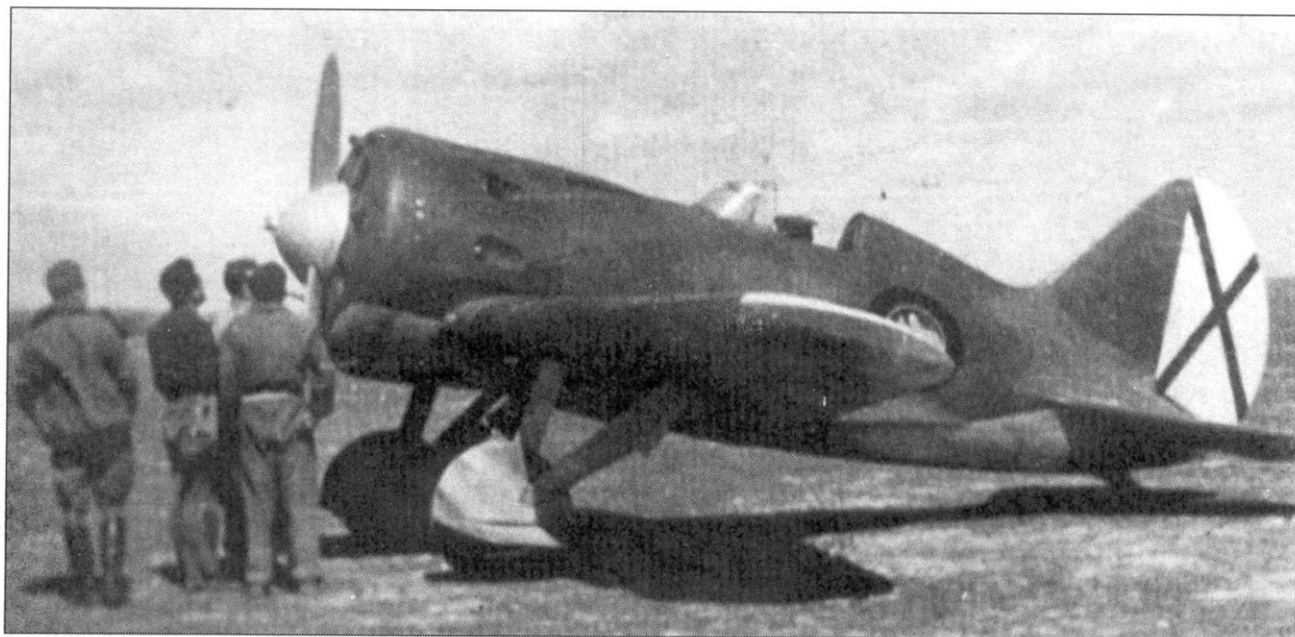
31 октября в воздух поднялись И-16 из всех эскадрилий. Самолеты сопровождали ударные И-15, которые пулеметным огнем штурмовали войска противника, атаковавшие позиции республиканцев в районе Сиерра-де-Кабалле. Над Сиерра-де-Кабалле разгорелся ожесточенный воздушный бой - И-16 отвлеклись от выполнения основной задачи и набросились на бомбардировщики He-111E и SM.79, которые также подтянулись в этот район. Самолеты франкистов сопровождали истребители Фиат CR.32. Пилоты И-16 уничтожили один He-111E ценой потери одной «моски» (франкисты заявили о четырех сбитых И-16) - был сбит И-16 лейтенанта Франсиско Паредеса Мартинеса. Мартинес был ранен, получил ожоги, но, тем не менее, сумел покинуть горящий истребитель и благополучно приземлился на парашюте.

3 ноября летчики 30-й эскадрильи внезапной атакой сбили мессершмитт, который упал прямо в акваторию порта Лос-Альфагуэс. Вечером «моски» перехватили разведчик Do-17F, сбить не смогли, но дырок понаделали. На следующий день летчикам опять напомнили о необходимости бить бомбардировщики, а не драться с истребителями противника. Впрочем, у пилотов И-16 чаще всего просто не имелось выбора - истребители противника навязывали бой сами. Прикрывая И-15, «моски» подловили Vf.109 над Лас-Розас. Со своей стороны республиканцы

потеряли И-16 лейтенанта Сабино Кортисо. Кортисо добрался до земли на парашюте. На следующий день бомбардировщики He-111E нанесли неожиданный удар по аэродромам базирования И-16 - Реусу, Валлсу и Вендреллу. В результате налета был уничтожен И-16 с бортовым номером «СМ-177» из 4-й эскадрильи, несколько И-16 получили повреждения.

8 ноября самолеты 3-й и 4-й эскадрилий снова летали на сопровождение И-15, и снова дрались с Фиатами и мессершмиттами. Был сбит один И-16 из 7-й эскадрильи. Вечером бомбардировщики He-111E повторили налет на аэродромы базирования истребителей И-16. Две «моски» потеряла на земле 3-я эскадрилья. 12 ноября республиканцы начали отвод своих войск с правого берега реки Эбро. Налеты бомбардировщиков франкистов на переправу через Эбро отражали истребители 3-й и 4-й эскадрилий. Летчики 4-й эскадрильи сбили Фиат, однако и Амалио Укар Артече разбил И-16 при вынужденной посадке. 18 ноября в учебном бою с Ангелом Санзом не справился с управлением «моски» Доминго Аррес Серрано - самолет вертикально воткнулся в землю вместе с пилотом.

Неделей позже, 24 числа, в воздушном бою с Фиатами погиб сержант Феликс Монге Хортикуэла. В том же бою был сбит CR.32 капрала Джованни Аккорди из группы «La Cucaracha», итальянец сел на вынужденную на своей территории. 30 ноября, в один из последних дней сражения при Эбро, «моски» сбили над Валлсом CR.32 Уго Биссаньера из группы «La Cucaracha», Биссаньер выпрыгнул с парашютом и попал в плен.



Самолет И-16 истребительного училища в Галлуре, провинция Арагон.

