

Вернуться к оглавлению

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

79

**БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ
ИСТРЕБИТЕЛЕЙ-ТРИПЛАНОВ
ФОККЕР Dr I**



В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Фоккер FI 102/17 риттмейстера Манфреда фон Рихтгофена и обер-лейтенанта Курта Вольфа, Jasta 11, Маркибике, сентябрь 1917 г.

Фоккер FI 103/17 лейтенанта Вернера Фосса, Jasta 10, Марки, сентябрь 1917 г.

Фоккер Dr I 152/17 риттмейстера Манфреда фон Рихтгофена, JG I, Авиени-ле-Сик, март 1918 г.

Фоккер Dr I 454/17 лейтенанта Лотара фон Рихтгофена, Jasta 11, Авиени-ле-Сик, март 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта Вернера Штейнхаузера, Jasta 11, Авиени-ле-Сик, март 1918 г.

Фоккер Dr I 588/17 лейтенанта Рихарда Венцля, Jasta 11, Каппи, апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 545/17 лейтенанта Ганса Вейсса, Jasta 11, Каппи, апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 425/17 риттмейстера Манфреда фон Рихтгофена, JG I, Личель, март 1918 г.

Фоккер Dr I 564/17 лейтенанта Вернера Штейнхаузера, Каппи, апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 425/17 риттмейстера Манфреда фон Рихтгофена, JG I, Каппи, апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 204/17 вице-фельдфебеля Пауля Баумера, штафель Бёльке, Марки, начало марта 1918 г.

Фоккер Dr I 190/17 лейтенанта Отто Лёффлера, штафель Бёльке, Марки, март 1918 г.

Фоккер Dr I 195/17 лейтенанта Германа Валлендора, штафель Бёльке, Халлон-Ост, май 1918 г.

Фоккер Dr I 413/17 обер-лейтенанта Карла Болле, штафель Бёльке, Халлон-Ост, май 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта Германа Фроммхерца, штафель Бёльке, Халлон-Ост, май 1918 г.

Фоккер Dr I 204/17 вице-фельдфебеля Пауля Баумера, штафель Бёльке, Халлон-Ост, май 1918 г.

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ТРИПЛАНОВ

FOKKER Dr I

В ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ



Дебют

Блестящий голландский авиаконструктор Энтони Фоккер получил международное признание после создания истребителя-моноплана «Эйндеккер». Вооруженный синхронным пулеметом самолет появился на фронте в 1915 г. Истребители E-серии господствовали в воздухе до начала 1916 г. В небе Вердена весной и летом 1916 г. монопланы Фоккера встретились с более совершенными французскими истребителями-полуторапланами «Ньюпор 11».

Окончательная точка в доминировании «Эйндеккеров» в период битвы на Сомме, в июле, с появлением более маневренных британских бипланов, таких как DH.2 и FE.8 Звезда Энтони Фоккера закатилась, в дальнейшем он уже не сумел вернуть себе репутацию создателя лучших германских истребителей.

Опытные германские летчики вроде Освальда Бёльке и Рудольфа Бертольда не уставали доказывать необходимость разработки и принятия на вооружение легких истребителей-бипланов, но командование Fliegertruppe (воздушные войска) и Idflieg (инспекторат авиации) не спешило делать выводы из настоятельных пожеланий фронтовых пилотов. Тем не менее, капля камень точит - в марте 1916 г. Idflieg выдало заказ на истребители-бипланы фирме Галберштадт, было закуплено 12 самолетов D.I. Позже появился D.I конструкции Фоккера, истребитель был оснащен 120-сильным рядным двигателем Мерседес D II и вооружен одним пулеметом. Машина Фоккера не стала конструкторской удачей, из-за фатальных случаев отрыва верхнего крыла в полетах самолеты быстро отозвали с фронта.

Оснащенные ротативными двигателями Оберрусель истребители Фоккер D II и D III получились несколько более удачными, но они проигрывали самолетам «Альбатрос» D I и D II. «Альбатросы» различных вариантов составляли львиную часть истребительной авиации Германии на протяжении всего 1917 г. и до середины 1918 г.

В феврале 1917 г. на вооружении морской авиации Великобритании появились трехкрылые истребители фирмы Сопвич. Трипланы произвели огромное впечатление на германских летчиков-истребителей. Нельзя сказать, что самолет-триплан стал новинкой для авиаконструкторов, работы по трипланам велись еще в предвоенные годы, но триплан фирмы Сопвич стал первым массовым самолетом с тремя крыльями. Легкий трехкрылый истребитель с мощным двигателем (сначала 110-сильный Клерже 9Z, затем - Клерже 9b мощностью 130 л.с.) был обречен на успех.

В руках опытных пилотов Сопвич Триплан по всем статьям превосходил германские «Альбатросы». Ритмейстер Манфред фон Рихтгофен впервые провел



1. Командир JG I ритмейстер Манфред фон Рихтгофен (крайний справа) с Константином Крефтом, Энтони Фоккером (второй слева) и Куртом Вольфом.

воздушный бой с трипланом в апреле 1917 г. Позже Рихтгофен писал:

- ...Сопвич Триплан является лучшим истребителем, из тех, которые имеет противник. Он обладает лучшей скороподъемностью, более маневренный, не теряет высоты при выполнении виража, обладает хорошими скоростными качествами и уверенно пикирует.

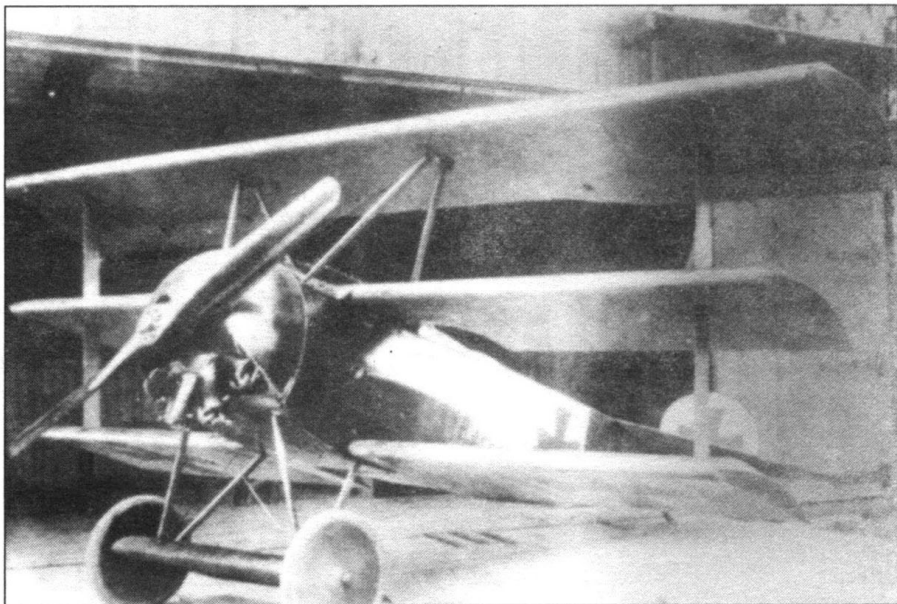
Друг Рихтгофена, легчик-ас из Jasta 11, Курт Вольф подчеркивал, что Триплан превосходит «Альбатрос» D III по скорости, скороподъемности и маневренности.

Инспекторат авиации долго раскачивался в отношении выдачи заказа на постройку прототипов истребителей-трипланов. Фоккер начал работу по триплану не дожидаясь официального предложения - в начале 1917 г. Первой итерацией можно считать два экспериментальных биплана с моторами Мерседес D VI мощностью 160 л.с. Третий экспериментальный биплан (фирменное обозначение D VI)

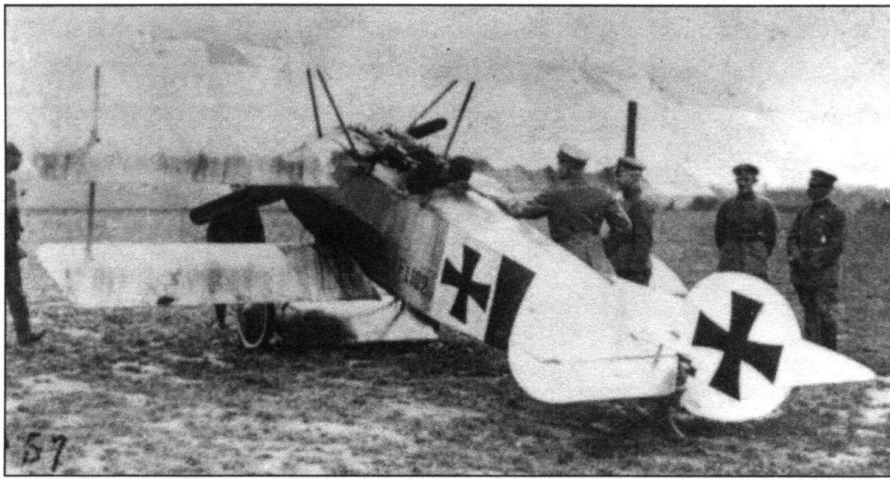
был оснащен ротативным мотором Оберрусель Uг II, который являлся копией 110-сильного французского двигателя Ле Рон.

Самолет D VI строился как демонстрационный истребитель для Австро-Венгрии. Конструкция получила развитие в виде триплана (позже данный вариант получил обозначение V4, изделие номер 1616). В виде триплана был построен четвертый прототип. Этот самолет также обозначался D VI (позже - V5, изделие номер 1697), он стал прототипом истребителя Dg.1.

Истребитель Фоккера являлся полностью самостоятельной конструкцией, а не копией самолета Сопвич Триплан. Голландец делал свою машину на базе своих революционных полуторапланов V1 - V3. Элероны имелись только на верхнем крыле, они имели аэродинамическую компенсацию. Два нижних крыла имели примерно одинаковые хорды, хорда нижнего крыла - чуть короче хорды верхнего.



На Фоккере F I 102/17 барон фон Рихтгофен одержал 61-ю победу, на этом самолете погиб Курт Вольф. Капот и диски колес окрашены в темный цвет, предположительно оливково-коричневый, но возможно и в красный.



31 августа 1917 г. Энтони Фоккер показывает новейший истребитель (F I 102/17) генералитету кайзеровской армии, аэродром Jasta 11, Маркибике. Сам Фоккер сидит в кабине, руку на фюзеляж положил генерал-майор фон Лоссберг, рядом с ним стоит Манфред фон Рихтгофен. Второй справа - адъютант JG I Карл Бодениц, крайний справа - лейтенант Ганс Адам из Jasta 6. Обратите внимание на скругленную в плане переднюю кромку стабилизатора - характерное отличие пресерийных самолетов.

Количество подкосов Фоккер сумел свести к минимуму.

Самолет V4 успешно прошел испытания и был запущен в серию. 14 июля 1917 г. фирма получила заказ на 20 истребителей (включая четыре прототипа, три последних из которых получили обозначение F I, серийные номера этих машин 101/17, 102/17 и 103/17). Позже самолеты получили обозначение Dr.1 («Dr» - Dreidecker, триплан), а заказ был увеличен до 320 экземпляров. Вооружение самолета состояло из двух синхронных пулеметов Шпандау 08/15 (германский вариант известного пулемета Максима).

Самолет F I 101/17 был испытан на прочность вплоть до разрушения (испытания на разрушение проводились 11 августа 1917 г.). Два других F I были направлены во Францию для проверки в боевых условиях. Самолеты поступили в Argée-Flug-Parc 4 (AFP 4, армейский авиационный парк), затем в Jagdgeschwader Nr 1 риттмейстера Манфреда фон Рихтгофена. Jagdgeschwader Nr 1 в тот период дислоцировался в районе Куртрэ.

JG-1 стал первой германской истребительной эскадрой. В гешвадер входило четыре штаффеля - Jastas 4, 6, 10 и 11. Закономерно, что первым командиром первого истребительного соединения стал самый результативных пилот германской авиации - Манфред фон Рихтгофен. В JG I служил в высшей степени компетентный офицер инженерной службы - лейтенант Константин Крефт. Рихтгофену и Крефту предстояло дать путевку в жизнь новейшему истребителю.

Антони Фоккер лично был хорошо знаком с Манфредом фон Рихтгофеном. Ас периодически появлялся на заводе в Шверине, где Фоккер информировал его о последних новинках. 25 июля Рихтгофен заявил своим летчикам: «Скоро вы получите самолет Фоккера, которые бу-

дет забирать вверх подобно обезьяне и вертеться аки черт!»

Фоккер поддерживал отношения не только с Рихтгофеном, но и другими ведущими асами. Конструктор выслушивал пожелания летчиков.

Два триплана Фоккера появились на фронте в конце августа. Конструктор доверил опробовать свое чудо-оружие в боевых условиях трех выдающимся пилотам: Рихтгофену, командиру Jasta 11 обер лейтенанту Курту Вольфу и агрессивному штаффельфюреру Jasta 10 лейтенанту Вернеру Фоссу. Погода не благоприятствовала полетам вплоть до вечера 28 августа. В тот вечер Фосс, наконец, опробовал в полете F I 103/17, возможно тогда же на 10/17 слетал фон Рихтгофен.

31 августа на аэродром в компании командующего 4-й армией генерала Секта фон Арнима, генерал-майора Генерального штаба фон Лоссберга прибыл сам Тони Фоккер. Фоккер славился еще и как кинооператор-любитель, в тот день он не мог не прихватить с собой кинокамеру. Все VIP'ы жаждали увидеть триплан в полете. Конструктор перед полетом снимался в кабине F I 102/17. Эти снимки породили легенду, согласно которой якобы сам конструктор показал в воздухе новый истребитель германскому генералитету. На самом деле летал кто-то из пилотов JG I.

За демонстрацией последовала активная рекламная кампания нового самолета. Между тем, два прототипа забрали из гешвадера Рихтгофена. Сам Рихтгофен оказался в госпитале, после ранения, полученного 6 июля в воздушном бою с FE.2 из 20-й британской эскадрильи. Ему крупно повезло - не взирая на весь свой опыт и 57 побед, ас едва не сыграл в ящик.

Рихтгофен вернулся к командованию JG I в середине августа, уже в первом после лечения боевом вылете барон одержал свою 58 победу. В тот день, 16 август-

та, фон Рихтгофен летал на красном «Альбатросе» D V 2059/17. Через десять дней командир сбил 59-й самолет противника. Почти все победы Манфред фон Рихтгофен одержал, летая на «Альбатросах» D II, D III и D V, лишь несколько самолетов он сбил на Галберштадте D II.

Нет оснований полагать, будто бы Рихтгофен прилагал серьезные усилия для продвижения на фронт трипланов, просто элементарная логика говорит в пользу передачи новейших истребителей лучшим пилотам. Ротативные двигатели не пользовались популярностью у немецких летчиков - триплан Фоккера обладал исключительной маневренностью, но не добирал в скорости. Рихтгофен отдавал предпочтение именно «собачьей схватке», где на первый план выходили как раз маневренные качества самолета. Риттмейстер являлся выдающимся пилотом, но помимо Рихтгофена в Германии имелось немало других опытных летчиков-истребителей, многие из них превосходили аса № 1 в искусстве воздушной акробатики.

В апреле 1918 г. Манфреду фон Рихтгофену обер-лейтенант Петер Лампель (бывший пилот бомбардировщика, ставший журналистом) задал вопрос:



Риттмейстер Манфред фон Рихтгофен стоит у колеса Фоккера триплана. Обратите на прикрепленную к капоту двигателя табличку завода-изготовителя. Любимой породой собак многих немецких летчиков являлся дог. У барона был датский дог по кличке «Мориц». Цвет самолета и масть собаки по данной фотографии установить не представляется возможным.



61-й жертвой Рихтгофена стал Сопвич «Пап» из 46-й эскадрильи. Барон сбил британский истребитель 3 сентября 1917 г. В этот день на аэродроме Маркибике находился Энтони Фоккер. Фоккер снял подбитый британский истребитель кинематографическим аппаратом. Кадр из фильма, в центре - Рихтгофен и Фоккер, крайний слева - лейтенант Эбергард Монике (11 побед). Фоккер облачился в шлем и кожаное пальто лейтенанта А.Ф. Бёрда, pilota «папа».

- Нужна ли страсть в полетах?

Ас ответил:

- Нет! Абсолютно не много! Наверное, я скорее ощущаю себя кавалеристом, а не пилотом. В полетах для меня нет ничего особенного. Я даже никогда не делаю петли - никогда! Я даже запрещаю своим летчикам выполнять петли. Нам не нужна воздушная акробатика. ... В бою я просто стараюсь зайти в хвост противнику и метко отстреляться. Первой мишенью обычно является наблюдатель, второй - летчик неприятельского аппарата. Выводя из строя наблюдателя, я лишая противника возможности обороняться. Я повторюсь - для меня важен воздушный бой, а не воздушная акробатика.

Подобно своему учителю Освальду Бёлке, фон Рихтгофен стремился к простоте ведения воздушного боя. Подойти поближе и метко выпустить очередь - триплан вполне годился для такой тактики.

В бой

Спроси любого: «На чем воевали немецкие летчики в Мировую войну». В большинстве случаев ответ прозвучит банально: «На трипланах Фоккера». Устоявшееся мнение обязано самолету, на котором летал красный барон. Слава Рихтгофена затмила факт сравнительно короткого периода использования истребителей-трипланов конструкции Фоккера на фронте. Если «Альбатросы», а в 1918 г. истребители Фоккер D VII имелись абсолютно во всех Jastas, то трипланы Dr.1 состояли на вооружении лишь

15 стаффелей, причем в количестве один-два (больше - редко) на стаффель. К тому же трипланов построили всего 320 штук, а тех же Фоккеров D VII - намного больше.

К примеру, даже в сентябре 1918 г. Фоккер D VII оставался основным истребителем германской авиации, а в войсках имелось еще и 327 «Альбатросов» D V и D Va. В мае 1918 г., когда на фронте появились первые Фоккеры D VII общее число «Альбатросов» в строевых подразделениях достигало 1000! На этом фоне число трипланов, особенно в период с февраля по май 1918 г., можно считать сравнительно небольшим.

Объяснение столь широкой популярности самолета Dr.1 у любителей авиации достаточно простое. Пусть трипланов было не так много, зато какие пилоты на них летали: фон Рихтгофен со своим «Цирком», Фосс, Йозеф Якобс.

Кавалер Pour le Merit риттмейстер барон Манфред Зигфрид фон Рихтгофен первый боевой вылет на истребителе Фоккер Dr.1 выполнил утром 1 сентября 1918 г. - на следующий день после презентации самолетов 102/17 и 103/17. Эти самолеты не перекрашивались в цвета Рихтгофена (красный) или 11-го стаффеля. Истребители сохранили оригинальную заводскую окраску - оливково-коричневый/светлый серо-голубой камуфляж. Опознавательные знаки в виде черных крестов на белом фоне имелись на крыльях и фюзеляже. Рули направления - белые, нижние поверхности - светлые серо-голубые.

Риттмейстер поднялся в воздух в 7 ч

50 мин утра - Рихтгофен возглавил группу «Альбатросов» D V. В районе Зоннебеке, над контролируемой германскими войсками территорией, Рихтгофен перехватил двухместный британский самолет - «очень бесстрашно летевший» RE.8 из 6-й эскадрильи. Англичанин находился в воздухе уже час, экипаж аппарата корректировал огонь своей артиллерии по району восточнее Ипра.

В момент атаки фон Рихтгофен успел разглядеть выражение крайнего недоумения на физиономиях британцев. Англичане привыкли, что триплан - это самолет фирмы Сопвич. Возможно, парни увидели в триплане своего защитника от четверки «Альбатросов». Никто и никогда уже не узнает о мыслях двух человек из экипажа RE.8. Рихтгофен одержал свою очередную победу, оба британца погибли. Барон говорил, что наблюдатель не сделал ни малейшей попытки воспользоваться для обороны пулеметом, видимо был уверен в своем заблуждении относительно Сопвича Триплана.