Каталонская кампания. Конец

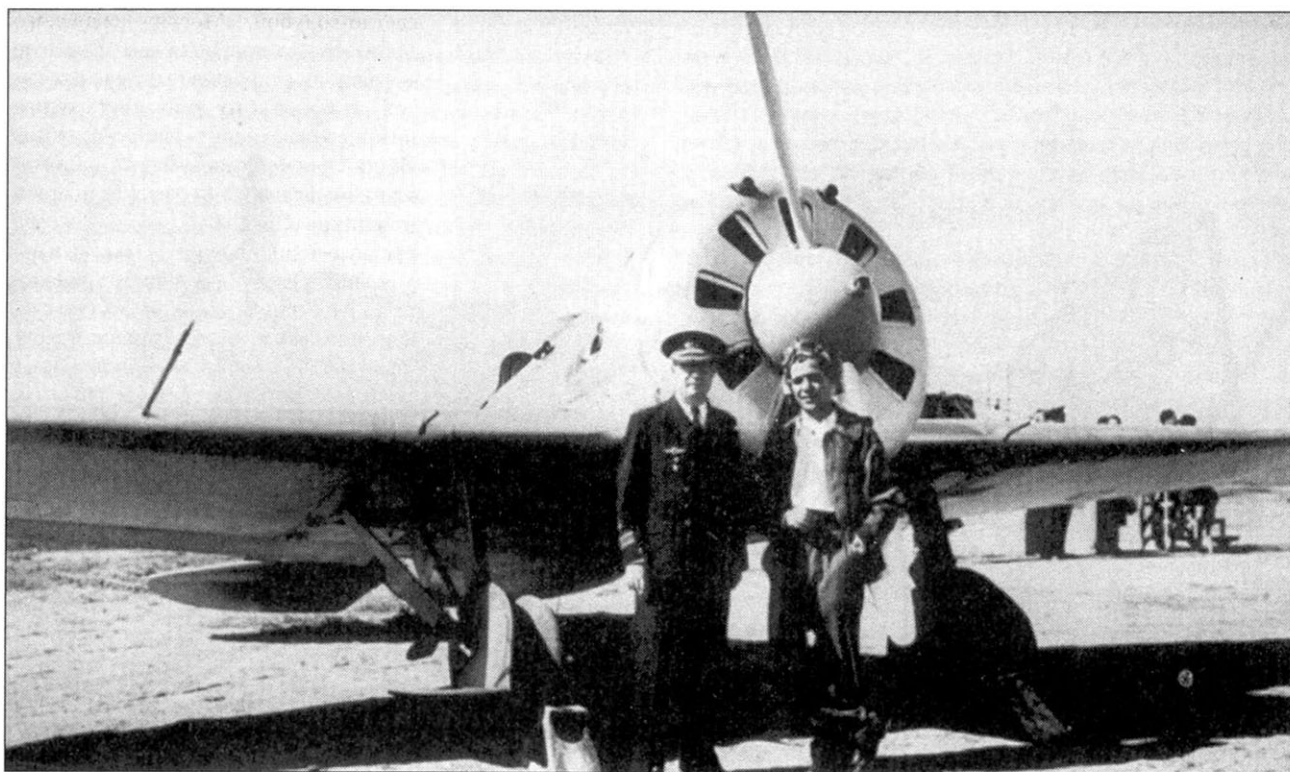
Несколько дней затишья франкисты использовали для перегруппировки своих войск. Наступление в Каталонии возобновилось 17 декабря, удар наносился в направлении Барселоны.

21 декабря с аэродрома Валле взлетели по тревоге «моски». В воздухе находилась группа бомбардировщиков He-111E из K/88, Хейнкели прикрывало большое количество мессершмиттов из 3J/88. Бомбардировщики без помех освободились от своего груза, а мессершмитты сбили И-16 с бортовым кодом «СМ-251» и тяжело повредили «моску» с бортовым номером «СМ-170». Кроме того, буквально изрешеченным оказался И-16 с бортовым номером «СМ-165», летчик сержант Альфредо Фернандес-Виллалон был ранен в ногу и сломал несколько ребер. На следующий день в короткой схватке «моски» сбили CR.32 с бортовым номером «3-103» Рафаэля Мендизабеля Амезаги из 4-E-3, летчик погиб. 24 де-

кабря летчики И-16 сбили над Кастильдансом очередной Фиат, на сей раз их жертвой стал сержант Джузеппе Марин из 25-й эскадрильи группы «La Cusagacha», пилот погиб. 26 декабря пришел черед командира «Кукарачи» подполковника Дуччио Тессари, который не смог дотянуть поврежденный в бою Фиат до линии фронта. 28 декабря звено И-16 из 3-й эскадрильи в составе Франсиско Тарразоны, Хозе Бальсы и Мануэля Монтилле атаковало над Кастильданою группу бомбардировщиков SM.79 и истребителей CR.32. Был сбит один Фиат, летчик сержант Альдо Гасперини погиб. Двумя днями позже самолеты 3-й эскадрильи сопровождали И-15 и, как обычно, вступили в бой с Фиатами и мессершмиттами. Анхел Санц закрутил сумасшедшую карусель с Фиатом, который пилотировал сержант Уго Заннер из 24-й эскадрильи группы «La Cusagacha». Республиканец оказался более удачлив - самолет Заннера упал недалеко от Фраги, летчик погиб.

4 января 1939 г. 4-я эскадрилья атаковала группу бомбардировщиков He-111E. Хейнкель был сбит, но свою смерть нашел и пилот И-16 сержант Джиллермо Фернандес Альдапе. На следующий день «моски» 4-й эскадрильи дрались с Vf.109D. Повреждения получил И-16 сержанта Франсиско Белингуэра Лладера, однако летчик дотянул машину до аэродрома Вендрелл.

4-я эскадрилья перебазировалась в Реус с задачей прикрывать высадку в Барселоне подкреплений, прибывающих в Центральную зону. На следующий день особой активности авиации не отмечалось, но И-16 с бортовым номером «СМ-222» Сабино Кортизо из 4-й эскадрильи был сбит мессершмиттами над морем недалеко от Барселоны. Ближе к вечеру пара Лопес де Санта-Мария и Лучано Табернеро Герреро атаковали группу He-111E и Vf.109D. Испанцы сбили один мессершмитт. 25 января в воздух с аэродрома Ла-Гаррига поднялись последние пригодные к полетам И-16. Истреби-



На фоне И-16 сфотографировались глава экспериментальных авиационных мастерских инженер Луис Ариас Мартинес и летчик Хозе Луис Арести.

телям предстояло сопровождать И-15, конечно же они были перехвачены самолетами противника - Фиатами из «La Cusagacha». Республиканцы сбили два CR.32 - сержанта Луиджи Катены и капрала Марино Маса. Истребитель Маса стал последним CR.32, сбитым в воздушном бою гражданской войны в Испании.

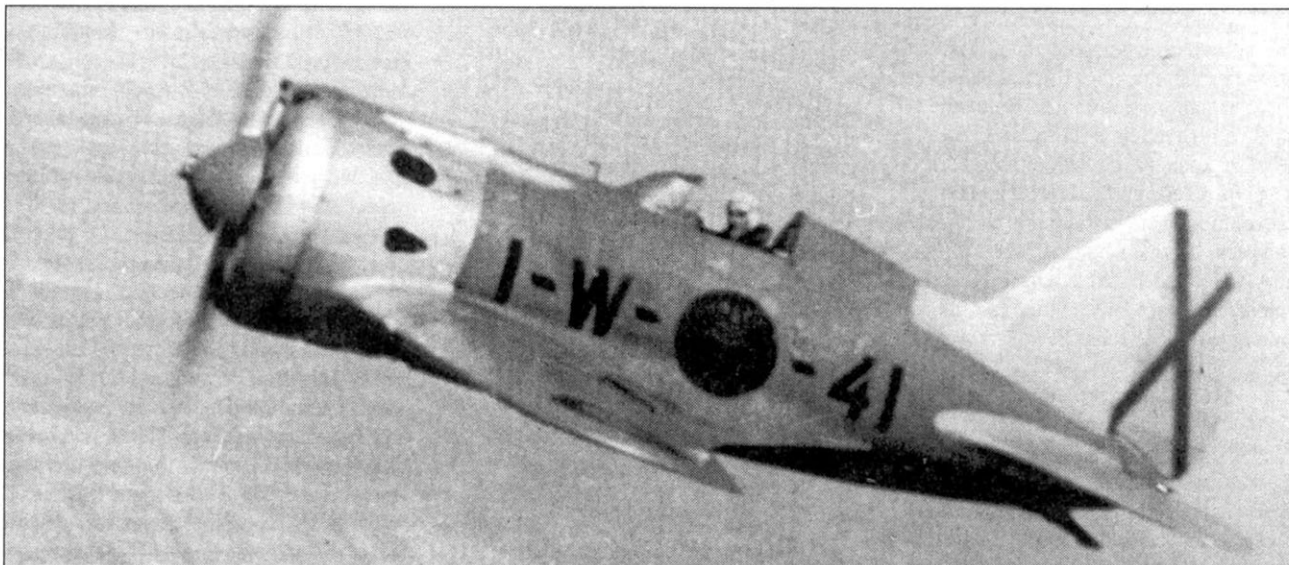
Франкисты вошли в Барселону 26 января, не встретив сопротивления. Продвижение больше напоминало военный парад - республиканцы были полностью деморализованы. В тот же день столкнулся с деревом на взлете с аэродрома Ла-Гаррига сержант Лопес

де Санта-Мария, летчик получил серьезные ранения, а И-16 с бортовым кодом «СМ-255» был полностью разбит. Некоторые пилоты, чьи семьи находились в восточной части Испании, 1 февраля улетели с аэродрома Ла-Гаррига. На маршруте их перехватили истребители франкистов, сбив двух -16 в районе Паламос, другие сумели добраться до Каталонии.

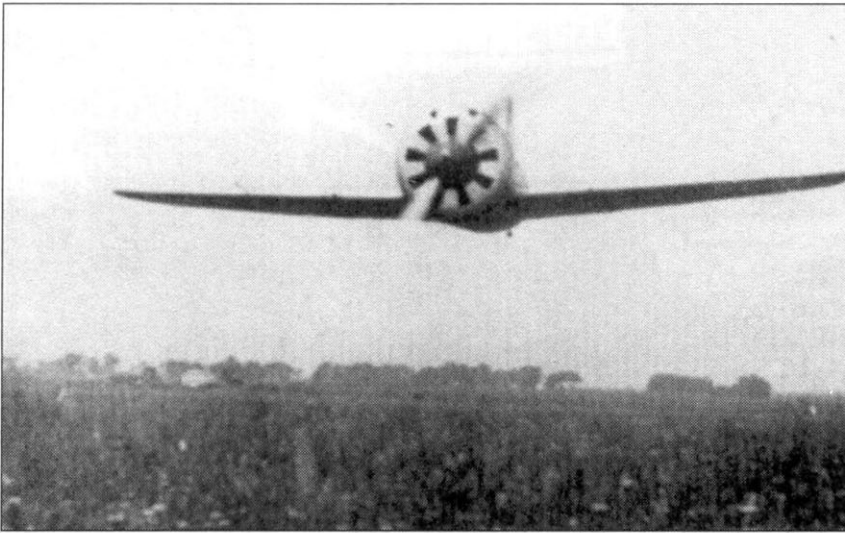
В последующие дни в войсках республиканцев начался коллапс. Армия распалась на мелкие отряды, прокладывающие себе путь к французской границе. Воздушные бои фактически прекратились. Уцелевшие самолеты

республиканцев концентрировались на аэродромах Фигуэрас и Виллаюга. Аэродромы подвергались ударам франкистской авиации. В конечном итоге во Францию удалось перелететь всего двум И-16, остальные были уничтожены на земле в результате налетов или приведены в неисправное состояние летчиками и техниками. Некоторое количество исправных истребителей И-16 франкисты смогли захватить на других аэродромах.

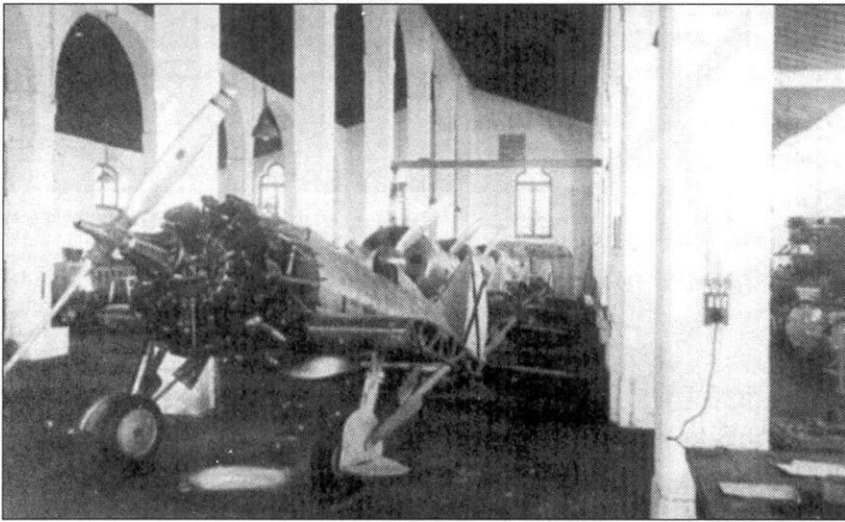
В конце 1938 г. используя богатый опыт ремонта и восстановления «мосок», на заводе SAF-15 началось серийное производство И-16 тип 10. Извест-



И-16 испанской постройки в тренировочном полете. На фоне круга черного цвета нанесена эмблема фалангистской партии - пучок стрел.



И-16 в испытательном полете на малой высоте.



Сборочная линия истребителей И-16 в Гозалес-Биасс де ла Фронтера.

но, что до конца года завод выпустил несколько самолетов, получивших бортовые коды, начинавшиеся на «СН». Фотографий этих истребителей не сохранилось, не известно как они были окрашены. Франкисты обнаружили на заводе в Ла-Рабаса значительное количество истребителей И-16 на разных стадиях изготовления, кроме того, на заводе хранились большие запасы двигателей и запасных частей. Новым хозяевам удалось собрать 30 истребителей, еще 22 И-16 в исправном состоянии было захвачено в качестве трофеев. Таким образом, на вооружение Ejército del Aire поступило 52 истребителя И-16, последние два из них списали только в 1953 г.

Кодировка, символика и камуфляжная окраска

Первые прибывшие в Испанию истребители И-16 не имели маркировки, в каждой эскадрилье наносили бортовые номера на свой лад. Номера черного или белого цвета писали на руле

направления, иногда рулевые поверхности окрашивались в цвета государственного флага Республики. В мае 1937 г. была установлена единая система идентификации истребителей, в соответствии с которой кодировка самолетов И-16 начиналась с литер «СМ». Насколько известно, кодировка начиналась с «СМ-001» и заканчивалась «СМ-272». Чаще всего буквы и цифры идентификационного кода писались черным цветом на фоне красной полосы, накрашенной вокруг фюзеляжа. Известны случаи смешанного написания черных и белых литер, обычно буквы черного и цифры коды белого цвета имели самолеты командиров эскадрилий. Полностью белой краской был написан бортовой код «СМ-193» на истребителе Хозе Марии Браво. Самолеты производства SAF-15 несли идентификационные коды, начинавшиеся с «СН».