В этот день были сняты одни из самых известных кадров воздушной войны периода Первой мировой войны. На аэродроме 11-го стаффеля в Маркебике все еще оставался Тони Фоккер со своей верной кинокамерой. Именитый кинолюбитель запечатлел для истории процесс выкатки из ангара триплана 102/17. Затем механики запустили двигатель - Фоккер все снимал. К машине подошел Сам, в смысле Рихтгофен. Барон одел кожаный шлем на перевязанную голову, забрался в кабину. Перед разбегом фон Рихт-



Сладка парочка - Вернер Фосс и его верный триплан Фоккер F I 103/17. F I 103/17 - второй из двух предсерийных самолетов, переданных для проверки боевых возможностей в JG I. Лейтенант Фосс командовал 10-м штаффелем, имел репутацию агрессивного летчика-истребителя. Ему по душе пришлись летные качества триплана. На F I 103/17 стоял трофейный ротативный двигатель Гном (№ T6247J) мощностью 110 л.с. Двигатель был снят с истребителя Ньюпор-17 из 60-й эскадрильи. Обратите внимание на рожищу, изображенную на капоте. Рисунок выполнен в стиле раскраски японских воздушных змеев. Японский след в дизайне выглядит закономерным. Текстильная фабрика, расположенная в родном городе Фосса Крифельде, имела тесные бизнес-связи с Японией. Японские змеи у детишек из Крифельда были любимыми игрушками.

гофен опробовал пулеметы, а потом триплан взлетел. Примерно в это же время Фоккер снял фильм, главные роли в котором сыграли F I 103/17 и Вернер Фосс.

3 сентября Рихтгофен одержал 61-ю победу в воздушном бою - сбил Сопвич «Пап», который пилотировал лейтенант Бёрд из 46-й эскадрильи. Бёрд отчаянно сражался, не взирая на откровенной уступавший истребителю противника по характеристикам свой самолет. Рихтгофен писал в рапорте о том бое:

- Группа из пяти аэропланов 11-го штаффеля вступила в бой с одноместными истребителями Сопвич на высоте 3500 м. Я атаковал один из самолетов противника. После длительного и ожесточенного боя, я принудил неприятельский аппа-

рат приземлиться недалеко от Бусбеку. Я уверен, что моим противником являлся чрезвычайно опытный летчик, он продолжал отвечать огнем, даже когда высота уменьшилась до 50 м. Самолет Фоккер триплан F I № 102/17 абсолютно превосходит британский Сопвич.

Последнее утверждение Рихтгофена сложно назвать откровением, так как «Пап» появился на фронте еще в октябре 1916 г., осенью 1917 г. он считался устаревшим по всем статьям. Бирд сел недалеко от аэродрома 11-го штаффеля. К месту посадки немедленно выехала группа летчиков во главе с Рихтгофеном. К пилотам присоединился Тони Фоккер со своим неизменным синематографическим аппаратом. Фоккер, словно заправский

репортер, без устали снимал Рихтгофена и Бирда, Рихтгофена и сбитый им «Пап», Рихтгофена и его боевых камрадов.

Многие британские пилоты, не подозревавшие о появлении у противника истребителей нового типа, считали триплан с германскими опознавательными знаками вестником несчастья. Вот как описывал с чужих слов воздушный бой 3 сентября летчик 46-й эскадрильи Артур Голд Ли:

- Пятерка самолетов звена А сошлась с «Цирком» Рихтгофена в отчаянной схватке. «Пап» по всем статьям уступал «Альбатросу» D V. Бой с нашей стороны сводился к стремлению летчиков оказаться сбитыми. Мак и Бирд оказались на земле, в «Гунландии». Ашер сумел добраться до линии фронта. Наши парни рассказывали, будто бы один гун летал на красном триплане. Я думаю, что это был трофейный триплан из состава нашей морской авиации.

Ли описал бой в своей книге «Без парашюта», которая вышла уже после войны. Ли знал, что Бирда сбил Рихтгофен, а Рихтгофен прочно ассоциировался с истребителем красного цвета - так появился «красный» триплан. На самом деле F I 102/17 не был красным, есть мнение, что в красный цвет, возможно, были окрашены лишь капот двигателя и диски колес.

Имея на своем счету 61 победу, Рихтгофен 6 сентября отбыл с фронта в отпуск. Обрато он вернулся лишь 23 октября. Сегодня уже вряд ли возможно установить, кто из летчиков сражался на самолете 102/17 в начале сентября. Считается, что чаще всего на этом триплане летали командир Jasta 4 Курт фон Дюринг (в отсутствие Рихтгофена командовал JG I), Ганс Адам из Jasta 6 и Курт Вольф. Вольф прибыл на фронт из госпиталя 11 сентября.

Фосс навесил завод в Шверине на несколько дней, чтобы испытать новый V5, даты короткого визита установить не удалось. Точно известно, что 3, 5 и 6 сентября Вернер Фосс находился на фронте - в эти дни зафиксированы сбитые им самолеты противника.

Всего Фосс одержал десять побед в воздушных боях за период нахождения триплана 103/17 в 10-м штаффеле. Опять же нельзя сказать, сколько из этих десяти побед он одержал именно на триплане. В австрийских архивах нашлось только одно документальное подтверждение побед Фосса на триплане: 25 октября 1917 г. ас одержал три победы - все на триплане. Возможно, Фосс сбил на триплане еще несколько самолетов, но никак не 21, как указывается в большинстве его биографий.

В настоящее время Вернер Фосс по известности в качестве пилота триплана уступает только фон Рихтгофену. Красный барон называл Фосса «мой ближайший соперник», между асами шло отчаянное соревнование кто больше собьет. Тем не менее, Фосс и Рихтгофен остава-



Механики из 10-го штаффеля позируют на фоне самолета 103/17. Над капотом видна голова ефрейтора Карла Тимма - моториста Вернера Фосса. Нижние поверхности самолета окрашены светлой серо-голубой краской, верх - обычный для самолетов Фоккера оливково-коричневый (хаки). Капот вероятно окрашен в ярко-желтый цвет 10-го штаффеля, есть мнение, что капот не перекрашивали и он остался в заводской оливковой окраске.

лись большими друзьями. Рихтгофен неоднократно навещал семью Фосса, проживавшую в захолустном городишке Крифельд. Свои визиты ас не прекратил и после гибели друга-соперника.

Оба летчика начинали свой боевой путь в престижном 2-м штаффеле, известном как штаффель Бёльке. Как и Рихтгофен, Фосс был в прошлом кавалеристом, служил во 2-м Вестфальском гусарском полку. В составе Jasta 2 Фосс одержал 25 побед всего за четыре месяца, 17 марта был награжден Рыцарским крестом с мечами королевского дома Гогенцоллернов (в просторечии - «Гогенцоллерн»). 8 апреля Фосс был удостоен высшей награды - Pour le Merit, через пять дней асу исполнилось 20 лет.

Фосс был из тех, кого называют пилотами от бога. Сразу несколько германских источников подтверждают победу Фосса 18 марта 1917 г. - упавший под Бойлле VE.2, вторая победа аса за несколько минут. В районе падения британского аппарата Фосс заметил германскую кавалерию, поэтому посадил свой «Альбатрос» в надежде отколупнуть кусочек VE.2 на сувенир.

Кавалерия действительно была германской, но конники на всех порах мчались от преследовавших их британских патрулей. Тем не менее, Фосс успел снять оба Льюиса с британской машины. Летчик вручил пулеметы конникам с просьбой подтвердить свою победу. За-

тем Фосс поджег неприятельский аппарат. История не будет полной без упоминания о дальнейшей судьбе экипажа VE.2. Оба англичанина попали в плен, но летчик скончался от полученных ран. Наблюдатель лейтенант П. Ван Бэрли говорил, что их уже на земле расстрелял из пулеметов своего истребителя удачливый немецкий пилот. Вот тебе и рыцарь Фосс...

Известен еще один сомнительный эпизод в карьере Фосса. 5 июня 1917 г. он вновь подбил двухместный британский самолет. Экипаж посадил поврежденную машину. Фосс обстрелял беспомощных англичан из пулеметов. Как потом объяснял немец, он хотел помешать британцам поджечь самолет.

Фосс с пренебрежением относился к блеску военного мундира и к кастовости офицерского корпуса. Частенько ас щеголял в потертой куртке без наград и знаков в различия, копался в моторе вместе со своими механиками-унтерами. Вместе с тем, Фосс отличался особой дерзостью в общении с высшими воинскими начальниками. В мае 1917 г., благодаря своему петушину нраву, Фосс нарвался таки на неприятности.

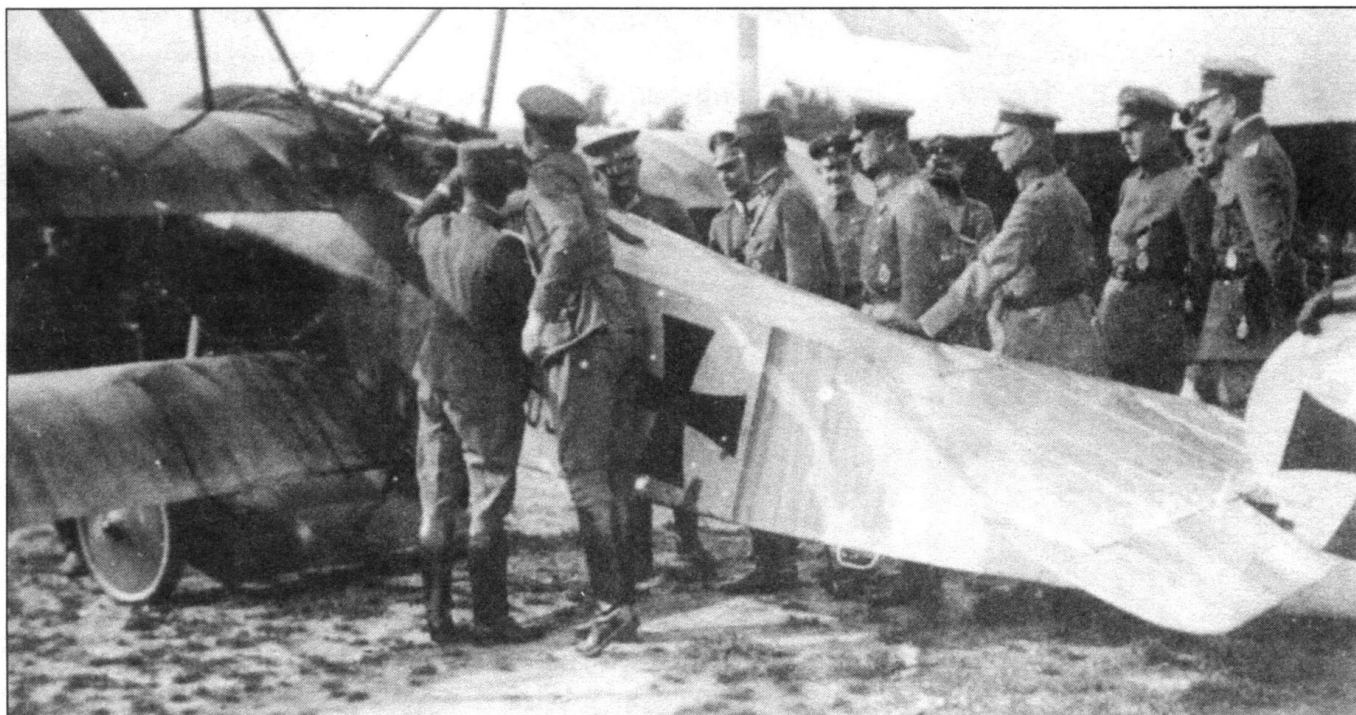
Фоссу не нравился командир штаффеля Бёльке - 31-однолетний гауптман Франц Вальц. Вальц был чрезвычайно опытным летчиком. Фосс вместе с другим юным гусаром лейтенантом фон Лерснером подал рапорт на имя командующего авиацией 2-й армии. Пареньки в

своем рапорте доказывали неспособность Вальца командовать таким элитным подразделением, как штаффель Бёльке. Асы требовали замены командира. По неписанным законам германской военной бюрократии такой рапорт считался той еще выходкой.

Наверху Вальца считали безупречным командиром. Фоссу же предложили компромисс - перевестись в другой штаффель. Столь милостивое отношение к летчику объяснялось только его исключительными боевыми заслугами, в противном случае к нарушитель ордунага были бы приняты самые суровые меры. Из престижнейшего 2-го штаффеля Фосс перешел в обыкновенный Jasta 5.

20 мая Вернер Фосс предстал перед светлые очи командира 5-го штаффеля. В Jasta 5 ас задержался всего на месяц - 28 июня Фосс получил назначение на должность командира Jasta 29. Командиром 29-го штаффеля он числился всего пять дней, после чего последовал новый перевод - командиром в 14-й штаффель. Не взирая на весьма сомнительную командирскую карьеру Фосса, в конце июля Рихтгофен доверил Фоссу 10-й штаффель. Боевой счет Вернера Фосса наконец-то снова начал расти.

6 сентября Фосс на триплане Фоккер F I 103/17 возглавлял группу «Альбатросов» D V из 10-го штаффеля. Примерно в 14 ч 35 мин немецкие истребители перехватили патруль двухместных FE.2d из



Австро-венгерская делегация осматривает самолет F I Вернера Фосса во время визита в JG I, начало сентября 1917 г. Третий слева - наследный принц Отто фон Габсбург, дальше : адъютант Карл Боденшатц, гауптман Вильберг, Кофл из 4-й армии. Четвертый справа - командир JG I обер лейтенант фон Дюринг. Обратите внимание на окрашенный в белый цвет руль направления. Позже руль направления и компас с этого самолета презентовали в качестве сувенира А.П.Ф. Рис-Дэвису.

20-й британской эскадрильи. Капитан Ф. Д. Стивенс, летчик принимавшего участие в бою FE, писал в рапорте:

- Пятерка «Альбатросов», один окрашенный в светло-зеленый цвет триплан...

- Группа самолетов FE была перехвачена пятью «Альбатросами» и одним неприятельским трипланом. Практически сразу триплан зашел в хвост FE.2d V1895 (летчик лейтенант Дж.О. Пилкинтоун, наблюдатель А.Мю Мэтьюз). FE загорелся очень быстро. Вражеский аэроплан вышел из боя курсом на восток.

Рука Фосса не дрогнула - оба англичанина остались в горящем самолете.

10 сентября Фосс сбил три самолета: два «Кэмела» из 70-й эскадрильи примерно в 17 ч, затем в 18 ч 15 мин французский SPAD из SPA 37. Согласно рапортам летчиков 70-й эскадрильи, они сражались с четверкой «Альбатросов» и одним трипланом. На следующий день Фосс вновь летал на 103/17 и одержал не менее трех побед. Утром Фосс атаковал Бристоль из 22-й британской эскадрильи, ранил наблюдателя, но летчик сумел посадить поврежденный самолет на своей территории. Второй его жертвой стал «Кэмел», сбитый вечером - 46-я победа аса. Фосс в очередной раз дрался с «Кэмелами» из 45-й эскадрильи. Британские летчики писали в рапортах, что вели воздушный бой с группой трипланов и «Альбатросов».

Рапорты пилотов убедили британское командование в наличии у немцев истребителей-трипланов собственной конструкции, однако англичане не имели понятия о количестве таких самолетов. Между тем, германец имел на фрон-

те всего два машины. Англичане считали, что трипланов значительно больше. Действительно, такой пилот как Фосс умел создать у противника впечатление о наличии в воздухе сразу нескольких трипланов.

Не секрет - во всех войнах все летчики невольно преувеличивали количество самолетов противника. К примеру опытный летчик капитан Норман МакМиллан докладывал о воздушном бое с двумя трипланами, причем он их «сбил», обоих! На самом деле в том бою принимал участие только один триплан, которым управлял Фосс. Сбили не Фосса, сбил Фосс. Ас отправил на землю «Кэмел» другого аса - лейтенанта О.Л. МакМэкинга (шесть побед). МакМиллан закон-

чил войну, имея на своем счету девять сбитых, после войны ас стал известным авиационным писателем. Вот как он описывал схватку с F I 103/17 в своей книге «В небесах»:

- Очередной день, противная погода, патруль из семи самолетов... Я заметил большую группу самолетов противника - 21 самолет. Среди них было три (!) новейших триплана конструкции Фоккера. Не зная на численный перевес противника, я принял решение атаковать. Я спикировал на один из трипланов, выпущенная мной очередь прошла мимо. Мой самолет провалился вниз, теперь гунны были выше меня. Один из моих ведомых все время держался рядом. Я рванул вперед прямо сквозь строй гуннов.



Вернер Фосс в кабине триплана Фоккер V5 (Dr.1), снимок сделан во время визита Фосса на завод Фоккера в Шверине, сентябрь 1917 г. На самолете временно установлен заголовник.



Лейтенант Курт Вольф, ас с 33 победами из Jasta 11. Вольф погиб 15 сентября в воздушном бою с четверкой «Кэмелов» из 10-й эскадрильи морской авиации Великобритании. В том полете ас летал на самолете F I 102/17.

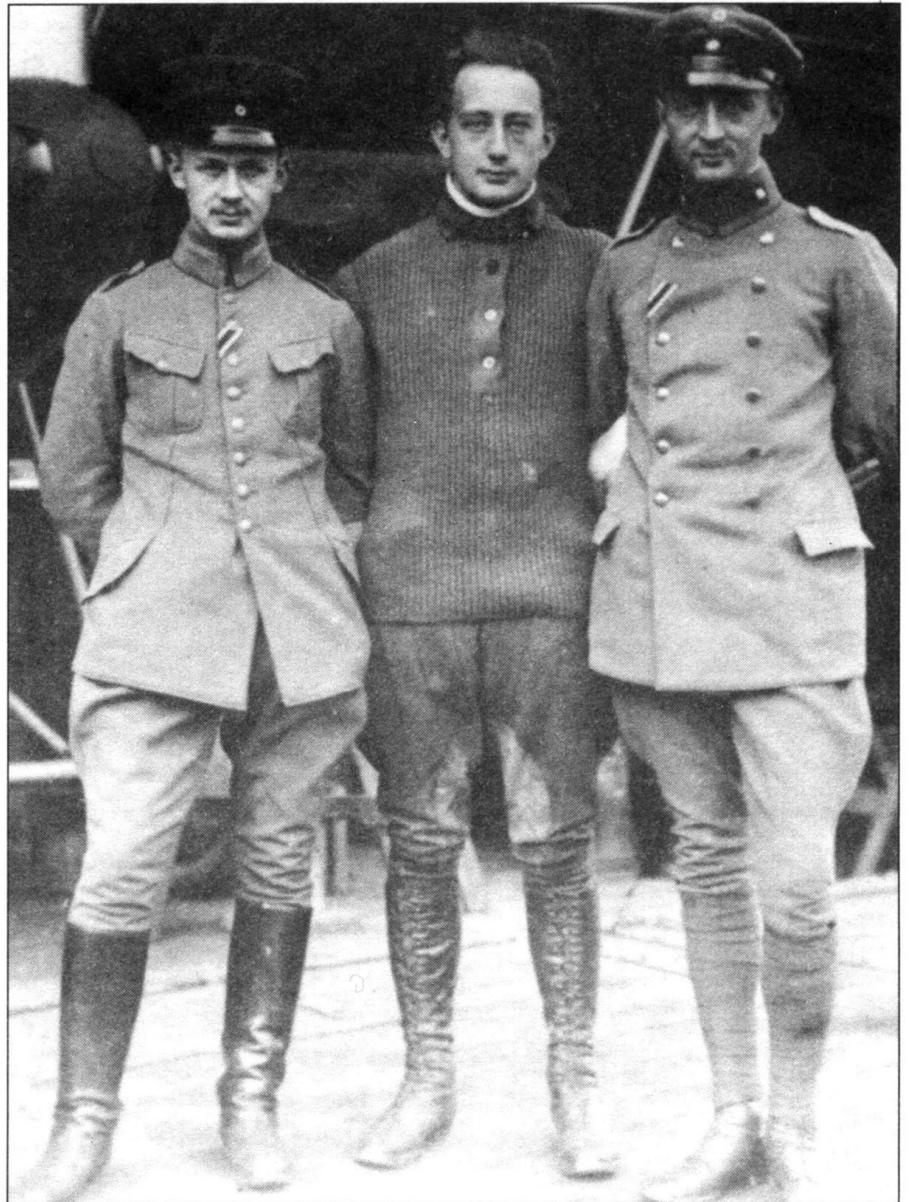
- Правее одного из наших шел триплан. Фоккер пристраивался в хвост «Кэмелу». Летчик «Кэмела» (МакМэкинг) крутил головой и пытался оторваться от непрошеного эскорта. Я видел как триплан подошел на очень короткую дистанцию. Я спикировал на гунна, надеясь сорвать атаку немецкого летчика. Я дал короткую очередь, особенно не надеясь поразить противника - неприятельский аэроплан находился на периферии прицела. Большинство гуннов плохо переносят обстрел, но этот парень был не из того племени. Он обернулся - я хорошо разглядел его лицо. Немецкий истребитель отклонился от курса - пилот направил свою машину в хвост «Кэмелу».

- Я думаю, что пилот «Кэмела» был ранен уже первой короткой очередью, выпущенной с триплана. «Кэмел» даже не пытался маневрировать.

- Я увеличил скорость, стараясь сократить дистанцию до триплана. Неожиданно в ушах отозвался характерный треск пулеметов. Я взглянул вверх - меня атаковали два «Альбатроса», но выше них висел маленький «Кэмел», угрожая противнику.

- Я почти висел на хвосте триплана, когда немец опять оглянулся. Расстояние было столь малым, что я разглядел напряженное выражение лица гунна. Я дал короткую очередь. Триплан накренился, затем его силуэт исчез из сетки прицела. Внизу круто шел к земле «Кэмел». В этот момент триплан вновь появился в поле зрения. «Кэмел» упал на германской стороне фронта.

- Краем глаза я заметил направляющийся к нам одиночный RE.8. Я как раз



Утро 23 сентября 1917 г. Вернер Фосс (в центре) с братьями Отто и Максом позирует на фоне желтонозого Пфальца D III на аэродроме 10-го штаффеля в Марке. Последний снимок Вернера Фосса. Фосс погиб вечером того же дня. Недаром все-таки летчики не любят фотографироваться перед полетом.

заял удобное для стрельбы положение, но триплан в последний момент ускользнул из сетки прицела. Внезапно между мной и противником возник RE.8, рот наблюдателя был широко распахнут от ужаса. Казалось столкновение неизбежно, но летчик двухместного самолета каким-то чудом сумел вывернуть свою машину.

МакМиллан избежал «поцелуя» с RE.8, но пока он отвлекался, триплан опять исчез. «Кэмел» МакМэкинга врезался в землю в окрестностях Сент-Юлиана, а Фосс благополучно вернулся на свой аэродром, где на его счет занесли 47-ю победу.

Гибель Курта Вольфа

Командир Jasta 11 Курт Вольф получил один из новеньких трипланов, когда вернулся на фронт. Вольф пересел на триплан под впечатлением побед Фосса. В составе 11-го и 29-го штаффелей Вольф

одержал 33 победы, был награжден Pour le Merit. Ас считался одной из самых ярких звезд германской истребительной авиации.

Имя Вольфа было хорошо известно британцам, точно так же как фамилии «Рихтгофен» или «Фосс».

За стройный внешний вид и врожденную скромность в штаффеле Вольф получил прозвище «zarte Blumlein» - нежный маленький цветок. Вольф умел быть совсем не деликатным.

Под началом Рихтгофена из Вольфа вырос агрессивный Jagdflieger, Jagdflieger из той породы, которую адъютант JG I Карл Боденшатц называл берсеркерами. 12 сентября Вольфу присвоили очередное воинское звание обер лейтенант. В июле Вольф был ранен в запястье левой руки, после возвращения на фронт он не одержал ни одной победы. Тем не менее со своими 33 победами он являлся четвертым асом Германии, уступая по количе-



Довольный Генрих Гонтерман, командир Jasta 15, ас с 39 победами, в кабине первого поступившего на фронт серийного истребителя Dr.1. Самолет прибыл в штафель 11 октября 1917 г. 30 октября на этом самолете в полете оторвалось верхнее крыло, прославленный «истребитель аэростатов» погиб. Подобные инциденты с первыми Dr.1 происходили не раз и привели к запрету на полеты трипланов. Обратите внимание на нестандартное ветровое стекло.

ству сбитых только фон Рихтгофену, Фоссу и Гонтерману.

Вольф стремился добыть новые лавры и оправдать повышение в звании. 15 сентября в 16 ч 30 мин (германского времени) Вольф взлетел на 102/17 с аэродрома в Маркебике, небо было затянуто плотной облачностью. Считается, что тогда вместе с трипланом Вольфа ушла на задание группа «Альбатосов» D V. Некоторые историки полагают будто бы Вольф несколько раз летал на боевые задания на триплане, вряд ли - слишком мало было отпущено асу времени. Опыт полетов на триплане у Вольфа в любом случае был небольшой.

Четверка «Кэмелов» из 10-й эскадрильи морской авиации Великобритании выполняла патрулирование воздушного пространства с 15 ч 15 мин. Примерно через час британские истребители сопровождали к линии фронта бомбардировщики DH.4. В облачном вечернем небе Вольф оторвался от группы, но продолжил полет в одиночку. Где-то в районе 16 ч 30 мин британского времени «Кэмелы» встретили «Альбатросов». Немцы боя не приняли. В это время «Кэмелов» обнаружили летчики из Jasta 11. Воздушный бой все-таки состоялся.

Вольф также присоединился к своим товарищам. Как и в случае боя четырехдневной давности, англичане в своих рапортах несколько преувеличили силы противника: пять «Альбатросов» и четыре (!) Фоккера триплана. По рапорту лейтенанта Нормана МакГрегора можно составить впечатление о характере схватки. Согласно рапорту МакГрегор подошел к противнику на 25 ярдов прежде чем открыть праздник выстрелом. Вольф пилотировал триплан стремительно, подобно Фоссу, отсюда и домыслы о четырех

трипланах. Вольф не боялся входить в облака, хотя слепой полет мог привести к столкновению с другим самолетом.

В очередной раз осматривая воздушное пространство, МакГрегор увидел падающий триплан. Немецкий летчик, скорее всего, был убит или ранен. МакГрегору засчитали предположительную победу - с Вольфом покончили. Карл Боденшатк сообщил о месте падения истребителя Вольфа - севернее Вервика, в окрестностях деревни Нахтигаль.

Гибель Вольфа основательно подмочила не только трипланы, но и прославленный в веках 11-й штафель.

Гибель Фосса

Через восемь дней после гибели Вольфа летчиков I гешвадера ждал новый удар - с боевого задания не вернулся Вернер Фосс. Утром 23 сентября Фосс одержал свою 48-ю победу и собирался в кампании с братом отправиться в отпуск домой в фатерлянд.

Фосс уже паковал чемоданы. Но вдруг передумал. Возможно он решил использовать остаток дня, чтобы довести свой победный счет до ровного полтинника. Фосс приказал подготовить к полету F I 103/17. К этому времени на капоте двигателя триплана уже была нарисована белой краской рожица, дизайн которой позаимствовали с рисунков на японских воздушных змеях. Среди энтузиастов истории авиации идут ожесточенные споры по поводу цвета окраски капота. Накал страстей по этому поводу превосходит даже ожесточенность споров в отношении формы головок болтов на ведущих колесах танка Pz.Kpfw IV. Еще сохраняется надежда на появление талантливых молодых ученых, способ-



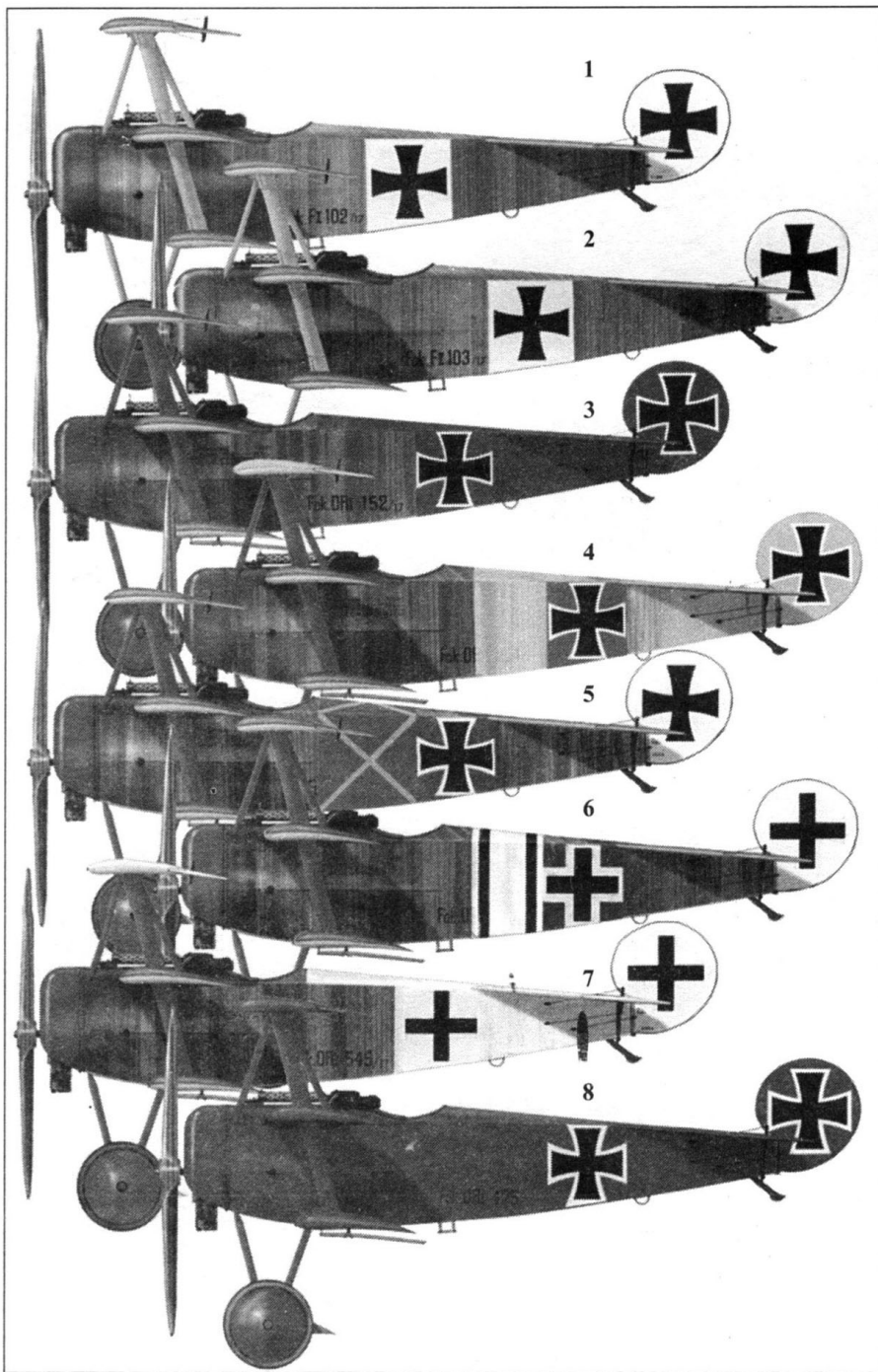
Генрих Гонтерман

ных пролить свет на эти две величайшие тайны истории XX века. Их ждет Нобелевка! В отношении цвета капота самолета F I 103/17 мир раскололся на две части: одни с пеной у рта доказывают, что капот перекрасили в желтый цвет (идентификационный колер Jasta 10), другие утверждают будто бы капот остался в заводской оливково-коричневой окраске.

Ближе к вечеру Фосс в одиночку патрулировал район, прилегающий к линии фронта. Здесь он напоролся на группу SE.5 из 60-й британской эскадрильи. Фосс был один (впрочем отдельные продвинутые энтузиасты говорят, что компанию асу составлял в том полете некий «Альбатрос» красного цвета), но это не помешало ему атаковать. За короткий промежуток времени гунн сбил двух англичан. Фосс надеялся, что его победу подтвердят наземные наблюдатели. Между тем на сцене появилось еще семь SE.5 звена В 56-й эскадрильи. Вскоре к ним присоединились истребители звена С той же эскадрильи.

56-я эскадрилья считалось одной из лучших Королевском авиационном корпусе. Фосс понятия не имел с кем ему придется драться. Оппонентами Фосса являлись самые опытные и результативные асы британской авиации, в том числе Дж.Т.Б. МакКудден (57 побед в общей сложности), Ф. Рис-Дэвис (25 побед), Р.А. Мэйбери (21 победа), Г.Х. Боумэн (32 победы), Р.Т.С. Хойдж (28 побед), К.К. Маспратт (8 побед). Самый логичный поступок любого нормально летчика в тех условиях - как можно скорее уносить ноги, тем более, что SE.5 не могли догнать триплан.

Фосс являлся летчиком, агрессивным до безрассудности. Скорее всего, Фосс вознамерился завалить одного-двух противников, а после уже сделать ноги в смысле крылья. Надо сказать, основания для самоуверенности у Фосса имелись. За



1. Фоккер FI 102/17 рittмейстера Манфреда фон Рихтгофена и обер-лейтенанта Курта Вольфа, Jasta 11, Маркибике, сентябрь 1917 г.

Самолет FI 102/17 был презентован Рихтгофену в августе 1917 г. 15 сентября на этом самолете был сбит и погиб обер-лейтенант Курт Вольф. Предсерийные FI целиком окрашивались в светлый серо-голубой цвет, поверх которого наносились узкие полосы оливково-зеленого цвета, создавая эффект камуфляжа. Нижние поверхности оставались чистыми серо-голубыми. Капот двигателя и диски колес скорее всего оливково-коричневые. В нижней части руля направления нанесен серийный номер 1729.

2. Фоккер FI 103/17 лейтенанта Вернера Фосса, Jasta 10, Марки, сентябрь 1917 г.

На самолете FI 103/17 (Wk-Nr 1730 на руле направления) летал командир Jasta 10 Вернер Фосс. Окраска машины идентична окраске другого предсерийного FI - самолета 102/17: Капот двигателя или сохранил заводской оливковый цвет, или был перекрашен в желтый - цвет 10-го штафеля. Руль направления определенно белого цвета.

3. Фоккер Dr I 152/17 рittмейстера Манфреда фон Рихтгофена, JG I, Ависни-ле-Сик, март 1918 г.

В красный цвет на Dr I 152/17 были окрашены капот двигателя, верхнее крыло, подкосы, хвостовая часть фюзеляжа с оперением, диски колес. Остальные верхние и боковые поверхности планера - оливково-коричневые линии по заводской окраски, низ - светлый серо-голубой. Считается, что так был окрашен резервный истребитель Рихтгофена.

4. Фоккер Dr I 454/17 лейтенанта Лотара фон Рихтгофена, Jasta 11, Ависни-ле-Сик, март 1918 г.

Самолет Лотара фон Рихтгофена был окрашен в его персональный желтый цвет. Красные капот, подкосы и диски колес - красные, отличительный признак самолетов 11-го штафеля. Обратите внимание на закрашенный оливковой краской белый фон креста на борту фюзеляжа.

5. Фоккер Dr I лейтенанта Вернера Штейнхаузера, Jasta 11, Ависни-ле-Сик, март 1918 г.

В красный цвет окрашены традиционные для самолетов 11-го штафеля элементы планера: капот двигателя, подкосы, диски колес. На капоте вокруг отверстий для забора воздуха нарисованы белые глаза. На фоне красной полосы вокруг фюзеляжа нарисован крест желтого цвета - эмблема старой части Штейнхаузера. Руль направления - белый. Исходная окраска самолета - обычная: светлый серо-голубой с камуфляжем из узких оливково-коричневых полосок.

6. Фоккер Dr I 588/17 лейтенанта Рихарда Венцля, Jasta 11, Каппи, апрель 1918 г.

Триплан Венцля имел обычную для самолетов 11-го штафеля окраску. Персональная эмблема летчика - полоса вокруг фюзеляжа в «реверсивных» цветах и пропорции Железного креста. Белое поле опознавательного знака закрашено оливковой краской.

7. Фоккер Dr I 545/17 лейтенанта Ганса Вейсса, Jasta 11, Каппи, апрель 1918 г.

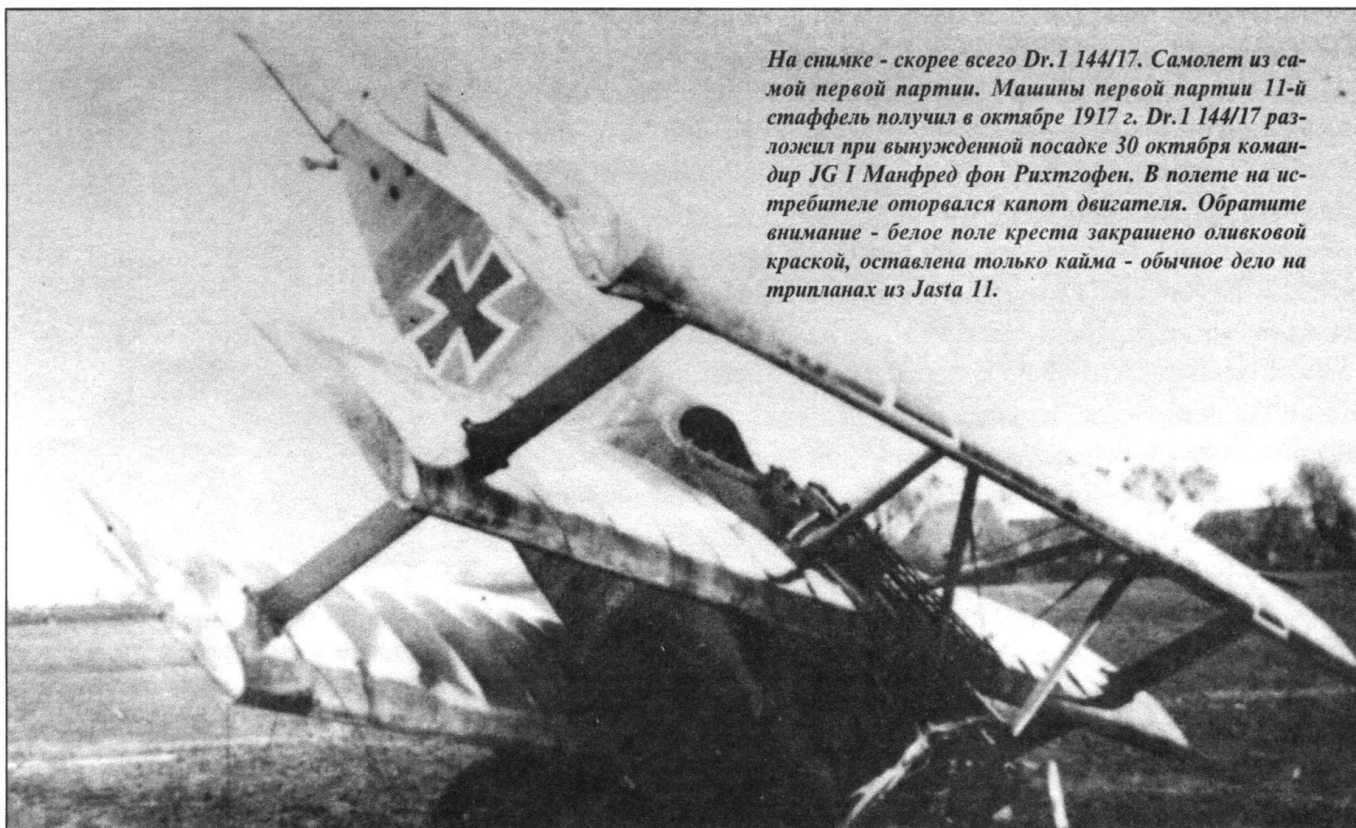
Вейсс, исходя из фамилии, своим персональным цветом выбрал белый. Окраска самолета - типична для Jasta 11. В белый цвет окрашена также верхняя поверхность верхнего крыла триплана.