Истребители окрашивались по стандартной схеме ВВС РККА: борта фюзеляжа, киль, верхние поверхности крыла и стабилизатора - зеленые, низ -

светло-голубой. «Моски» испанского производства получили камуфляжную окраску из неправильных зеленых пятен по основному тону цвета охры, нижние поверхности - светло-голубые. Общий рисунок камуфляжа напоминал камуфляжную окраску бомбардировщиков СБ-2. Все самолеты если красную полосу вокруг фюзеляжа и полосы цвета республиканского триколора на руле направления. Известны случаи нанесения красных полос вокруг плоскостей крыла на самолетах И-16 тип 5, на истребителях И-16 тип 10 красным цветом окрашивались законцовки крыла. Капоты двигателей отдельных самолетов окрашивались в матовый черный цвет.

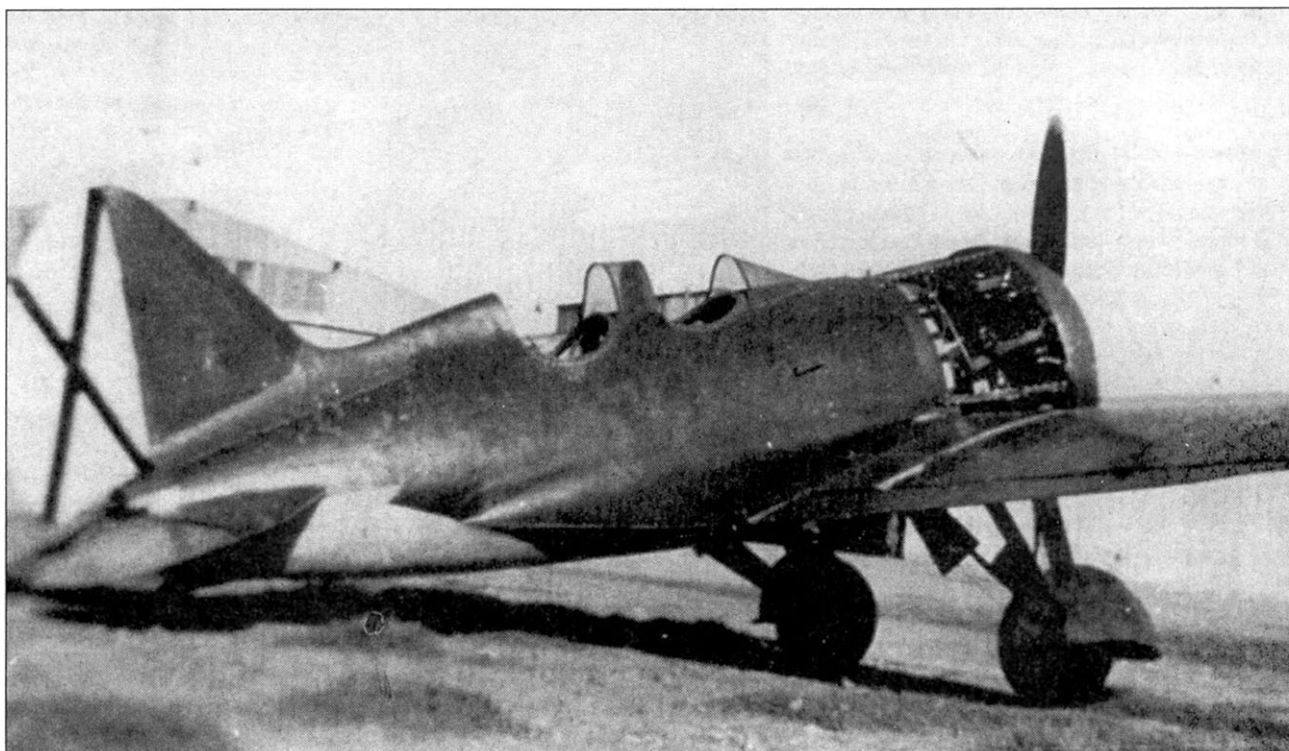
Фактически, только одна эскадрилья - 4-я - имела утвержденную эмблему. В рисунках индивидуальных эмблем доминировал мотив домино - костяшки «6:6». Такая эмблема, в частности, была изображена на истребителе «СМ-193» Хозе-Мария Браво и на «СМ-249» Франсиско Тарразоны.

Училище Эль-Кармולי

В Escuela de Alfa Velocidad at El Carmoli имелось четыре учебно-тренировочных двухместных истребителя УТИ-4. Окончательную подготовку летчиков-истребителей на УТИ-4 проводили опытные пилоты Мариано Паласиос, Антонио Алакорт, Юсто Гарсия, Рамон Каситанеда и Джерардо Гилл. Два УТИ-4 разбились в ходе процесса обучения, а два - досталось франкистам. Один из них в течение короткого периода использовался в новых ВВС Испании, второй - передали в легион «Кондор». Самолет был доставлен в Германию, где его интенсивно испытывали, прежде чем разбились в 1940 г. на аэродроме Бранденбург-Брест. Самолет имел идентификационный код «DM+HD».

Испанские УТИ-4 имели бортовые номера от «1» до «4», изображенные на фоне желтой полосы республиканского флага, нарисованного на руле направления.

Одноместные истребители школа получала из боевых подразделений. Самолеты часто попадали в различные летные происшествия и катастрофы. Два типичных случая имели место 14 июля 1937 г. В школе оттачивали технику пилотирования первые испанские летчики, окончившие в Советском Союзе Кировобадское авиационное училище. В тот день Мигель Плаза Санчес и Антонио Медина Тирадо не сумели вывести истребители И-16 из крутых пике. Самолеты разбились, летчики погибли. Через год не смог вывести из



Всего несколько учебно-тренировочных самолетов УТИ-4 было захвачено националистами, одну или две трофейных машины испанцы передали немцам.

пикирования «моску» инструктор лейтенант Рамон Кастанеда Пардо. Опытный летчик разбился на глазах у зрителей, собравшихся посмотреть его акробатический пилотаж.

Истребители И-16 в ВВС франкистов и Ejército del Aire

Первое появление истребителей И-16 в небе Мадрида произвело сильное впечатление на командование ВВС националистов. Высокая скорость моноплана позволяла ему диктовать условия воздушного боя. Неудивительно, что первый же И-16, захваченный в исправном состоянии, был немедленно доставлен на аэродром Севилья-Таблада. На истребитель нанесли опознавательные знаки ВВС франкистов и идентификационный код «1-W-1». Первый полет на нем продолжительностью 20 минут выполнил капитан Хесус Рубио Паз по прозвищу «Satanas Moreno Guerra». На следующий день «сатана» выполнил еще два полета общей продолжительностью 30 минут.