8. Фоккер Dr I 425/17 рittмейстера Манфреда фон Рихтгофена, JG I, Личель, март 1918 г.

Триплан Dr I 425/17 - один из нескольких Фоккеров Рихтгофена целиком окрашенных в красный цвет. Вполне возможно, что самолет был окрашен таким образом прямо на заводе. Рисунок выполнен по фотографии, сделанной в конце марта 1918 г. на аэродроме Личель.

несколько минут схватки попадания пуль, выпущенных из пулеметов германского триплана получили все самолеты звена В, а Кронину и Масспратту пришлось даже выйти из боя.

Красный «Альбатрос» (если он вообще существовал) в схватке участия не принял, Фосс остался в одиночку разбираться с шестью лучшими пилотами Империи. Об легендарном бое написано много, но лучше всех написал его участник МакКуддин в своих воспоминаниях «Five Years in the Royal Flying Corps». История боя в изложении МакКуддена была переведена на многие языки и вошла в ряд официальных исторических исследований, в том числе и в официальную историю JG I «Jgd in Flandersn Himmel», написанную Боденшатцем. МакКудден писал:



На снимке - скорее всего Dr.1 144/17. Самолет из самой первой партии. Машины первой партии 11-й штафеля получил в октябре 1917 г. Dr.1 144/17 разломился при вынужденной посадке 30 октября командир JG I Манфред фон Рихтгофен. В полете на истребителе оторвался капот двигателя. Обратите внимание - белое поле креста закраснено оливковой краской, оставлена только кайма - обычное дело на трипланах из Jasta 11.

- Теперь германский триплан находился прямо в центре нашего строя. Самолет великолепно маневрировал. Летчик умудрялся вести огонь по всем нам одновременно. Я зашел немцу в хвост, но удержаться за ним сумел всего пару секунд. Реакция противника была мгновенной и непредсказуемой. Никто из наших не мог держать его в прицеле достаточное для стрельбы время... триплан кружился в середине шестерки SE.5. Мы все вели огонь. В один момент на триплане сошлись траектории сразу с пяти самолетов.

Нет ничего удивительно в том, что самолет Фосса получил такую приличную порцию свинца. Самолет начал падать, однако затем перешел в планирование; двигатель остановился. Вероятно Фосс перекрыл кран подачи бензина, опасаясь пожара. На планировании триплан стал преследовать лейтенант А.П.Ф. Рис-Дэвидс, он и всадил в самолет Фосса решающую очередь. Фоккер упал севернее

Лейтенант Вернер Штейнхаузер прокручивает винт одного из своих трипланов. В кабине - кто-то из летчиков 11-го штафеля. Капоты двигателей, подкосы и диски колес трипланов из Jasta 11 окрашивались в красный цвет. Вокруг отверстий воздухозаборников в капоте нарисованы удивленные глаза. На борту фюзеляжа на фоне широкой красной полосы нарисован крест желтого цвета, желтый и красный - цвета артиллерийского полка, в котором служил Штейнхаузер. Самолет оснащен элеронами раннего типа с аэродинамической компенсацией. Обратите внимание - на хвост фюзеляжа навалился механик. Видимо, при включении двигателя самолет стремился опустить нос.

Фрезенбурга на британской стороне линии фронта. К месту падения устремились «томми» во главе с лейтенантом Киганом. Они вытащили из самолета мертвое обгоревшее тело. В отличие от Рихтгофена Фосса похоронили без воинских почестей, как обычного солдата, павшего на поле брани.

После возвращения на аэродром летчики 56-й эскадрильи долго спорили какую «дичь» они завалили, кто этот летчик-мастер. Пилоты SE.5 не удивились, узнав, что «дичью» являлся Фосс. В то же время по другую сторону фронта, в JG I, никто толком не знал как окончил свой жизненный путь Вернер Фосс. Един-

ственной информацией послужил рапорт лейтенанта Вендельмана из Jasta 8, в котором высказывалось предположение о гибели Фосса в бою с «Сопвичами».

Потеря двух опытейших летчиков в течение восьми дней подорвало доверие к триплану Фоккера.

Опять плохие известия

Серийные трипланы Фоккера, получившие обозначение Dr.1, появились в октябре. Один из первых (115/17, 4-й серийный) поступил 11 октября в расквартированный в Ла-Нювилле 15-й штафель, естественно самолет взял себе штаф-



Юный лейтенант Йоахим Вольф по прозвищу «Волчонок». Курт Вольф в 11-м штаффеле был большим волком, Йоахим - Wolffchen'ом. Бывший улан резво начал карьеру летчика-истребителя. В 11-й штаффель он пришел в июле 1917 г., 14 августа был ранен и попал в госпиталь. Вновь вернулся на фронт в феврале, но уже 3 февраля едва не разбился из-за разрушения в полете Dr.1 155/17. Свою первую победу Вольф одержал 18 марта. 6 мая 1918 г. Йоахим Вольф погиб когда у него на счету было десять побед, большинство из которых он одержал на триплане. Вольф позирует с русской псовой борзой - совершенно не патриотичной для правильного германского офицера собакой. Возможно, русскую борзую роднит с настоящим кайзеровским офицером одинаковое количество мозгов - точнее их отсутствие.



фельдфюрер лейтенант Генрих Гонтерман. Кавалер Pour le Merit Гонтерман двумя днями ранее одержал две очередные победы, после чего на его счету значилось 39 сбитых. Гонтерман из-за болезни смог приступить к полетам на триплане только спустя две недели после получения самолета.

Генрих Гонтерман имел редкую для немецких летчиков специализацию - «истребитель аэростатов». Из 39 сбитых им летательных аппаратов, 17 являлись аэростатами. Аэростаты обычно прикрывались зенитной артиллерией, их охраняли истребители, поэтому «шарики» представляли собой исключительно сложную для поражения цель. Уроженец вестфальского города Зигена, Гонтерман начал военную карьеру в уланах, затем продолжил офицером в фузилерском полку.

После перевода в авиацию и окончания летных курсов Гонтерман летал на Роланде С II и «Альбатросе» С I в составе

в Kampfstaffel Tergnier, в ноябре 1916 г. летчика перевели в Jasta 5. В своем первом вылете в качестве летчика-истребителя, 14 ноября, Гонтерман сбил FE.2b, однако следующий успех пришел только в марте 1917 г. Весной его личный счет начал расти стремительно. 13 апреля Гонтерман открыл счет сбитым им аэростатам. В последний день апреля подающего надежды пилота назначили командиром Jasta 5, 14 мая он был удостоен «Голубого Макса».

Самым удачным для Гонтермана днем стало 19 августа, когда он сбил сначала французский SPAD, а потом всего за три минуты четыре аэростата! В письмах дамой легко прослеживается религиозно-фанатичный до фатализма дух аса. Вот выдержка из письма. Датированно 25 марта 1917 г.:

- Сегодня я сбил двухместных самолет. Он рассыпался в пыль прямо в воз-

духе. Это - ужасно, но выполнять такую работу - наш долг. Каждый сбитый - победа Германского духа.

Через три дня летчик пишет:

- Воздушная война, думаю, стала для меня проще. Теперь я не стремлюсь кого то удивить, я оставил в стороне свои амбиции. Я вою за Фатерланд. Я должен сделать все, что могу.

10 июля на счету Гонтермана было уже 23 победы:

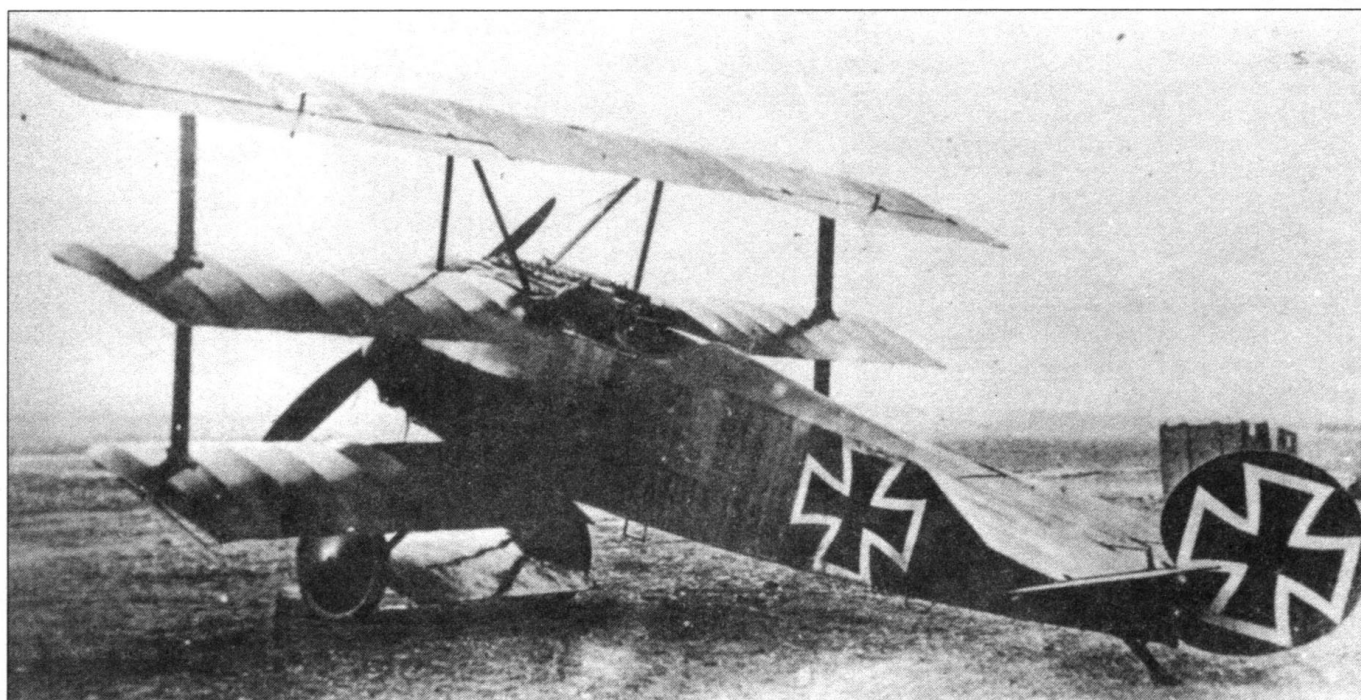
- Пожалуйста, не делайте шума из моих успехов в родном Зигене.

Гонтерману понравился триплан, но у него было немного шансов опробовать самолет в бою из-за гибели на таких истребителях двух ведущих летчиков JG I. Из письма от 28 октября:

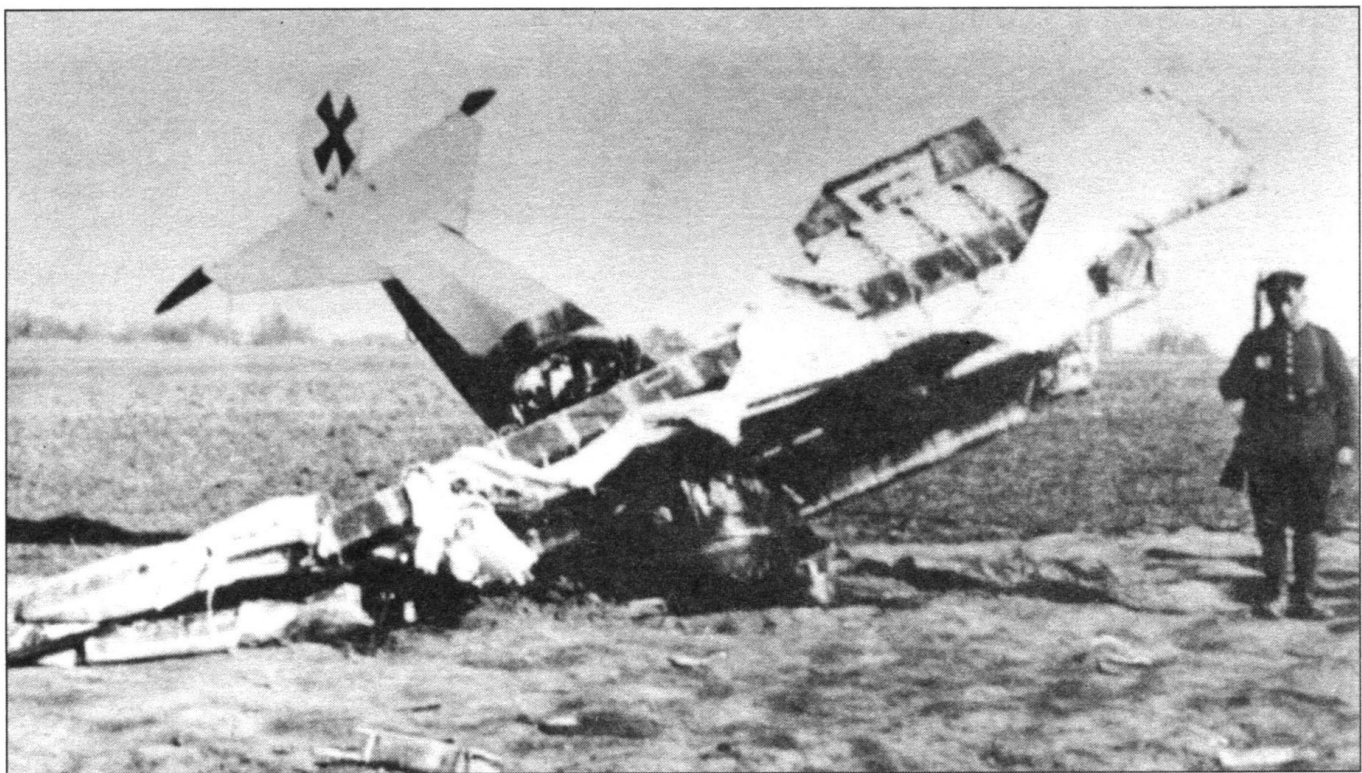
- Позавчера я летал на своем паразитальном триплане, погода была плохой. Надеюсь мой драндулет покажет себя на фронте лучше, чем трипланы Рихтгофена. На триплане был сбит дорогой Вольф, на таком же самолете погиб Фосс. Постараюсь летать предельно осторожно и хладнокровно.

Через два дня Гонтерман облетал Dr.1 над аэродромом в Ла-Нювилле. Несмотря на обещания соблюдать осторожность, летчик не сумел полностью сконцентрироваться. Лейтенант Арнцен из Jasta 15 стал очевидцем последующих событий. Он первым увидел как отошли внешние концы верхнего крыла, затем самолет сал заваливаться влево, потом отлетел правый элерон, начала облезать обшивка крыла, обнажая нервюры. Dr.1 115/17 разбился, Гонтерман получил тяжелые ранения. Ас скончался в полевом лазарете в Марле поздно вечером.

Этот период стал особенно тяжелым для личного состава JG I. В день, когда перестало биться пламенное сердца бор-



На самолете Dr.1 152/17 Красный барон одержал 64-ю, 65-ю и 66-ю победы. В красный цвет окрашены капот двигателя, верхнее крыло, стойки и диски колес, а также хвостовая часть фюзеляжа.



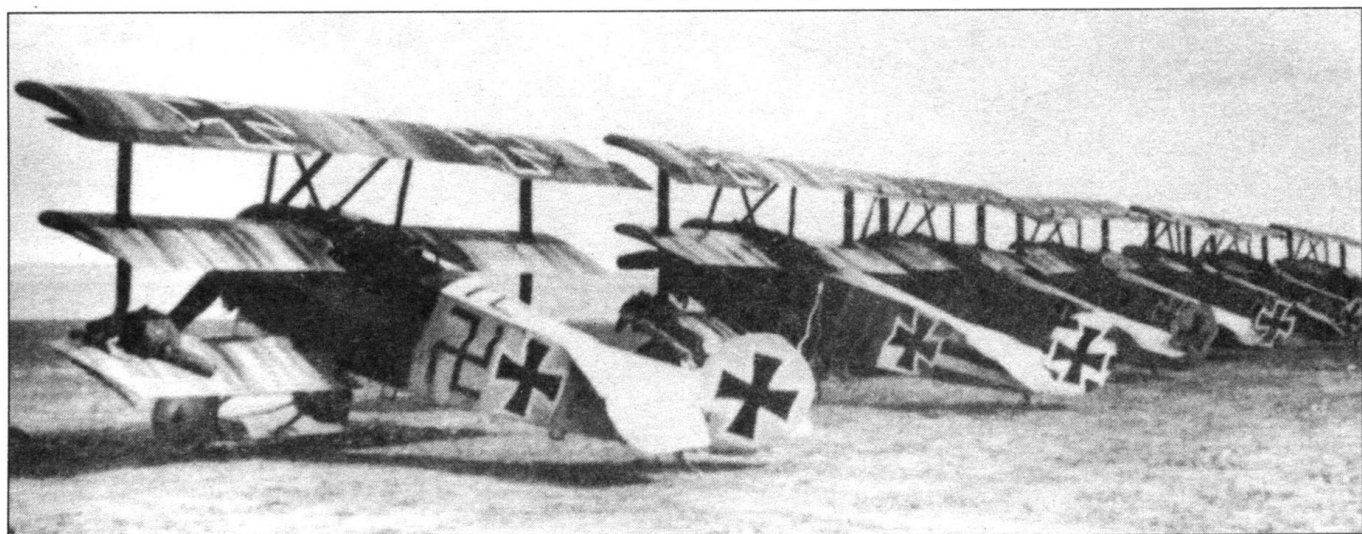
Лотара фон Рихтгофена сбили 13 марта 1918 г. в воздушном бою с Бристолями F.2В из 62-й эскадрильи. На снимке - разбитый Dr.1 454/17. Хорошо видна перекрашенная в желтый цвет хвостовая часть фюзеляжа и стабилизатор. На снимке видно, что Лотар сильно преувеличивал, утверждая будто бы триплан превратился в биплан, хотя разрушения значительны.

ца за Фатерлянд Генриха Гонтермана, случилось еще одно неприятное происшествие. На триплане (114/17) Манфреда фон Рихтгофена в воздухе отказал двигатель, барон сумел посадить самолет, однако после грубой посадки машина восстановлению уже не подлежала. Чуть раньше пришлось садиться в чистом поле по причине отказа двигателя Лотару фон Рихтгофену. На следующий день погиб лейтенант Гюнтер Пастор из Jasta 11. На его триплане Dr.1 121/17, как и на самолете Гонтермана, оторвалось верхнее крыло.

В дополнение ко всему экипаж двухместного немецкого самолета ошибочно принял за Сопвич триплан Фоккера. Наблюдатель отстрелялся успешно - Dr.1 113/17 был сбит, а летчик вице-фельдфебель Йозеф Лаутеншлагер из Jasta 11 погиб.



Тот же самолет, верхнее крыло уже демонтировано.