Через три месяца, 15 июля, летчик-республиканец Жозе Луис де Арести, только что вернувшийся в Испанию после прохождения курса обучения в Кировабадском авиационном училище, взлетел по тревоге с аэродрома Эль-Кармоли. Вместо того, чтобы отразить вместе с товарищами налет авиации противника на Картахену, де Арести взял курс на Африку. Летчик посадил И-16 на аэродроме Ла-Рести-

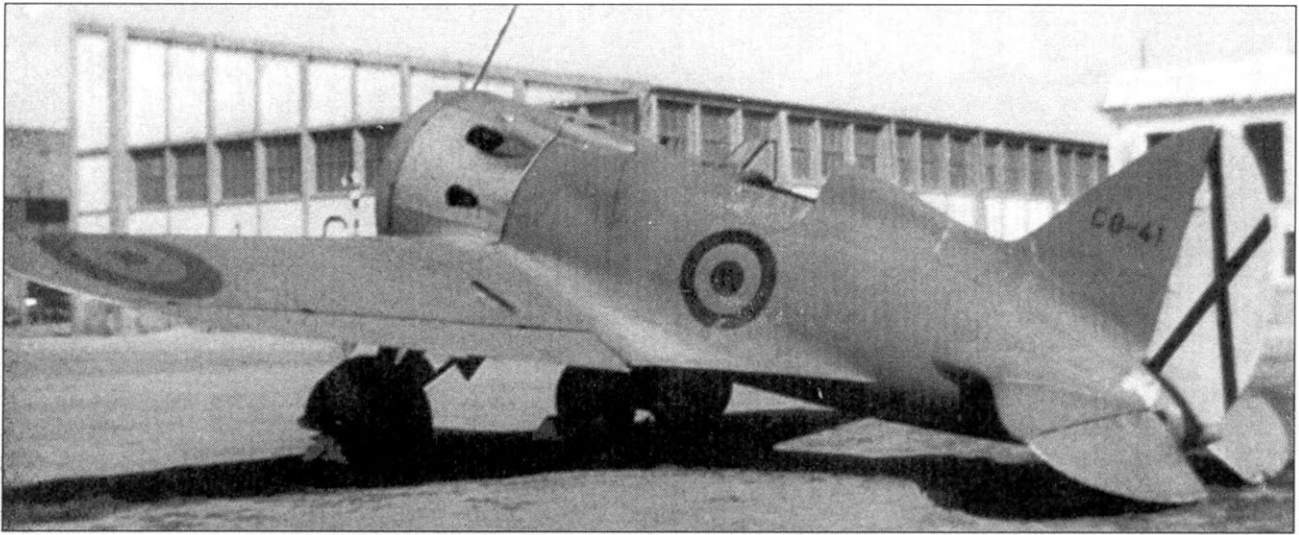
га. Самолет остался абсолютно исправным. После осмотра и заправки топливом «моску» перегнали в Табладу, где на истребители нанесли «чужие» опознавательные знаки и идентификационный код. Еще один И-16 достался франкистам 13 сентября 1938 г., когда сержант Андрес Фиерро Мена из 3-й эскадрильи 21-й группы заблудился и сел на аэродром Альменар в провинции Леида. Все трофейные И-16 собрали на базе Табалда, однако один из них взял себе командир группы 3-G-3 Хоакин Гарсия Морато. В конце 1938 г. на аэродроме Сарагоса Морато показывал самолет в воздухе летчику J/88 легиона «Кондор». Эту «Рату» также часто демонстрировали курсантам школы летчиков-истребителей. Существуют данные, что самолет в разное время базировался на аэродромах Галлур и Вальядолид, информация официально не подтверждена.

К концу войны, 1 апреля 1939 г., победителям досталось 22 истребителя И-16 типов 5, 6 и 10 в пригодном к полетам состоянии. Самолеты получили идентификационные коды с «1W-1» по «1W-22». Франкистам достался также один УТИ-4 и два «Mosca Hispana Escuela» - испанский вариант УТИ-4 выпуска завода SAF-15, все три машины были захвачены на аэродроме летной школы в Эль-Кармоли. В заводских цехах победителям досталось не менее 35 истребителей И-16 в окончательной стадии сборки, боль-

шое количество двигателей и запасных частей.

Рабочих, оборудование и запасы материалов по железной дороге перевезли в Севилью, где размещался завод знаменитой фирмы Испано-Сюиза. Незаконченные сборкой самолеты перевезли в Taller Experimental del Aire, этот завод принадлежал фирме Гонсалес-Биасс из Херес-де-ла-Фронтера и занимался восстановительным ремонтом истребителей He-51 ВВС националистов. После монтажа сборочной линии завод достроил 30 истребителей И-16, они получили идентификационные коды с «1W-23» по «1W-52». Остальные незаконченные самолеты были разобраны на запасные части. Первые 22 трофейных И-16 поступили на вооружение группы 1W, затем обозначение группы изменилось на Grupo 28 de Caza. Группа базировалась на аэродроме Сон-Сон-Хуан на острове Майорка. Командовал группой командант Паулино Леон Тригирос.

Истребители получили камуфляжную окраску по типу истребителей CR.32 - базовый песочный тон с зелеными пятнами неправильной формы, нижние поверхности - светло-голубые. Красно-желтые кокарды опознавательных знаков наносились на верхние и нижние поверхности плоскостей крыла. На бортах фюзеляжа наносились черные круги, на фоне кругов на некоторых самолетах красной или белой краской иногда изображалась эмблема Фаланги.



И-16 с бортовым кодом «С.8-41», снимок сделан 18 февраля в Сан-Хавьере перед демонстрационными полетами в Авиационной академии.

Жизнь Grupo 28 de Caza оказалась короткой. С завершением в 1941 г. достройки задела И-16 было принято решение собрать все истребители этого типа в одном соединении. В период эксплуатации «Рат» на Майорке самолеты продолжали демонстрировать свой норовистый характер, в частности нередко вставали на нос при посадках. Тем не менее, серьезных инцидентов не было. Потерян был только один истребитель: 24 сентября 1940 г. недалеко от деревни Петра разбился лейтенант Хайме Реал Руллан.

В школе летчиков-истребителей на аэродроме Реус имелось не менее двух И-16, один одноместный и один УТИ-4 с бортовым кодом «1W-4».

Окончательная сборка И-16 велась в четырех ангарах на аэродроме Ла-Парра. Первый самолет подготовили к полету 14 сентября 1939 г. В воздух самолет поднял летчик-испытатель Хозе Луис де Арести. Уже в первом полете выпускник Кировобадского авиационного училища продемонстрировал экстраординарный пилотаж на отнюдь не новом для себя типе истребителя. Темп выпуска истребителей рос, поэтому компания де Арести в облете новых самолетов составил Эдуардо Фиораванти.

Осенью 1940 г. началась реорганизация подразделений Ejercito del Aire. В результате 28 Grupo de Caza передала свои И-16 вновь сформированной 26 Grupo de Caza, местом базирования которой был определен аэродром Таблада, где уже сидели CR.32 из 23 Grupo de Caza. С Майорки в Табладу перелетели 20 И-16, один, как отмечалось выше разбился в авиакатастрофе, еще один потерпел аварию при посадке, к счастью без жертв. Новые самолета группа получала по мере завершения их изготовления.

Приказом от 19 июля 1940 г. в 26-ю группу зачислили новых летчиков: лейтенантов Эдуардо Мартинеса Пасалодоса, Хоана Карбо Амиго, аспирантов Мануэля Посада Гомеса, Антонио Мартинеса Морилльона, Хавьера Гилберта Амора, Бартоломе Фернандеса Горостицу, Хозе Креспо Риваса, Хоакина Олано Лопеса и Анхеля Иллера Гарсия.

В мае 1941 г. проходили съемки кинофильма «Эскадрилья», посвященного недавно завершившейся гражданской войне. Натуру снимали на аэродроме Таблада, участниками картины стали базировавшиеся здесь истребители Фиат CR.32 и Поликарпов И-16. «Раты» пилотировали лучшие летчики Хулио Сальвадор, Аркуэта, Бенгоа, Лука де Тина, Лоренцо, Карбо, Арауйо, Принс, Алос и Бискойн. Киношные бои между двумя типами истребителей, продолжавшиеся до июля, представляли столь захватывающее зрелище, что даже Сальвадор сказал: «Никогда не видел ничего подобного, даже на войне». Высшей точкой кинематографической войны стала воздушная дуэль между капитаном Хулио Сальвадором и аспирантом Хозе Луисом Арести. Съемки велись с самолетов Бюккер Ву-131 «Юнгман» и Ромео Ro.41. К сожалению операторам не дали снять пожар в полете «Рата» аспиранта Хавьера Весойна Арбиллы, и прыжок с парашютом летчика И-16. Сценарий предусматривал, естественно, потерю самолета, однако летчики категорически отказались губить вполне боеспособный истребитель. «Раты» не перекрашивали для съемок - они летали в «полной форме» новых испанских ВВС.

В июле на аэродроме Табалда вернулась размеренная жизнь. Правда трудно считать обыденностью гибель

в авиакатастрофе на посадке лейтенанта Хозе Марии Фернандеса, лейтенант летал на самолете с идентификационным кодом «1-W-26». Испанцы считали И-16 самолетом, очень строгим в пилотировании. Шанс лишний раз в этом убедиться предоставился 17 октября лейтенанту Мигуэлю Энторно, который из-за технических неполадок совершил вынужденную посадку в Таблада. Энторно неважно начал свою карьеру на сложном в пилотировании самолете. Никто тогда не мог предположить, что Энторно станет одним из лучших, если не лучшим, летчиков-испытателей Испании.

В годы второй мировой войны группа один за одним теряла И-16 в летных происшествиях, произошло также две катастрофы. Самолет лейтенанта Антонио Бласко Карбонелл после потери скорости на взлете рухнул в реку Гвадалквивир. Имевший бортовой номер «1W-44» самолет капитана Виценте Арагонесиса упал между шоссе Талвес и населенным пунктом Лора-дель-Рио.

В июле 1942 г. командование полком «Рат» принял капитан Рамон Санчес Себрерос. Капитан Санчес по прозвищу «Эль-Нино» предпринимал огромные усилия, чтобы поддерживать в пригодном к полетам состоянии максимально возможное количество самолетов. В тот период пилоты летали мало из-за нехватки топлива. Летчики теряли навыки, и поэтому едва ли каждый полет И-16 всегда приносил с собой массу проблем. Особенно часто самолеты становились на нос при посадке.

В годы второй мировой войны истребители И-16 из авиационного училища в Мороне были закреплены исключительно за инструкторами, в то время как пилоты 26-й группы летали

исключительно редко. Налета едва хватало лишь для поддержания минимально необходимых навыков пилотирования самолета. По оценке самих испанцев для нормальной эксплуатации истребителей И-16 требовались «великолепные инженеры и летчики-эксперты». Неудивительно, что согласно официальным данным в декабре 1945 г. на вооружении осталось только 27 И-16; 21 - в составе 26-й группы на аэродроме Таблада, два - в авиационном училище в Мороне и четыре - на ремонте в мастерских Севильи.

В 1945 г. ВВС Испании перешли на новую систему обозначения. «Рата» получила индекс С.8. Изменилась и окраска - светло-голубой низ, верх и боковые поверхности песочного цвета с зелеными камуфляжными пятнами неправильной формы. Оповестительные знаки в виде красно-желтых кокард наносились на борта фюзеляжа и верхние и нижние поверхности плоскостей крыла. Идентификационный код представлял собой обозначение «С.8», за которым следовал старый номер самолета, еще со времен группы 1W, к примеру - «С.8-25». Код наносился на киле.

Количество «Рат», состоявших на вооружении испанских ВВС в 1946 г. оставалось неизменным, но в 1947 г. сократилось до 15 пригодных к полетам самолетов. В конце мая командование 22-й группы (бывшая 26-я группа) проинформировало о предстоящем в следующем месяце визите в Испанию Эвы Дуарте Перон, жены президента Аргентины генерала Хуана Доминго Перона. Дама должна была прибыть в Испанию самолетом DC-4. Первоначально планировалось, что торжественный эскорт обеспечат истребители CR.32 из 23-й группы, но нашлись умные головы, которые сравнили скорости полета бипланов и современного по тем временам пассажирского моноплана. Функции истребителей торжественного эскорта решили возложить на И-16 из 22-й группы. Начались тренировки, в ходе которых произошли все мыслимые и немыслимые происшествия. Все летчики, включая командира группы команданте Хуана Прието, выполнили, как минимум, по одной вынужденной посадке за пределами аэродрома. Утром 8 июня девятка «Рат» во главе с команданто Прието взлетела с аэродрома Ла-Гасиенда-де-Донана. Над аэродромом самолеты заложили вираж в ожидании подхода со стороны Канасрских островов DC-4 с Эвой Перон на борту. Прието неожиданно для остальных летчиков группы дал полный газ, в результате парадный строй истребителей развалился. Строй

смогла удержать только третье звено, которое встретило Дуглас и эскортировало его до Севильи. Летчики вернулись в Табладу, где их уже ожидали шестеро менее везучих товарищей. Впрочем пилоты третьей тройки оказались не столь уж и везучими - встречали и эскортировали они не самолет Эвы Перон, а самолет с багажом Эвы Перон! Самолет жены аргентинского диктатора пилоты не заметили.

Очередная встреча с «Ла Пероной» предстояла летчикам 16 июня. В этот день Эва Перон должна была самолетом DC-3 авиакомпании «Иберия» лететь из Севильи в Гренаду, а пилоты 22-й группы - сопровождать самолет с высокой гостьей. Командовать эскртом истребителей опять назначили команданте Прието. Удача отвернулась от командира группы уже на взлете - рука сорвалась со штурвальчика уборки шасси. Прието сильно повредил руку, настолько сильно, что не мог держать свое место в строю. Он приземлился в Эль-Коперо. Прието в ярости катался по земле, увидев в какую кучу малу превратился строй истребителей. Эва Перон опять не получила почетного сопровождения.

19 июня Перониха покидала Севилью. Казалось - теперь то уж все получится! Аэродром Таблада, где базировались И-16, расположен недалеко от Севильи, поэтому организовать встречу самолетов в воздухе было значительно проще. Команда истребителям на взлет, тем не менее, поступила слишком рано. «Раты» кружили над аэродромом в ожидании появления DC-3. Летчики сожгли в виражах большую часть горючего, из-за чего эскортировали высокую гостью всего пять минут. Лучше так, чем никак.