Трипланы 11-го штаффеля на аэродроме Лечиль, конец марта 1918 г.



Снимок самолета Рихтгофена (Dr.1 477/17) сделан в тот же день, что и фотография линейки трипланов из Jasta 11. В красный цвет окрашены капот двигателя, диски колес, подкосы, верхняя поверхность верхнего крыла и, возможно, верхняя поверхность стабилизатора.

К этому времени на аэродроме базирования Jasta 11 трипланы появились в ощутимом количестве. С 10 по 13 октября прибыло 17 самолетов Dr.1, в течение последующей недели - еще пять. Однако из-за катастроф Гонтермана и Пастора все полеты на трипланах были запрещены. Для разбора полетов из инспектората авиации прибыла специальная комиссия. Причиной катастроф посчитали недостаточную прочность узлов навески элеронов, плохое качество склейки верхнего крыла вследствие неудовлетвори-

тельного качества изготовления и плохого контроля.

Комиссия рекомендовала усилить крыло и изменить конструкцию элеронов. К 28 ноября 1917 г. Фоккер декларировал безопасность полетов на самолетах с верхним крылом измененной конструкции. Не взирая на неудачный дебют триплана, летчики Jasta 11 отнеслись к Dr.1 в целом позитивно.

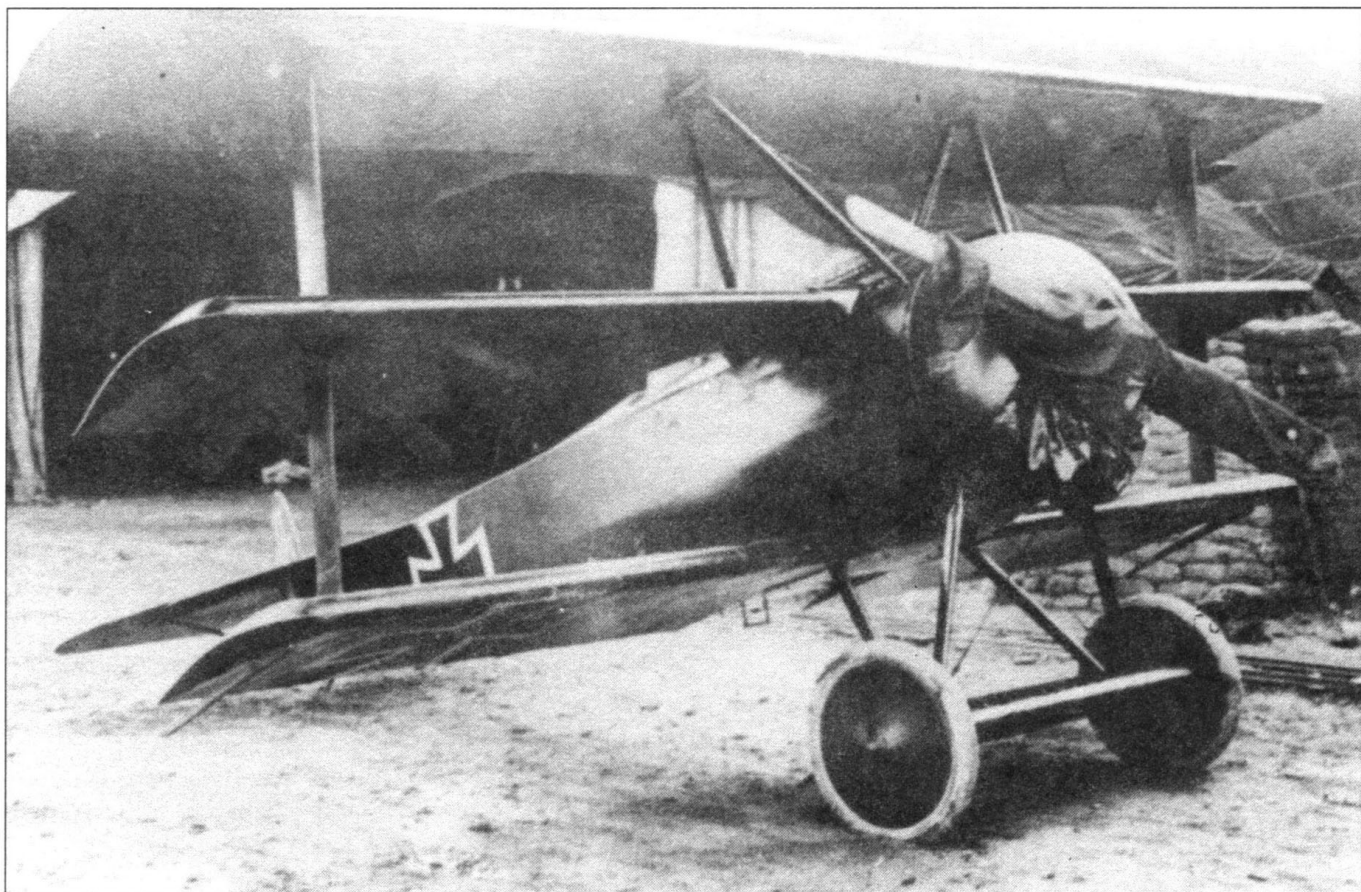
Если не брать в расчет проблему прочности верхнего крыла, то триплан превосходил бипланы «Альбатрос» D V

и Pfalz D III. Бипланы все меньше удовлетворяли растущим запросам опытных летчиков. Пилот Jasta 11 Рихард Венцль подытожил: «Первые поступившие на фронт трипланы имели полный рот проблем, но мере их разрешения из триплана получился бриллиантовый самолет. Верхние крылья триплан терял совсем недолго».

Летчика нравилась высокая скороподъемность и хорошая маневренность трипланов. Хотя Dr.1 уступал некоторым самолетам противника в скорости, в ближнем бою он имел преимущества. Благодаря особенностям конструкции ротативного двигателя британский «Кэмел» совершал левый вираж быстрее правого, летчики «Кэмелов» часто успешно уходили от атакующих их немецких истребителей именно левым виражом. Появление Dr.1 лишило пилотов «Кэмелов» преимущества.

Доработка трипланов завершилась в конце ноября, работы проводились на заводе в Шверине. Заказ на первую партию из ста самолетов (Dr I 121-220/17) фирма Фоккер получила в сентябре, в ноябре последовал заказ на вторую партию из 200 самолетов (Dr.1 400-599/17).

Трипланы Фоккера стали лучшими германскими истребителями периода Первой мировой войны, неудивительно что они поступали на вооружение элитных частей. В конце февраля 1918 г. на фронте имелось 143 триплана, своего пика насыщение фронтовых частей ис-



Рихтгофен летал на Dr.1 425/17 в конце марта 1918 г. с аэродроме в Лечилле. Обратите внимание на опознавательный знак - железный крест, на самолете Dr.1 477/17 был изображен балканский крест.



Летая в составе Jasta 31 на «Альбатросе», лейтенант Рихард Венцль одержал две победы. 27 марта 1918 г. его перевели в Jasta 11. Триплан Венцлю сначала понравился не сильно по причине излишней чувствительности управления и неустойчивости при стрельбе. После боя 16 мая, когда Венцль сбил SE.5, летчик изменил свое мнение.

требителями Dr.1 достигло в апреле - 171 самолет (в это количество входят вообще все трипланы, включая находившиеся на хранении в авиационных парках и в составе летных школ).

Наибольших успехов пилоты Dr.1 добились в период великого Весеннего наступления немецких войск (так называемая «битва кайзера» - Kaiserschlaht). Операция началась 21 марта 1918 г. За господство в воздухе отчаянно сражались пилоты ягдгешвадеров на броско окрашенных самолетах.

Век трипланов Фоккера оказался очень коротким, после июня в войсках их почти не осталось, на смену триплану пришел биплан Фоккер D VII.

Цирк Рихтгофена

11-й истребительный штаffel наиболее известен из всех, на вооружении которых состояли трипланы Dr.1, вероятно также, что летчики Jasta 11 были самыми удачливыми пилотами трипланов. Это неудивительно в свете особого отношения к маленькому трипланчику бывшего командира штаffеля, возглавившего JG I, Манфреда фон Рихтгофена. В то же время, как гласят популярные исторические исследования из своих 80 побед красный барон одержал на триплане всего 19.

В «кровоавом» для британских пилотов апреле 1917 г. Jasta 11 получила у англичан прозвище «кочующий цирк» или «цирк Рихтгофена». Тогда окрашенные в красные цвет «Альбатросы» 11-го штаffеля устроили британцам формен-



Лейтенант Эрнст Удет недолго прослужил в Jasta 11. Войну Удет закончил с 62 победами - второй результат в германской авиации. Удет только что вернулся из боевого вылета, в котором дрался с лейтенантом С.Р. Маасдорпом из 43-й эскадрильи, летавшем на «Кэмеле». Удет сбил «Кэмел», Маасдорп был убит - пуля попала в голову. Триплан Удета имел на борту традиционную символику летчика - «LO!».

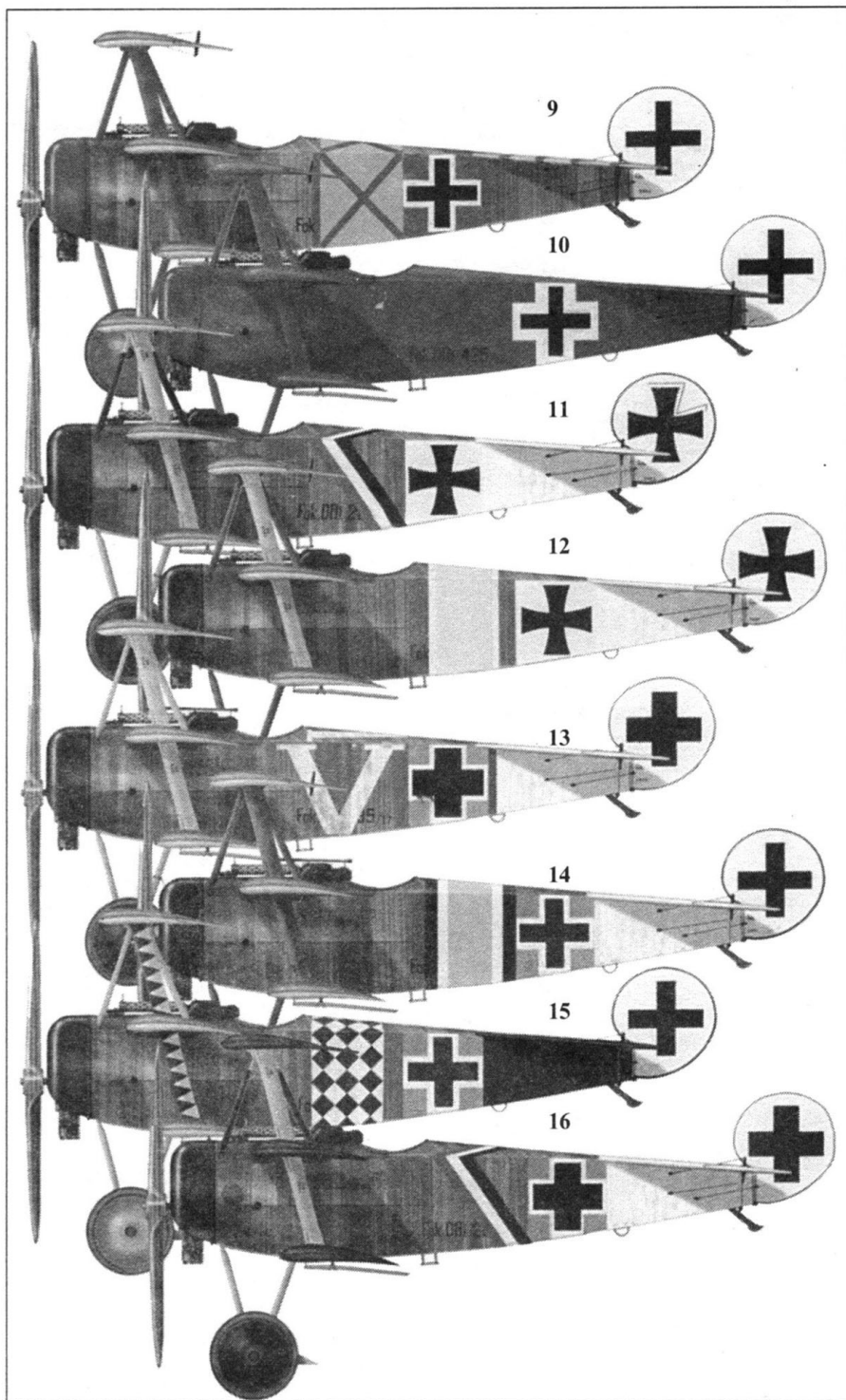
ное кровоупускание. Цирковое прозвище штаffель получил за броскую окраску самолетов. Англичане считали, что команда Рихтгофена кочует по всему фронту, появляясь в тех местах, в которых германское командование решило во что бы то ни стало завоевать господство в воздухе. Факт яркой окраски самолетов только укреплял англичан в своем заблуждении.

«Цирком» штаffель и весь I истребительный гешвадер называли англичане, позже американцы, но никогда сами лет-

чики Рихтгофена. Заблуждение англичан в отношении кочующей группы было не таким уж и заблуждением - JG I использовался как мобильное соединение истребителей, ударный кулак, предназначенный для действий на особо важных участках фронта. В красный цвет на самолетах Jasta 11 чаще всего окрашивались капоты двигателей, подкосы крыла, диски колес. Однако такая окраска была довольно распространена в германской авиации. Британцы же, увидев, самолет с окрашенными в красный цвет элемен-



Dr.1 161/17, в кабине Манфред фон Рихтгофен. Снимок сделан в приезд Рихтгофена в 5-й штаffel, 21 марта 1918 г., за месяц до гибели барона. Машина окрашена примерно также, как Dr.1 152/17: красные капот, подкосы, диски колес, верхняя поверхность верхнего крыла и верхняя часть фюзеляжа от кабины до руля направления.



9. Фоккер Dr I 564/17 лейтенанта Вернера Штейнхаузера, Каппи, апрель 1918 г.

Окраска самолета Dr I 564/17 Штейнхаузера в плане «персоналий» отличалась от окраски другого триплана летчика. Косой крест по отношению к раннему варианту стал негативным - красный на фоне полосы желтого цвета. Дополнительно в желтый цвет с узкими красными полосами окрашена верхняя поверхность горизонтального оперения.

10. Фоккер Dr I 425/17 риттмейстера Манфреда фон Рихтгофена, JG I, Каппи, апрель 1918 г. После изменения формы опознавательных знаков внешний вид самолета риттмейстера претерпел некоторые изменения: старые железные кресты закрашены, поверх нарисованы балканские кресты, руль направления перекрашен в белый цвет. Старые кресты просвечивают сквозь новые.

11. Фоккер Dr I 204/17 вице-фельдфебеля Пауля Баумера, штаффель Бёльке, Марки, начало марта 1918 г.

В начале марта 1918 г. Пауль Баумер выполнил первый полет на Dr I 204/17 (Wk-Nr 1923) с аэродрома Марки. Окраска самолета - стандартная, за исключением особенностей, присущих истребителям из Jasta V: черный капот с белым «лобом», белый руль направления с черной окантовкой, бело-черная (один борт белый, другой черный) задняя часть фюзеляжа, черные диски колес. На верхней поверхности этого триплана нанесены опознавательные знаки в виде железного креста. Кресты также имеются на ниж-

ней поверхности нижнего крыла, бортах фюзеляжа, руле направления. Персональная символика Баумера - косая красно-бело-черная полоса вокруг фюзеляжа.

12. Фоккер Dr I 190/17 лейтенанта Отто Лёффлера, штаффель Бёльке, Марки, март 1918 г.

Самолет Фоккер Dr I 190/17 лейтенанта Отто Лёффлера был окрашен по обычной для штаффеля Бёльке схеме с преобладанием черного и белого цветов Пруссии. Персональная символика пилота - полоса лимонно-желтого цвета с белой окантовкой вокруг фюзеляжа (цвет гренатерского полка, в котором служил Лёффлер).

13. Фоккер Dr I 195/17 лейтенанта Германа Валлендора, штаффель Бёльке, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Первые боевые вылета на триплане Валлендор выполнил в марте 1918 г. с аэродрома Марки. Персональная эмблема летчика - большая литера «V» на бортах и верхней поверхности фюзеляжа. Буква была продублирована еще и на верхней поверхности верхнего крыла.

14. Фоккер Dr I 413/17 обер лейтенанта Карла Болле, штаффель Бёльке, Халлюн-Ост, май 1918 г.

На Dr I 413/17 (Wk-Nr 1997) летал штаффельфюрер обер лейтенант Карл Болле. Самолет окрашен по стандартной схеме с черно-белой символикой Jasta V. Отличительный признак истребителя Болле - желтая полоса вокруг фюзеляжа с черной и белой каймой. Руль направления имеет окантовку черного цвета. Обратите внимание на телескопический прицел Oigee.

15. Фоккер Dr I лейтенанта Германа Фроммхерца, штаффель Бёльке, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Идентификационный признак истребителя Фроммхерца - полоса с черными ромбами вокруг фюзеляжа и на средних подкоксах крыла. Обратите внимание - в черный цвет окрашен левый борт задней части фюзеляжа, правый - белый. Руль направления имеет окантовку черного цвета.

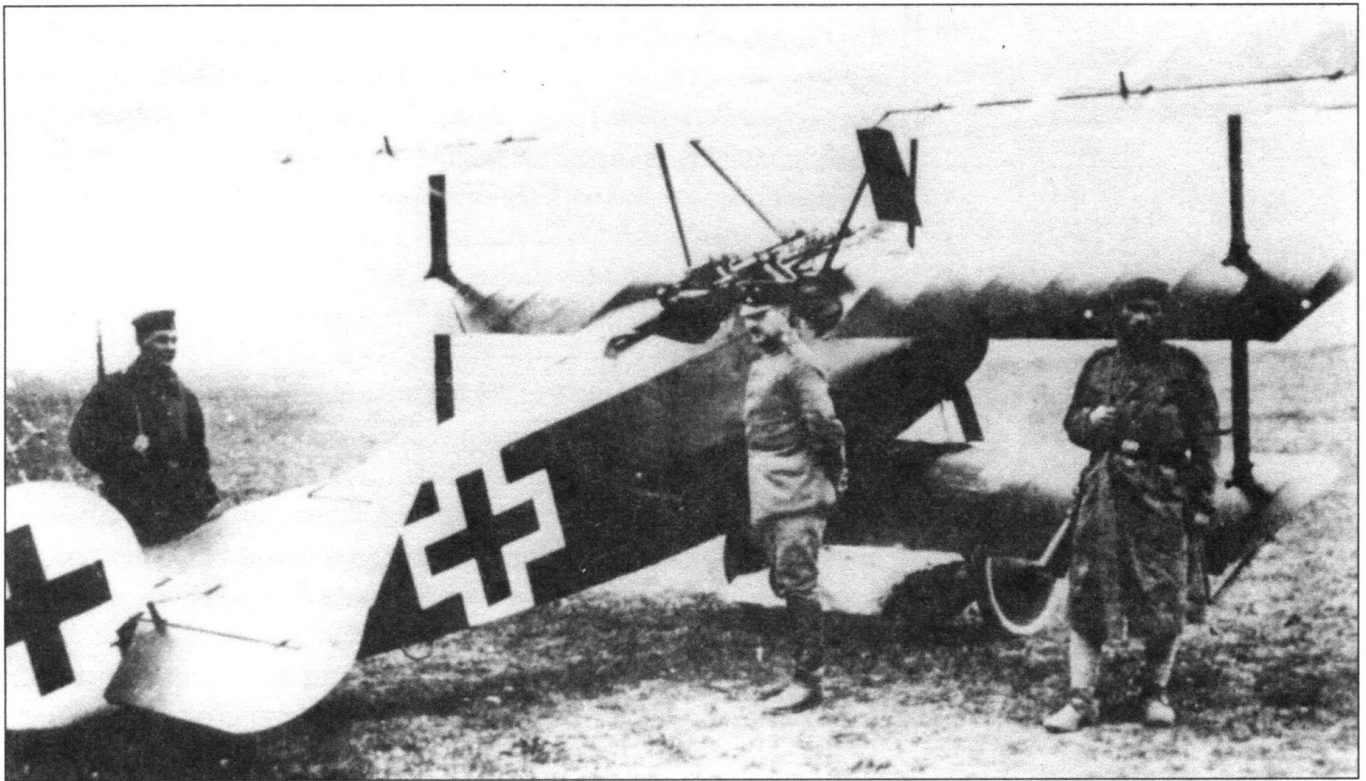
16. Фоккер Dr I 204/17 вице-фельдфебеля Пауля Баумера, штаффель Бёльке, Халлюн-Ост, май 1918 г.