Столь провальное эскортирование самолета с Эвой Перон поставило вопрос ребром о необходимости модернизации пригодных к полетам истребителей С.8. Работа была поручена капитану Тордесилласу из авиаремонтных мастерских в Севилье. Вот как описывал сложившуюся ситуацию сам Тордесиллас:

- Прежде всего собрал все самолеты данного типа в Севилье на базе Maestranza Aerea. Те, которые способны летать - перегнали по воздуху, остальные - доставили по реке. Я облетал истребитель «С.8-43», эта машина с технической точки зрения считалась одной из лучших. Фюзеляж самолета был окрашен в голубой цвет, капот - цвета металла. В наборе высоты на истребителе сильно грелся двигатель, топливо сгорало не полностью из-за чего за машиной в полете тянулся шлейф черного дыма. Итак, я понял:

первым делом требуется улучшить охлаждение двигателя.

- Произошел случай, когда при взлете с мокрого травянистого поля Таблады самолет начал заваливаться на левое крыло. Тенденцию к опрокидыванию я парировал, изменяя режим работы двигателя. Самолет трижды пытался завалиться на крыло. Я смог взлететь только на максимальных оборотах двигателя, дав до упора правую ногу. На сей раз «Рата» чудом не чиркнула по земле уже правым крылом. Я понял - следует обратить внимание на улучшение управляемости самолета на земле.

- После серии полетов, я организовал совещание с участием команданта Гарсия Переза, командования 22-й группы и летчиков, имевших опыт полетов на самолетах данного типа. Сообща мы выработали направления модернизации:

Плохой обзор вперед: обзор вперед можно уменьшить заменой гнutoго козырька фонаря кабины граненым, по типу используемого на самолетах CR.32. Телескопический прицел заменить кольцевым рамочным.

Перегрев двигателя: установить на истребитель маслорадиатор от двигателя Альфа Ромео-126 с бомбардировщика SM.79.

Шасси: основные опоры шасси убираются вручную, для уборки шасси требуется выполнить 30-40 полных оборотов штурвальчика, смонтированного по правому борту кабины летчика. Отмечались случаи неровной намотки тросов опор при уборке шасси, после чего при выпуске стойки зависали в промежуточном положении. Причина перехлеста тросов - в разболтанных механизмах. Для нормальной работы требуется усилить конструкцию механизма уборки основных опор шасси и производить его осмотр перед каждым полетом.

Тормоза: Тормоза в целом работоспособны, следует лишь следить за одинаковым натяжением тросовой проводки к тормозам в обоих опорах шасси. Разное натяжение тросов провоцирует самолет при торможении к капотированию.

Устойчивость: самолет вообще не имеет триммеров, поэтому если истребитель из-за индивидуальных особенностей склонен к самопроизвольному движению относительно одной из осей, то летчику постоянно приходится парировать это движение в полете отклонением рулей. Следует установить на рулях и элеронах пластины-компенсаторы, позволяющих регулировать устойчивость самолета. В полете на больших скоростях усилила на ручке управления и педалях чрезмерны.

Рулежка: Рулить на самолете крайне плохо из-за жестких амортизаторов основных опор шасси и узких пневматиков высокого давления. Трудности вызывает и взлет. Перед взлетом, как обычно, правая рука находится на ручке управления, левая - на секторе газа. После взлета, сектор газа необходимо зафиксировать специальной защелкой, перехватить ручку управления левой рукой, а правой - совершить 30-40 оборотов тугого штурвальчика уборки шасси. Зато после уборки шасси «Рата» летает словно ангел.

Риск опрокидывания на нос: Желание самолета встать на нос на посадке или на рулежке - самая большая неприятность, которую способен преподнести этот самолет. Первой при полном капотировании самолета страдает кабина летчика, вероятность гибели при этом пилота остается высокой. Желательна установка противокapotажной рамы из трех стальных труб, сваренных треугольником, кроме того включения бронеспинки с креслом летчика в конструкцию противокapotажной рамы. Верхняя часть рамы должна находиться на 12 см выше головы летчика.

- Все доработки были проведены на самолете С.8-4, я поднял его в воздух в середине августа. В полете на малой высоте я не уставал изумляться насколько изменилась машина: прекрасный обзор вперед, температура масла в пределах нормы, двигатель работает как часы, никакого темного шлейфа за самолетом не тянется. Самолет легко выполнил все фигуры высшего пилотажа. Посадка прошла нормально.

- Я передал самолет для облета команданту Паэзу и летчикам из 22-й группы. Все остались довольны. Группа получила 13 одноместных «Рат» и одну двухместную, после чего вновь обрела боеспособность. Летчики стали помногу времени проводить в небе, отрабатывая высший пилотаж и групповую слетанность в ожидании визитов высоких гостей. Группа самолетов «Рата» принимала участие в парадах в честь Дня победы в гражданской войне, юбилею военно-морских сил. К дальнейшей истории истребителя И-16 в испанских ВВС я уже не имел никаких отношений.

В дополнение к воспоминаниям летчика следует заметить, что повсеместной практикой стал демонтаж фюзеляжных пулеметов из-за проблем с синхронизацией. Совершенно точно установлено, что в период с августа 1946 г. по декабрь 1948 г. в Табладе базировались истребители И-16 с бор-

товыми кодами С.8-12, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 45 и 52. На конец 1946 г. 22 самолета считались пригодными к полетам, они базировались в Табладе; еще пять проходили технический осмотр и ремонт в Севилье. Самолеты с бортовыми кодами «С.8-16» и «С.8-38» базировались в Мороне.

В 1947 г., до осени, служба И-16 в ВВС Испании шла, как здесь говорят, «без трудностей, но и баз славы». Однако в конце сезона один И-16 разбился на посадке. Пригодными к полетам числилось 15 самолетов, остальные находились на ремонте или просто простаивали по причине нехватки запасных частей.

Трагический случай имел место под занавес 1948 г. Лейтенант резерва Франсиско Хозе Диас на самолете «С.8-29» совершал утром 29 декабря тренировочный полет в составе группы, которую возглавлял командант Гарсия Перес. Неожиданно «Рата» Диаса перешла прямо над аэродромом Таблада в вертикальное пикирование. Самолет врезался прямо в центре летного поля, летчик не предпринял видимых попыток покинуть машину.

Потери «Рат» в летных происшествиях и катастрофах продолжались. В конце 1949 г. в воздух поднималось всего восемь истребителей, шесть из Таблады, два - базировались в Мороне. Пятнадцать самолетов находилось на ремонте. К концу 1950 г. в воздух поднималось только два И-16, один - из Таблады, второй - из Морона.

В 1952 г. отмечено всего два летных происшествия с участием истребителей И-16. Самолеты этого типа достаточно редко поднимались в воздух - испанцы стремились как можно дольше продлить срок эксплуатации и беречь ресурс. Одно из этих происшествий описал в письме Фермину Тордесиласу команданте Гарсия Перес:

- ...Севилья, 9 июня 1952 г. Дорогой Фермин, в субботу самолет капитана дель Рио трижды перевернулся, а мы имели случай дважды убедиться в эффективности противокapotажной рамы. Только благодаря этой конструкции два летчика сохранили себе жизни.