К маю окраска самолета 204/17 несколько видоизменилась - в черный цвет выкрашены законцовки всех трех крыльев, от основной окраски черный цвет отделен узкой красно-белой полосой.

тами конструкции чаще всего приписывали эти машины «цирку».

Манфред фон Рихтгофен прославился не только как даровитый ас, эксперт, но и как талантливый командир-педагог. Лейтенант Карл-Август фон Шозенбек пришел новичком в 11-й штаффель в мае 1917 г. В 30-е годы он написал интереснейшую книгу воспоминаний «Flieger am Feind»:

- На нас новичков он (Рихтгофен) производил огромное впечатление, чему мы только у него не научились! Он сам лично тренировал каждого. Вскоре нам доверили стрельбу по мишеням. Каждый



Dr.1 425/17 с новыми опознавательными знаками - балканскими крестами. Именно на этом самолете нашел свою смерть 21 апреля 1918 г. Манфред фон Рихтгофен.

получил по 50 патронов на каждый из двух бортовых пулеметов. В среднем мы попадали 50-60 раз из 100 возможных, результат асов - 80-85. Показатель Рихтгофена был еще выше - 90, а иногда все 100!

- На десятый день мне был разрешен полет вдоль линии фронта. Как курица цыпленка меня сопровождал барон. Точнее - мы летели за ним. Как все новички мы жались к самолету ведущего, после возвращения Рихтгофен пожурил за это каждого.



Вице-фельдфебелю Эдгару Шольцу всего 19 лет. Последние из своих шести побед Шольц одержал на Dr.1 в марте-апреле 1918 г. Как Венцль и Вейс, Шольц принимал участие в роковом для Рихтгофена воздушном бою 21 апреля.

- Летчик в бою наиболее уязвим от атак из задней полусферы, поэтому очень важно смотреть не только вперед, но и назад, причем обзор задней полусферы является даже более важным. Рихтгофен в наших совместных полетах часто заходил нам в хвосты. Если летчик его вовремя не обнаруживал, то после посадки командир объявлял парня сбитым.

Другие летчики 11-го штаффеля также отмечали командирские и педагогические качества Рихтгофена. Рихтгофен умудрялся совмещать дружеские отноше-



Лейтенант Эрих Юст сфотографирован в кабине триплана Dr.1 110/17. 1 марта 1917 г. Юст был легко ранен в руку, но остался в штаффеле. Вскоре он принимал участие в боевых вылетах, сбил «Кэмел», 8 апреля одержал вторую победу. Всего Юст одержал в воздушных боях шесть побед.

ния и высокую требовательность к личному составу, уделяя при этом повышенное внимание летной подготовке пилотов. Летчик Jasta 11 Фридрих-Вильгельм Любберт вспоминал:

- Рихтгофен был чрезвычайно щепетилен в одном - он оставлял в штаффеле только тех, кто действительно мог стать настоящим воздушным бойцом. Командир лично проверял новичков. Если человек не подходил под «стандарты» Рихтгофена, то остаться в штаффеле у парня шансов не оставалось.

Рихтгофен вернулся из отпуска 23 октября. В ноябре барон пополнил свой счет двумя победами. Тогда Рихтгофену пришлось опять пересечь на «Альбатрос» D V, так как на полеты трипланов действовал запрет. В декабре Рихтгофен не сбил ни одного самолета, также как и в январе-феврале 1918 г. После Рождества командир вновь отправился в отпуск, а весть январь вместе с братом Лотаром путешествовал по оккупированным германцами областям Российской империи. В начале февраля Манфред фон Рихтгофен вернулся в Jasta 11, который тогда базировался в Ависнизе ле Сик. 16 февраля в штаффель вернулся Лотар.

Зимой 1917-1918 г.г. на вооружении Jasta 11 имелось несколько трипланов, но кто и когда на них летал установить невозможно. Есмть мнение, что старики летали на «Альбатросах» D V, а новички - на трипланах.

Младший брат Манфреда фон Рихтгофена Лотар принял командование 11-м штаффелем после гибели Вольфа. К тому времени на счету Лотара фон Рихтгофена имелось 24 победы, к моменту ухода в отпуск в январе - уже 26. Летчи-



Баварец лейтенант Ханс Вейсс позирует на фоне своего Dr.1 545/17, конец апреля 1918 г. Вейсс в это время являлся командиром 11-го штафеля. Капот двигателя, диски колес и подкосы окрашены в красный цвет. В белый цвет, цвет Вейсса, окрашены задняя часть фюзеляжа, хвостовое оперение и, возможно, верхняя поверхность верхнего крыла. Одержав 18 побед, Вейсс сам стал жертвой лейтенанта М.С. Тейлора из 209-й эскадрильи. Вейсс сбил 2 мая 1918 г. Согласно воспоминаниям Венцля в свой последний полет Ханс Вейсс ушел на новом триплане, полностью окрашенном в белый цвет. Впрочем нельзя исключить, что целиком в белый цвет был перекрашен Dr.1 545/17.

ки Jasta 11 тогда летали не только на «Альбатросах» и трипланах, но и на Пфальцах D III.

Возможно первого успеха в бою на серийном триплане (не считая побед на опытных F I) добился лейтенант Вернер Штейнхаузен, сбивший в районе Гидекурта аэростат. Это была вторая подтвержденная победа летчика. К сожалению для немцев, в том же самом бою был потерян и триплан - Dr.1 144/17, его пилот лейтенант Эберхард Стаппенхорст попал в плен, где и отдыхал до окончания войны. Причем триплан был не просто сбит - Стаппенхорст сел на вынужденную посадку на чужой территории. Таким образом в руки противника попал новейший истребитель. Часть обшивки этого самолета сегодня можно увидеть в Имперском военном музее в Лондоне.

В полете 3 февраля с верхнего крыла триплана Dr.1 115/17 лейтенанта Ганса-Йоахима Вольфа сорвало полотняную обшивку. Вольф сумел посадить поврежденную машину, самолет был отремонтирован. В марте с трипланом произошло еще три летных происшествия, один пилот в результате погиб, двое получили ранения.

Летчики гешвадера Рихтгофена отметили 10 марта усилившуюся активность британской авиации. Союзники пронюхали о готовящемся наступлении немцев и вели детальную разведку с воздуха.

Пилоты Jasta 11 постарались англичанам помешать. Вновь отличились братья Рихтгофены: 11-го числа Лотар сбил Бристоль, 12-го одержал еще две победы, Манфред 12 марта сбил 64-й самолет противника.

Манфред говорил, что он сам является охотником, который подкрадывается к добычи, а брата определял в качестве стрелка, врывающегося прямо в гущу противника, наплевав на скрытность и внезапность. Тем не менее, стиль Лотара приносил успех - свои первые 24 победы младший Рихтгофен одержал всего-навсего за первые шесть недель службы в Jasta 11. В то же время благодаря своей импульсивной тактике Лотар трижды был ранен (каждый раз 13-го числа месяца!).

Вот как уже после войны Лотар описывал бой 12 марта с двухместным Бристолем F.2B:

- У линии фронта мы встретили примерно десять англичан, летевших в сторону наших войск. Они шли на большой высоте ... Это была разведка. Как только мы набрали достаточную высоту - 5500 м - сразу изготавились к атаке. Как всегда брат был в числе первых. Он атаковал одного англичанина. Противник пешел в пикирование, одновременно пытаясь разворотом уйти от удара. Брат плотно сидел на хвосте Бристоля. Манфред выпустил несколько очередей, при-

нув летчика поврежденного Бристоля совершить посадку у наших линий. Я поискал осмотрел пространство в поисках своей добычи.

- В конце концов я решил атаковать самолет, который шел на несколько сотен метров ниже меня, ниже основной группы англичан. Я пошел на него, как оказалось это было для меня не так просто. Я отстал от штафеля, а нас и так было в половину меньше, чем противника. Внезапно я обнаружил, что меня окружают самолеты с трехцветными английскими кокардами на бортах фюзеляжей. Чтобы избавиться от неподходящей компании пришлось перейти в глубокое пики. Самый храбрый из англичан бросился за мной.

- Теперь шансы уравнились. Мы шли на одной высоте, сближаясь с огромной скоростью - порядка 400 км/ч. Англичанин имел определенное преимущество - стрелок мог все время меня обстреливать. Мы несли навстречу, поливая друг друга свинцом. Я оказался удачливее - успел попасть в самый последний момент. Аэроплан противника вспыхнул прямо перед носом моего самолета. Горящий самолет заложил вираж, летчик и наблюдатель выпрыгнули из машины. Схватка получилась скоротечной, я успел в том бою сбить еще один самолет из той же эскадрильи...

На следующий день, пресловутое 13 число, летчики 1-го штафеля вновь схлестнулись с Бристолями, на сей раз из 62-й эскадрильи. Помимо Бристолей, в воздушном бою приняли участие «Кэмель» из 73-й эскадрильи. Желтохвостый Dr.1 454/17 Лотара фон Рихтгофена в бою получил повреждения. На посадке Лотар добил самолет окончательно, летчик также получил ранения. Позже ас писал:

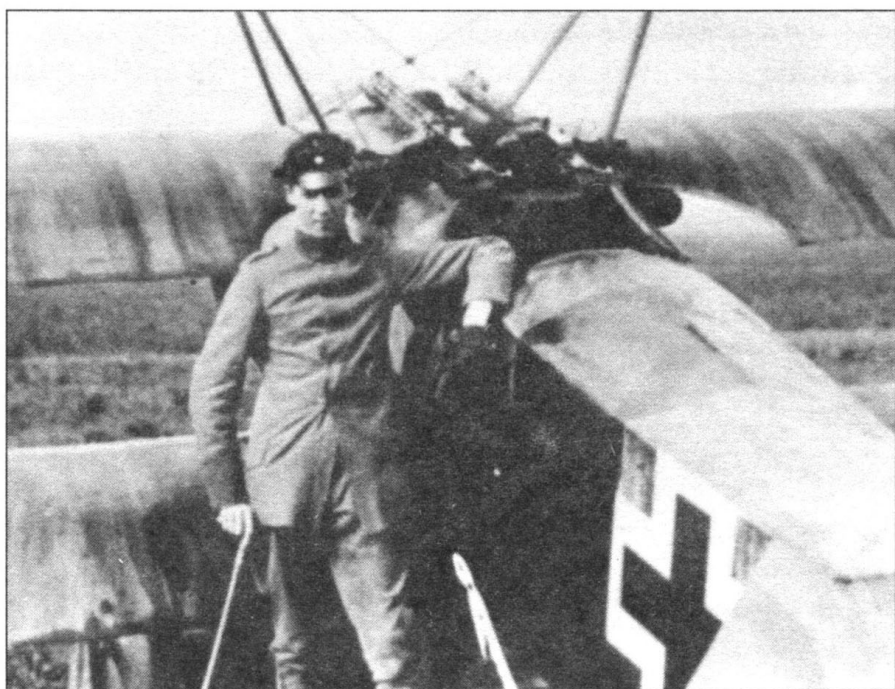
- Только мы достигли фронта как нас атаковали англичане. Один за другим мы вступали в бой. Своего оппонента я атаковал на пикировании. Тут в самолете раздался треск - триплан превратился в биплан! Впрочем, сей факт я установил уже впоследствии. Дальше последовал жуткий полет на высоте 4000 м. Я мог более-менее сносно планировать по прямой, однако изменить курс практически возможности не имел - перестал функционировать руль.

- Землю я увидел внезапно. Так же внезапно прямо по курсу возникла линия электропередачи. Я не мог набрать высоту, чтобы перескочить через провода и не имел возможности поднырнуть из-за двух колонн солдат, маршировавших по обе стороны от линии. Оставалось только попробовать отвернуть. Слишком мала высота, слишком поздно.

Лотар сильно гиперболизировал превращение триплана в биплан. На многочисленных фотоснимках поврежденного Dr.1 454/17 хорошо видны уцелевшие центроплан верхнего крыла и элероны, благодаря которым ас смог управляться



21-летний лейтенант Вернер Штейнхаузер. Штейнхаузер начал службу в 2. Grossherzoglich Hessisches Feldartillerie-Regiment Nr 61. Большинство из десяти своих побед он одержал, летая на триплане в составе 11-го штафеля. Штейнхаузер поиз 26 июня 1918 г., атакуя французский двухместный самолет за день до своего 22-го дня рождения.



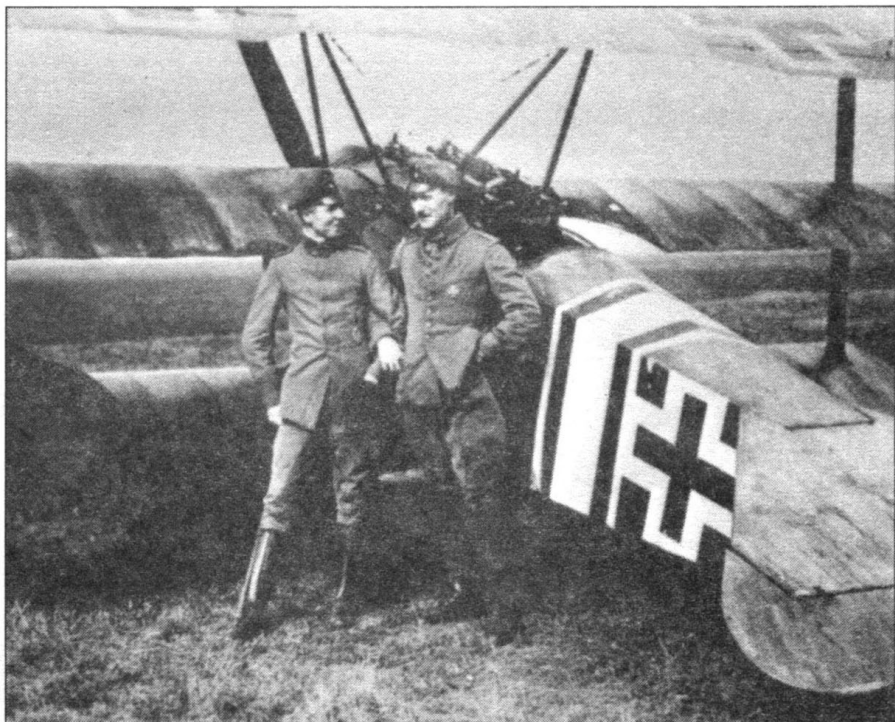
Фоном Вернеру Штейнхаузеру служит триплан Dr.1 564/17, Каппи, конец апреля 1918 г. Обратите внимание на новый опознавательный знак - балканский крест. Балканский крест перекрашен из старого опознавательного знака - железного креста. Персональная символика Штейнхаузера - красно-желтая полоса вокруг фюзеляжа и хвостовое оперение таких же цветов.

на планировании. Тем не менее, повреждения все равно производят сильное впечатление. Лотар попал в госпиталь с многочисленными травмами, главное - жив остался! Больше того - вернулся в строй, летал и воевал. Крыло на самолете младшего Рихтгофена оторвалось не само по себе - причиной без пяти минут трагедии послужила удачная (или неудачная, с какой стороны посмотреть) очередь наблюдателя одного из Бристолей, а потом триплану Лотара досталось еще и от

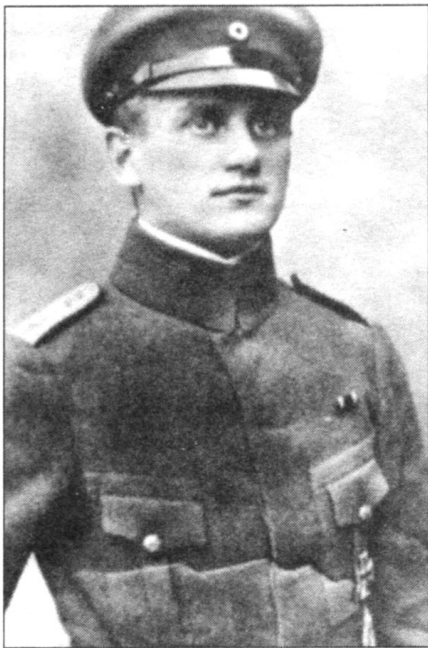
«Кэмела» из 73-й эскадрильи. Интересно, что авторы неудач Лотара фон Рихтгофена так и остались неизвестными, но подвиг их - бессмертен!

Лотар надолго загремел в госпиталь, на фронт он вернулся только в июле. Первым сбитым после лечения самолетом стал «Кэмел» из той самой 73-й британской эскадрильи. Младший Рихтгофен отомстил за свою неудачу, летал Лотар уже на Фоккере D VII.

Между тем, старший Рихтгофен про-

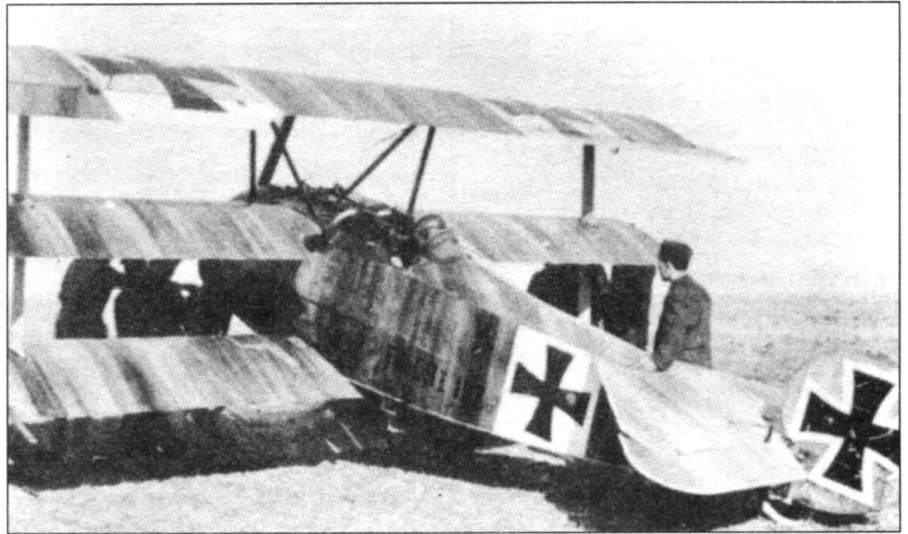


Очень известный снимок самолета Венцля. Венцль под руку со Штейнхаузером. Обратите внимание на перекрашенную полосу вокруг фюзеляжа. Венцль остался в живых, в 30-е годы он написал мемуары.



Лейтенант Зигфрид Гусман 3-ю и 4-ю из пяти побед одержал на Dr.1. в марте 1918 г. Гусман тогда служил в 11-м штаффеле. Ранение в ногу, полученное 7 апреля, прервало дальнейшую карьеру этого летчика-истребителя на несколько месяцев. В штаффель Гусман вернулся осенью, 5 ноября он сбил пятый самолет противника. Должал сражаться. Исключая не столь частые и продолжительные отпуска Манфред фон Рихтгофен воевал с самого первого дня. К концу марта 1918 г. на его счету было уже 74 победы, 74-й самолет он сбил на триплане 27 числа.