- При взлете самолет лейтенанта Лопеса Браво правой опорой шасси налетел на руль высоты и стабилизатор капитана дель Рио. Воздушный винт самолета Браво поропорол обшивку фюзеляжа второго истребителя. Дель Рио уже успел дать полный газ мотору, но после отрыва от земли ис-

требитель сорвался в штопор, после которого трижды перевернулся.

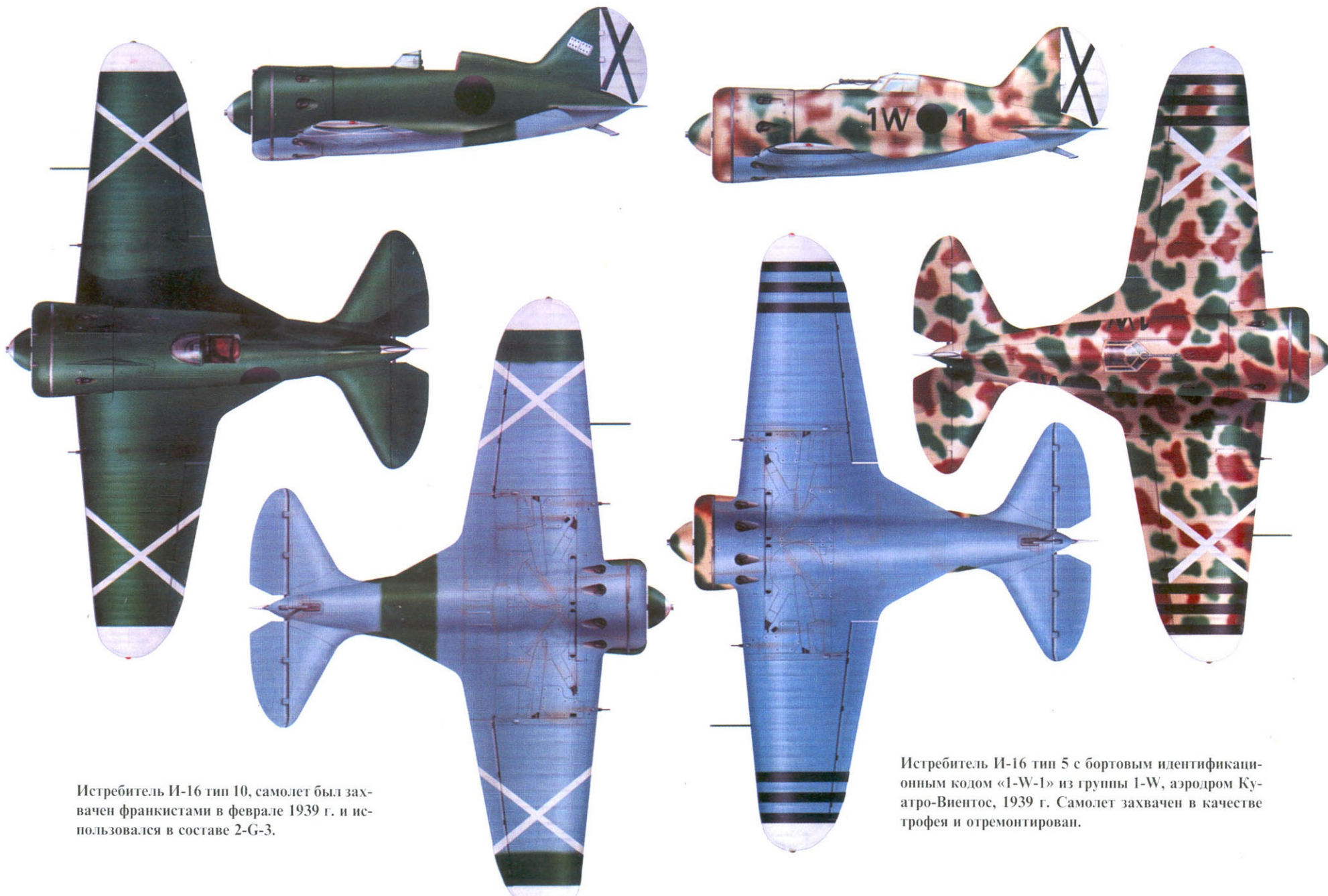
Второе летное происшествие имело место 13 августа, летчик Алехандро Фери погиб.

Одним из летчиков, налетавших после окончания второй мировой войны значительное количество часов на И-16, являлся капитан Эдурдо Альварез де Рементерия. На самолетах С.8-12, 23, 24, 25, 26, 32, 37, 39, 41 и 43 он налетал 307 ч 08 минут. Де Рементерия выполнил на И-16 рискованный высотный перелет по маршруту Севилья-Малага-Тетуан-Севилья, чтобы не замерзнуть он набил под комбинезон газеты.

Сразу после подписания с США Договора об оказании военной помощи в августе 1953 г. стало ясно - закат эпохи «Раты» наступил. На последнем исправном И-16 с бортовым кодом «С.8-25» летали самые опытные инструкторы училища в Мороне. В апреле и мае Мигель Энтрена провел показательные воздушные бои с истребителем CR.32 - испанские ВВС прощались с «Чирри». 15 августа Энтрена последний раз поднял в небо «Рату». В его летной книжке появилась запись: «самый последний полет на самолете «Рата» из всех истребителей этого типа».

Помимо боевых подразделений и авиационного училища, имеется информация об использовании одного испанского И-16 для разного рода летных экспериментов в Centro de Estudios y Experiencias, расположенного на аэродроме Куатро-Винтос в окрестностях Мадрида. На этой «Рате» летали летчики-испытатели Гилберт, Бенедет и Арести.

Все «Раты» были утилизированы. К сожалению командование ВВС Испании того периода проявило недальновидность, не сохранив для истории хотя бы один самолет. Советское происхождение «Раты» здесь совершенно не причем. Испанцы легко пускали под нож финские, германские, итальянские, голландские, чехословацкие, польские, британские и американские самолеты. Возможность собрать уникальную коллекцию летательных аппаратов была бездарно упущена.



Истребитель И-16 тип 10, самолет был захвачен франкистами в феврале 1939 г. и использовался в составе 2-G-3.

Истребитель И-16 тип 5 с бортовым идентификационным кодом «1-W-1» из группы 1-W, аэродром Куатро-Вientos, 1939 г. Самолет захвачен в качестве трофея и отремонтирован.

И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-171» из 1-й эскадрильи. 1938 г.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-177» из 4-й эскадрильи, аэродром Лос-Монхос, 1938 г.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-170» из 4-й эскадрильи. На самолете летал Педро Руэда.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-274» из 4-й эскадрильи.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-267» из 6-й эскадрильи.



И-16 с бортовым идентификационным кодом «СМ-272» из 6-й эскадрильи.



И-16 тип 10 с бортовым идентификационным кодом «СМ-160» из 6-й эскадрильи.



И-16 тип 10 из 4-й эскадрильи. На самолете летал Антонио Ариас.