Последние две победы Риттмейстера довели число сбитых им самолетов до 80. Он одержал их 20 апреля на полностью окрашенном в красный цвет триплане Dr.1 425/17. 79-й жертвой красного ба-



На истребителе Dr.1 127/17 Манфред фон Рихтгофен сбил 71-й, 74-й и 76-й самолеты. Это был его резервный самолет. В красный цвет были окрашены капот двигателя, хвост, диски колес и верхняя поверхность верхнего крыла. Снимок сделан до окраски элементов истребителя в красный цвет. Хорошо виден специфический камуфляж трипланов. Датировать снимок не удалось.

рона стал пилот «Кэмела» из 3-й эскадрильи майор Ричард Раймонд-Баркер, Раймонд-Байкер погиб. Последней, 80-й, жертвой - 2-й лейтенант Дэвид Г. Льюис из все той же 3-й эскадрильи, сбитый через несколько минут после Раймонд-Байкера. Льюис сумел посадить поврежденный истребитель. Уроженец Родезии Льюис дожил до 60 лет. Его цитировали в своей книге «Who Killed the Red Wagon» Чарлз и Райан:

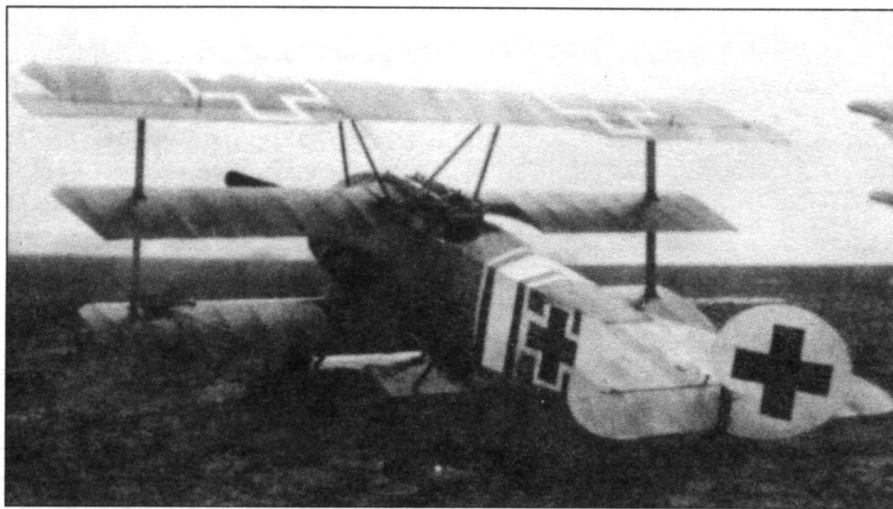
- Большую часть дня 20 апреля 1918 г. стояла плохая погода, но вечером небо очистилось. Два звена, 12 самолетов, поднялись в воздух. В нескольких километрах от линии фронта мы обнаружили группу из 15 Фоккеров трипланов. Мы летели на высоте 10 000 футов. Мы по-

шли на противника, каждый сам выбирал себе объект атаки. Я знал, что нашими противниками являются парни из знаменитого «Цирка Рихтгофена». Гунны раскрасили свои самолеты во все мыслимые цвета. Во главе строя самолетов противника летел сам Рихтгофен на полностью красном истребителе.

- Бой начался неудачно - я видел как взорвался слева от меня «Кэмел» майора Баркера. Должно быть в бензобак истребителя майора попала зажигательная пуля. Я пристроился к хвосту ярко-голубого триплана, который летел прямо передо мной. Я уже готовился открыть огонь, когда сзади раздался треск пулеметов. Пуля попала в кабан стойки крыла, расположенный прямо перед каби-



Триплан Рихарда Венция (вероятно 588/17). Хорошо видна «негативная» ленточка Железного креста, покрашенная вокруг фюзеляжа. Такая же маркировка была истребителе «Альбатрос» Венция в период службы летчика в Jasta 31. Позже - на Фоккере D VII и E V. Подкосы, диски колес, капот двигателя - красные. На заднем плане - истребитель Манфреда фон Рихтгофена, вероятно - Dr.1 152/17.



Вид 3/4 сзади слева на Dr.1 Венцля. Обратите внимание на балканские кресты раннего образца. Руль направления окрашен в белый цвет.

ной. Пришлось бросить голубой триплан и начать оборонительное маневрирование. Оглянувшись через плечо, я увидел сзади красный Фоккер Рихтгофена.

- Я делал все возможное, чтобы уйти с линии огня. В этот момент капитан Дуглас Белл, командир моего звена, сам сел на хвост Рихтгофену. Ниже меня находился вражеский триплан. Без труда загнав его в прицел, я открыл огонь. Я хорошо видел как пулеметные трассы упирались в самолет противника. Рихтгофен, настоящий дьявол, снова зашел мне в хвост. Я опять стал мишенью.

- От мощного бортового залпа пулеметов Рихтгофена загорелся топливный бак «Кэмела». Я выключил мотор. Языки пламени, тем временем, облизывали мое лицо и тело. «Кэмел» приземлился. Я быстро выбрался от кабины, после чего сразу отбежал футов на 60 - вдруг бак взорвется?

- В 50 ярдах догорал самолет майора Баркера. Я ничего уже не смог бы сделать для майора. Я вернулся к своей горящей птице. Рихтгофен снизился до 100 ярдов, покачал мне (а может своей пехоте) крыльями, я помахал ему в ответ рукой. Меня окружили германские солдаты, было мне тогда 19 лет. Остаток войны я провел в плену.

Братья Рихтгофены - не единственные удачливые пилоты трипланов из Jasta 11. В 1917 г. лейтенант Рихард Венцль воевал на «Альбатросе» D III в составе Jasta 31, на его счету значилась одна подтвержденная и одна не подтвержденная победы. В начале апреля 1918 г. Венцль перевели в 11-й штаффель. В 30-е годы вышла книга воспоминаний Венцля «Richnhofen Flieger». Венцль описывает прекрасную атмосферу, царившую среди летчиков Jasta 11:

- Я прибыл в Лечель (место базирования Jasta 11). Здесь я увидел взлетающие трипланы. Это зрелище мне не забыть! Я видел много полетов, но маневренность и летные характеристики трипланов оставляли неизгладимое впечатление.

- На аэродроме я попал в кампанию старых друзей, среди которых был мой старый товарищ Вейс. С Вейсом мы тренировались в Дармштадте летом 1916 г. Я попал домой.

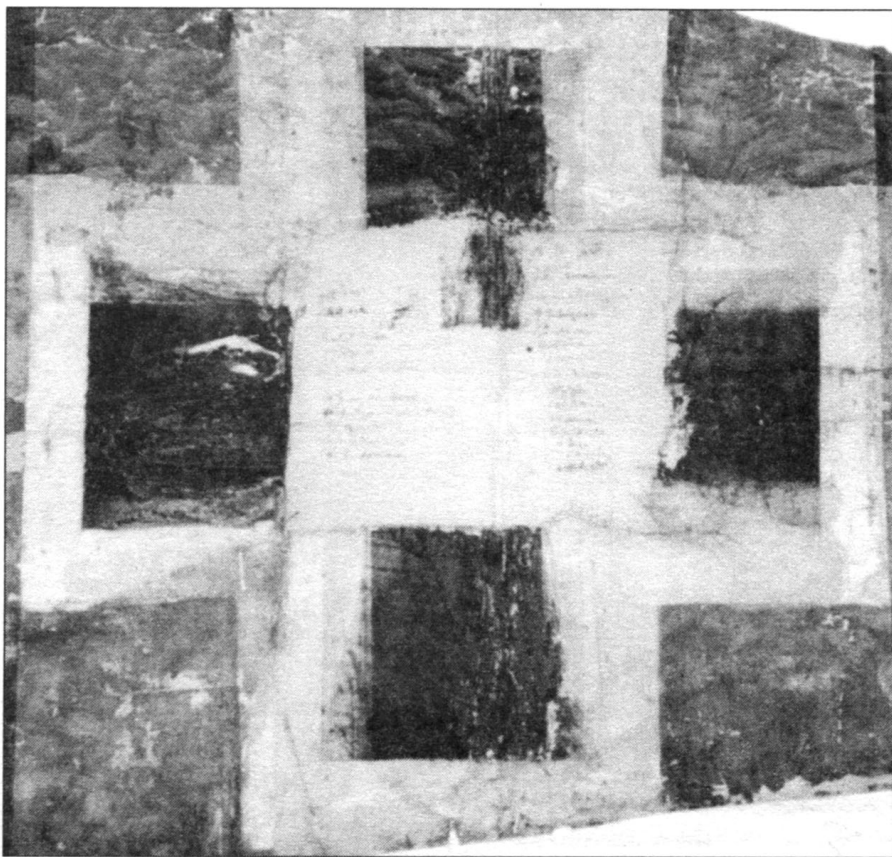
- Рихтгофен только что взлетел, поэтому отдать рапорт о прибытии командиру сразу я не смог. Рихтгофен вернулся быстро. Он только что сбил 75-й самолет. Теперь я мог рапортовать. Рихтгофен вместе со своим одъютантом обер лейтенантом Боденшатцем изучал карту, оценивая активность авиации противника. Покончив с официальными формаль-

ностями, связанными с рапортом, командир сказал: «Гут, вы назначаетесь в 11-й штаффель, где попадете в круг старых добрых камрадов. Они примут вас хорошо. Будете летать на триплане. Прекрасная машина, нет недостатка в боеприпасах - у вас есть шанс...»

- Я разместился в казарме на окраине аэродрома. Раньше в казарме жили британские летчики, от них остались и тенты для аэропланов. Однако наши самолеты не помещались под маленькими английскими тентами, поэтому самолеты приходилось закатывать в казармы. От англичан осталось разное барахло, качество их снаряжения потрясало. Все казармы одинаковы - днем при ярком солнце в них жарко и душно, ночью - холодно... Жилье я делил с юным кузенком аса - только что прибывшим в штаффель Вольфрамом фон Рихтгофеном.

Первый боевой вылет Венцль совершил в группе ведомой Манфредом фон Рихтгофеном, второй, 6 апреля, - в кампании командира Jasta 11 лейтенанта Эрнста Удета. Вскоре Удет уехал к невесте в Мюнхен, на его счет было 23 победы, Удет был награжден Pour le Merit. Венцль так вспоминал о втором полете в составе 11-го штаффеля:

- Удет ... летал пока бак его самолет почти совсем не опустеет. Он сбил истребитель Сопвич «Кэмел», позже мы встретили Бристоль прямо по курсу. Я атако-



Крупный план одного из опознавательных знаков в виде балканских крестов на самолете Dr.1 425/17 Манфреда фон Рихтгофена. Часть обшивки с этим крестом экспонируется в Канадском военном институте в Торонто. В институт этот сувенир передал после первой мировой войны капитан Рой Браун. В центре креста на фоне белого прямоугольника в конце апреля 1918 г. расписались летчики 209-й эскадрильи RAF.



Карл Болле из штаффеля Бёльке завершил войну кавалером *Pour le Merite*, имея на своем счету 36 побед.

вал оппонента - англичанин перешел в крутое пики. Он снизился до высоты 200 м, после чего взял курс к линии фронта. Сердце отчаянно колотилось: такой шанс! Я поймал его в прицел снова. Внезапно я услышал треск.

- Первое о чем подумал - попадание зенитки. На самом деле подо мной подломилось кресло, теперь я сидел прямо на проводке управления. Пришлось управлять самолет полусидя. Опираясь одной рукой на борт кабины.

Венцль сумел выкарабкаться из этого трагикомического эпизода. 16 мая он сбил SE.5 - его третья из 12 подтвержденных побед. О действиях летчиков гешвадера Рихтгофена в период Великого наступления Венцль писал так:



Командир штаффеля Бёльке обер лейтенант Карл Болле готовится к боевому вылету на Dr.1 413/17, май 1918 г. Персональная символика Болле - желтая полоса вокруг фюзеляжа с черно-белой широкой каймой. Желтый - цвет старого полка Болле, *Kurassier-Regiment von Seydlitz Nr 7*, черный и белый - цвета Пруссии. Пропорции балканского креста несколько иные, чем положено по стандарту. Обратите внимание на телескопический прицел *Oige*, установленный между пулеметами на фюзеляже перед кабиной. С апреля по май Болле одержал свои 7-ю - 12-ю победы, скорее всего именно на этом самолете. На заднем плане виден фюзеляж истребителя Фокер D VII.

- Мы всегда были готовы к взлету, летали почти весь день, порой снимая свои шлемы в перерывах между вылетами всего на несколько минут. Рихтгофен дежурил в кабине наравне со всеми. Первый напряженный день я выдержал с трудом.

В хорошую погоду в боевой вылет уходило не менее пяти истребителей, но я всегда летал с группой, в которой было не меньше семи аэропланов. Помимо превосходной маневренности триплан обладал удивительной чувствительностью к движениям органов управления. Сначала было непросто пилотировать практически неустойчивый самолет, но потом я приноворился и стал и

звлекать выгоду из высокой чувствительности в воздушных боях. После посадки напряжение от полета снимал ста-

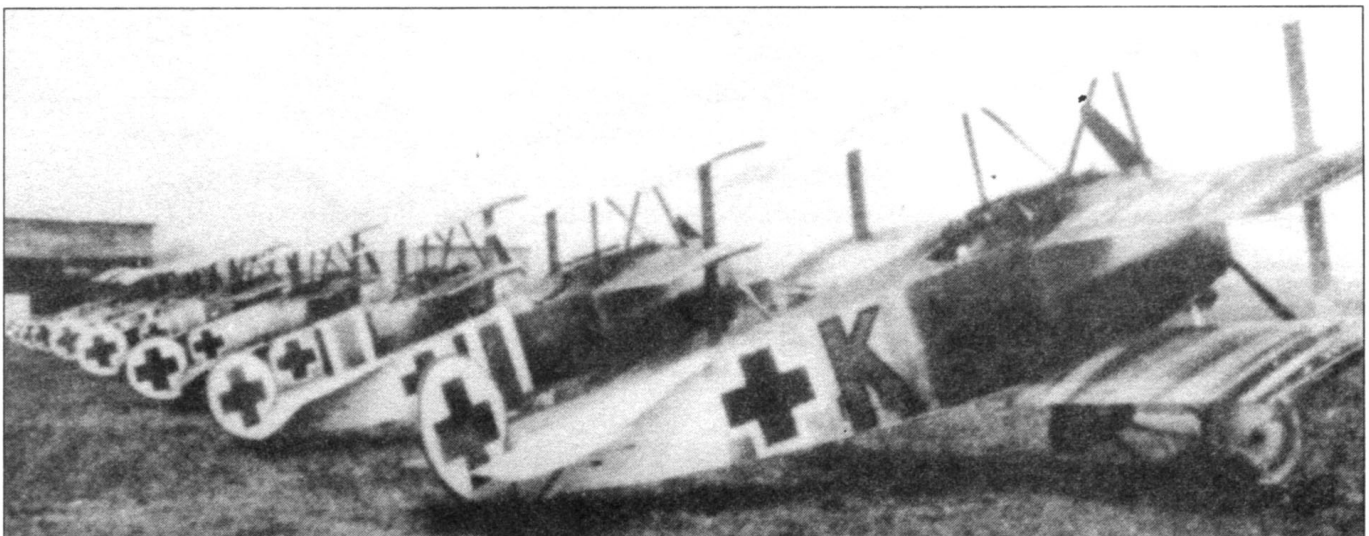
канчик хорошего красного вина. Мы называли этот ритуал мессой 11-го штаффеля. Прозит!

Гибель Рихтгофена

Обратимся вновь к письмам Рихарда Венцля:

- Рихтгофен всегда стремился проявить себя во всем. Он хотел слетать из Фрейбурга в Брейсгау вместе с Вольфсхеном (Ганс-Йоахим Вольф по прозвищу волчонок, *Wolffchen*) поохотиться в Черном лесу. Все было готово - дело за погодой.

Возможно Рихтгофен раздумал лететь, рассчитывая в короткий срок догнать свой победный счет до сотни, возможно - были иные причины. В роковой день 21 апреля Рихтгофен совершил не-



Трипланы из штаффеля Бёльке, Халлон-Ост, апрель 1918 г. Оознавательные знаки - «толстые» балканские кресты раннего образца. На переднем плане - самолет Фрица Кемпля (вероятно 493/17), третий справа - истребитель Болле (413/17), шестой - Dr.1 Баумера (204/17). На первых двух машинах в белый цвет окрашены правые борты фюзеляжей, по крайней мере третий самолет имеет негативный вариант окраски: правый борт - черный, левый - белый. Возможно таким образом отличались самолеты двух звеньев штаффеля (*Ketten*).



Летчики из «Kette Kempf» штаффеля Бёльке. Обратите внимание на ясно различимую фактуру деревянного пропеллера истребителя Dr.1. Такой шикарный пропеллер презентовал сам Тони Фоккер! Обычно в звене, Kette, имелось от трех до шести летчиков, командиром назначался опытный пилот, в данном случае - лейтенант Фридрих Кемпф (четыре победы). Имя крайнего слева летчика установить не удалось, остальные известны - лейтенанты Вильгельм Папенмейер (четыре победы, погиб 28 марта 1918 г.), Герман Валлендор (шесть побед), Рихард Планге (семь побед), Пауль Шродер (одна победа) и Кемпф.

сколько ошибок.

Летчикам JG I была поставлена задача расчистить небо над долиной Соммы восточнее Амьена, чтобы позволить двухместным разведчикам сфотографировать позиции австралийской артиллерии в районе моста Морланкур. Эти пушки представляли угрозу для концентрирующихся в районе Хамеля перед атакой Амьена войск. Боевое задание предполагало наступательные действия летчиков «Цирка Рихтгофена», а не типичный полет на патрулирование и перехват неприятельских самолетов над территорией, занятой германцами.

Утром 21 апреля фон Рихтгофен на своем красном триплане Dr.1 425/17 возглавил группу Фоккеров и «Альбатросов». Над линией фронта немцы встретили пару разведчиков RE.8 из 3-й эскадрильи австралийского авиационного корпуса. Красноносые трипланы атаковали самолеты противника, однако на самолете барона отказали пулеметы. В то же время наблюдатель одного из разведчиков угостил хорошей очередью Dr.1 лейтенанта Ганса Вейсса, перебив ему тягу управления рулем направления. Вейсс вышел из боя.

Рихтгофен обнаружил обрыв спусковых тросов пулеметов. Стрелять можно было только вручную, для чего необходимо было наклоняться к самой приборной доске. Для удобства барон отстегнул привязные ремни.

Перестроившись после атаки разведчиков, германские самолеты столкнулись с «Кэмелами» из 209-й британской эскад-

рильи. Британские истребители вел в бой опытный командир канадец капитан А. Рой-Браун. Теперь известно, что с обеих сторон в бою принимали участие новички: кузен Рихтгофена Вольфрам по прозвищу Ульф на Dr.1 и Уилфред Мэй (школьный приятель Брауна) на «Кэмеле».

Мэй пытался атаковать самолет Вольфрама фон Рихтгофена, однако пулеметы

на «Кэмеле» отказали. Мэй взял курс домой. Это заметил риттмейстер, которому не терпелось одержать 81-ю победу.

Как уже говорилось, в тот фатальный день Рихтгофен допустил сразу несколько ошибок. С самого начала он не учел направления дувшего в тот день ветра. Обычно над Северной Францией ветер дует с запада на восток, но поздним утром 21 апреля ветер дул с востока на запад. Германские летчики-истребители считали, что дующий с запада на восток ветер дает им преимущество. Попутный ветер «затягивал» британские самолеты вглубь территории, контролируемой немцами, в то же время британцам приходилось возвращаться к линии фронта против ветра - скорость самолетов падала. Рихтгофен не учел направления ветра, который оказался для немцев попутным. Благодаря восточному ветру Рихтгофен оказался западнее, чем рассчитывал, над территорией занятой британскими войсками.

Как правило, германские летчики не пересекали линию фронта, делая исключения только для атак целей наивысшего приоритета - аэростатов и некоторых самолетов-разведчиков.

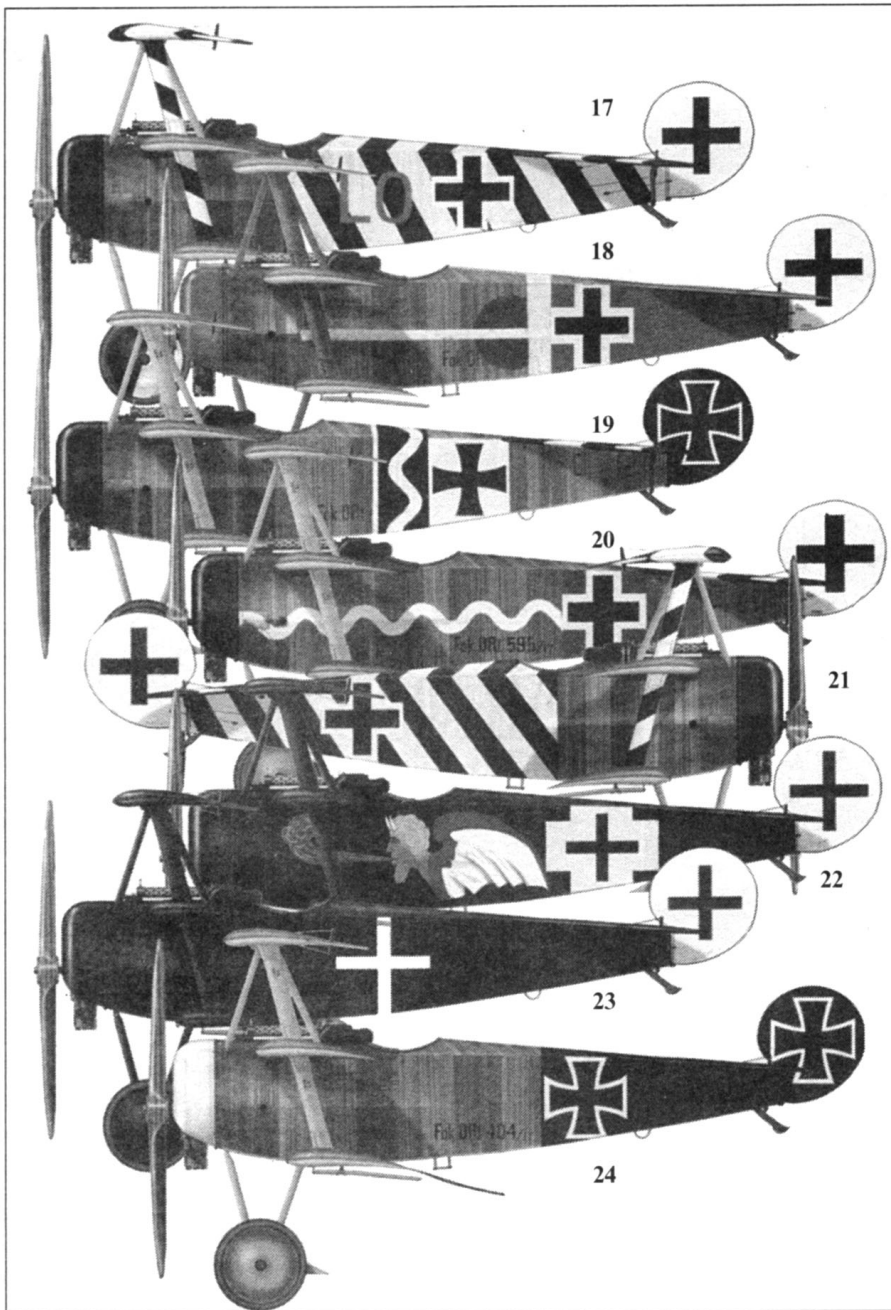
Мэй снизился до самой земли, надеясь оторваться от триплана, маневрируя среди холмов и деревьев. Фон Рихтгофен неотступно следовал за своим визави. Из-за постоянного отвлечения внимания на пулемет барона вскоре столкнулся сразу с двумя проблемами.

Первой проблемой стал подлетевший слева «Кэмел» Роя Брауна, вторая - высоты южнее Соммы.

Рихтгофен легко увернулся от атаки Роя-Брауна, однако с хвоста «Кэмела» молодого летчика ас сорвался. Рихтгофен



Один из лучших германских летчиков-истребителей - Пауль Баумер. Баумер сидит в кабине триплана Dr.1 204/17. На снимке видна окраска центральных подкосов - чернобелая. Подобно Вернеру Фоссу и Йозефу Якобсу, Пауль Баумер находил триплан Dr.1 прекрасным истребителем. Баумеру нравилась отличная маневренность оснащенного ротативным двигателем истребителя, он отдавал предпочтение именно маневренности, а не скоростным качествам бипланов с двигателями жидкостного охлаждения. На триплане Баумер сбил несколько самолетов противника.



17. Фоккер Dr I 586/17 лейтенанта Эрнста Удета, Jasta 4, Бюне-Крайсиль, июнь 1918 г. Ранее на этой машине летал лейтенант Кириштейн. На самолете сохранилась символика Кириштейна, Удет добавил к ней свое неизменное «LO!».
18. Фоккер Dr I 139/17 вице-фельдфебеля Йозефа Мая, Jasta 5, Капи, май 1918 г. Самолет Dr I 139/17 был передан в 5-й штаффель из Jasta 11, поэтому скорее всего капот двигателя, подкосы, диски колес сохранили красную окраску 11-го штаффеля. Прежняя персональная символика закрашена оливковой краской. Горизонтальная полоса на фюзеляже осталась от прежнего хозяина, но к ней добавилась вертикальная полоса. Задняя часть фюзеляжа перекрашена вероятно в зеленый цвет, цвет Jasta 5.
19. Фоккер Dr I 403/17 лейтенанта Йоханна Янзена, Jasta 6, Лью-сент-Аман, март 1918 г. Самолет имеет классические для 6-го штаффеля черные и белые полосы на горизонтальном оперении и черный капот двигателя. Вокруг фюзеляжа нанесена черная полоса с извилистой линией белого цвета - персональная символика Янзена.
20. Фоккер Dr I 595/17 (?) вице-фельдфебеля Франца Хемера, Jasta 6, Капи, май 1918 г. Серийный номер самолета Хемера известен лишь предположительно. Извилистая линия на фюзеляже - белого и светло-желтого цвета. Окраска истребителя в целом типична для самолетов 6-го штаффеля.
21. Фоккер Dr I 586/17 лейтенанта Ганса Кириштейна, Jasta 6, Капи, май 1918 г. Считалось, что подобная окраска в диагональные черно-белые полосы затрудняла противнику прицеливание. Белая краска была очень плохого качества - быстро облезала, выгорала, загрязнялась пятнами от машинного масла и бутербродов.
22. Фоккер Dr I 450/17 лейтенанта Йозефа Яобса, Jasta 7, Сент-Маргюрит, май 1918 г. Якобс летал на Dr I 450/17 с марта по октябрь 1918 г. Самолет был украшен головой дьявола.

23. Фоккер Dr I лейтенанта Йозефа Яобса, Jasta 7, Сент-Маргюрит, сентябрь 1918 г. Якобс, помимо Dr I 450/17, летал также на самолете 470/17. Возможно у Якобса был еще и третий Фоккер Dr.I с не установленным номером. Известна фотография самолета, изображенного на рисунке, однако установить со 100% вероятностью номер машины не представляется возможным.

24. Фоккер Dr I 404/17 гауптмана Адольфа фон Тутчека, JG II, Тулис, март 1918 г. Став командиром JG II фон Тутчек продолжал летать на боевые задания со своим старым 12-м штаффелем. Неудивительно поэтому, что самолет был окрашен в цвета Jasta 12 - черный хвост, белый нос. Белое поле опознавательных знаков закрашено, оставлена только кайма шириной 5 см.

стал набирать высоту, чтобы пересечь возвышенность. Попутно барону подвернулся какой-то левый «Кэмел». Британский истребитель уцелел только благодаря окончательному отказу вооружения на красном Dr.I. Рихтгофену оставалась лишь одна дорога - как можно скорее на восток, к высоте Морланкурт.

По триплану велся ожесточенный огонь с земли. Сразу как только триплан перевалил гребень высоты Рихтгофен получил сквозное ранение, пуля вошла в спину и вышла чуть ниже левого соска - в районе сердца.

Опытный летчик на автомате выключил двигатель, перекрыл топливную магистраль, после чего стал пытаться посадить самолет. У тяжелораненого аса не хватило сил выполнить посадку по всем правилам. Триплан при касании земли снес шасси, летчик дополнительно к ранению получил еще и травмы. Когда к самолету подбежали британские артиллеристы, Рихтгофен был еще жив. Умер он через несколько минут.

Ошибки Рихтгофена стоили ему жизни. Он ошибся при выборе места боя, так как не учел направление и скорость ветра. В бою Рихтгофен оторвался от ведомых, которые обычно страховали командира от атак сзади. Барон в тот день летал слишком низко, промедлил с решением возвращаться домой по причине отказа оружия.

Другие асы 11-го штаффеля

Поскольку трипланы Dr.I использовались на фронте в течение короткого промежутка времени, почти невозможно точно установить кто и сколько побед одержал на этих машинах. Случай фон Рихтгофена является исключением - все его рапорты о проведенных воздушных боях сохранились и доступны исследователям. Мы точно знаем, что на Dr.I Красный барон сбил 19 самолетов противника.

Со смертью Рихтгофена фортуна отвернулась от Jasta 11 - сразу несколько асов разделили печальную участь коман-

дира. Одним из них стал Ганс Вейсс. В составе Jasta 10 Вейсс одержал 11 побед, в апреле 1918 г. аса перевели в Jasta 11. Известно, что пять своих последних побед (четыре «Кэмела» и один Бристоль) Вейсс одержал, летая на триплане.

Ганс Вейсс родился в апреле 1892 г. в городе Хоф, вблизи границы с Австрией. В 1916-1917 г.г., имея унтерский чин, Вейсс летал на двухместных аппаратах различных типов, в августе 1917 г. он поступил в истребительное училище, Jastaschule. Уже через месяц свежеепеченный воздушный боец получил назначение в Jasta 41. В марте 1918 г. на счету летчика значилось 11 сбитых - чем не повод для перевода в элитный ягдшвадер Рихтгофена? Сначала Вейсс попал в 10-й штаффель, где увеличил свой счет на одну победу. Затем пилота назначили командиром звена в Jasta 11, позже он стал штаффельфюрером. Венцль вспоминал:

- Штаффель возглавил Вейсс. Он командовал в стиле риттмейстера, от которого многое перенял.

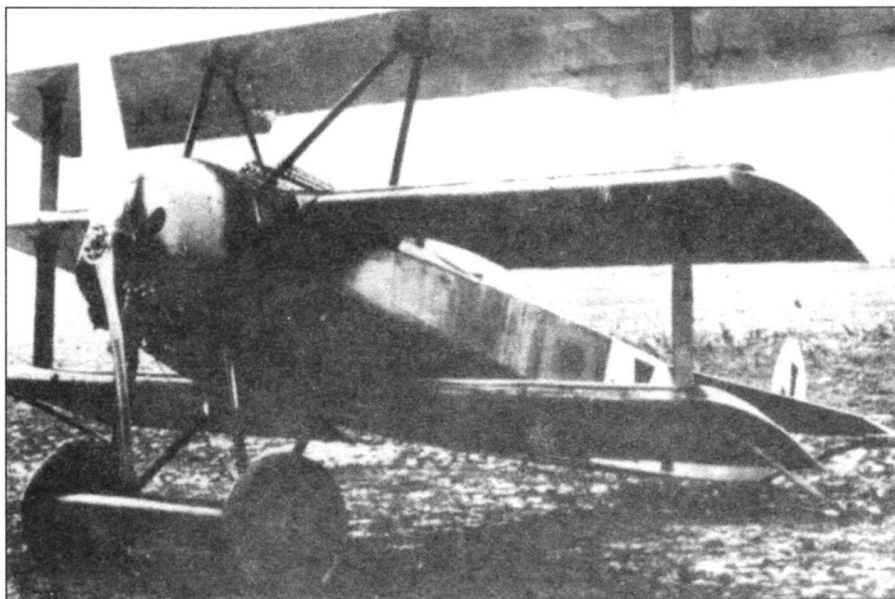
Известен снимок Вейсса на фоне своего самолета. Триплан имеет обычный для самолетов Jasta 11 красный капот двигателя, красные подкосы и диски колес. Индивидуальная символика Вейсса - окрашенные в белый цвет хвост и часть верхнего крыла; Weiss - белый. Согласно воспоминаниям Венцля, незадолго до своей гибели Вейсс летал на окрашенном целиком в белый цвет триплане.

Вейсс был смертельно ранен 2 мая. В тот день летчики 11-го штаффеля сражались со своими старыми оппонентами из 209-й британской эскадрильи. Вейсс летал на Dr.1 545/17. Откроем в который раз книгу Венцля:

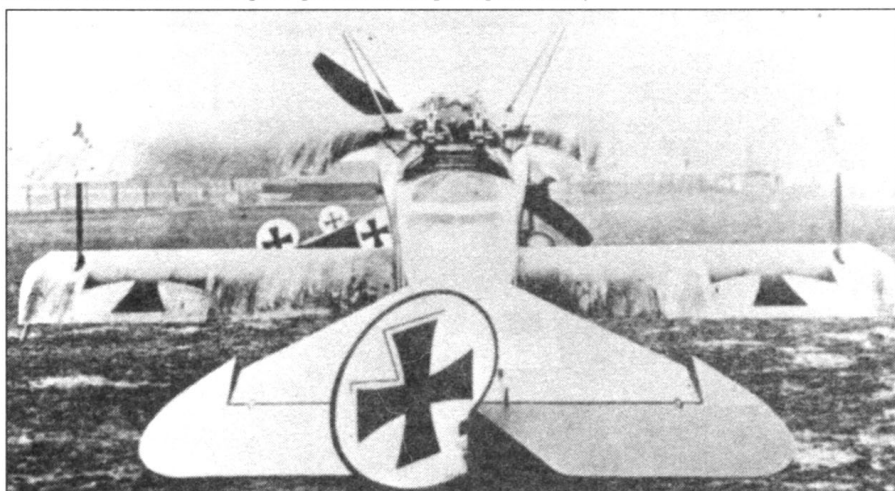
- Погода 2 мая стояла чудесная. Мы встали с настроением задать основательную трепку «томми». После обеда, примерно в 14 ч 30 мин, мы встретили южнее Альберта шесть-восемь «Кэмелов». Вейсс летел на новом самолете, целиком окрашенном в белый цвет. «Кэмель» шли выше нас - их мог достать только Вейсс на своей бесподобной машине. Белый триплан устремился на один из «Кэмелов», но Вейсс сам был атакован внезапно появившимся сбоку сверху британским истребителем. Триплан перешел в крутое падение, машина стала заваливаться на хвост. Вейсс погиб.

- Мы сидели по своим «пещерам», переживая тяжелую утрату, когда пришел офицер по вооружению и сообщил еще одну печальную новость - вице-фельдфебель Шольц разбился прямо на аэродроме. Такой вот выдался день.

Механик помогает Баумеру застегнуть ремни парашюта системы Хейнке, на заднем плане - Dr.1 204/17. Обратите внимание на белый платок - обязательный аксессуар немецких летчиков периода Первой мировой войны. Платком протирали очки.

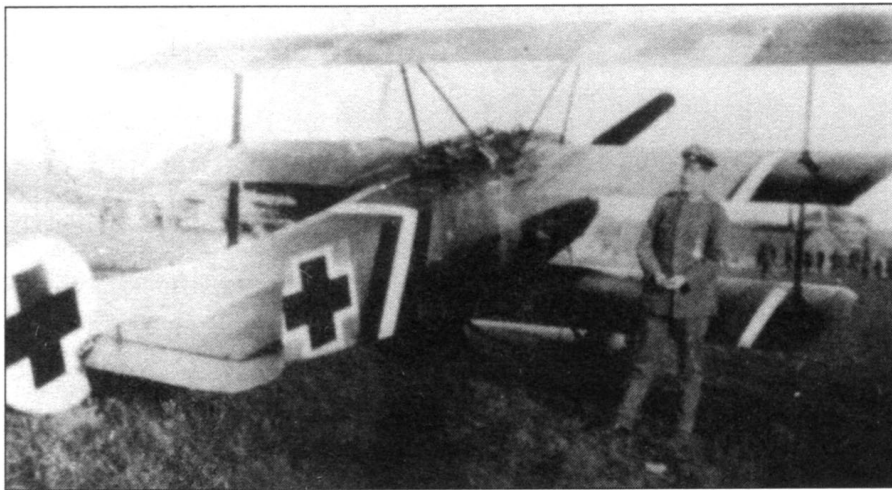


Баумер также летал на Dr.1 209/17, имевшем типичную для самолетов Jasta В окраску. Снимок сделан до перекраски капота двигателя самолета из заводского оливкового в черный цвет штаффеля. Личная эмблема Баумера - буква «В» красного или желтого цвета, нанесенная на борта фюзеляжа перед крестами.

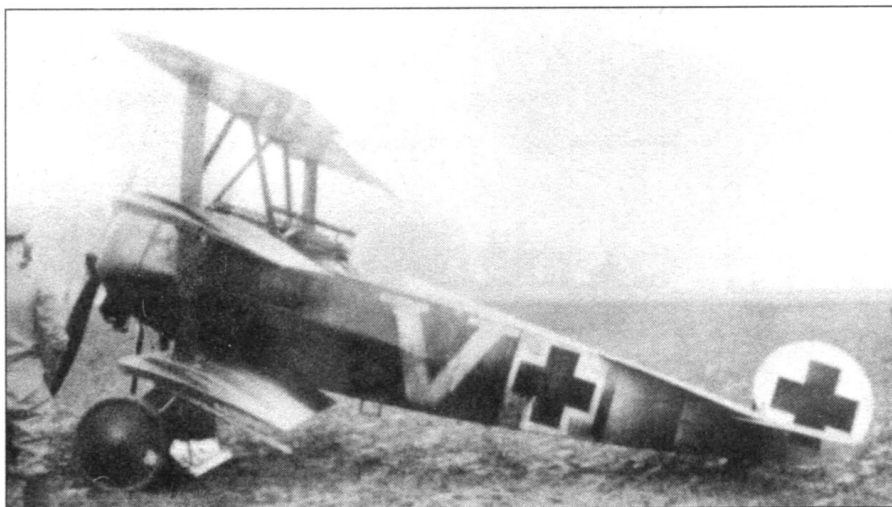


Знакомые с трехкрыльями Совичами немецкие летчики нередко обстреливали собственные трипланы Dr.1. Чтобы снизить вероятность «дружественных» атак, на самолеты штаффеля Бёльке и Jasta 36 нанесли дополнительные опознавательные знаки. На снимке - Dr.1 204/17 вице-фельдфебеля Пауля Баумера. Обратите внимание на дополнительные кресты на верхней поверхности нижнего крыла. Руль направления был окрашен в белый цвет и обведен черной каймой - кайма на руле пользовалась в Jasta В популярностью.





К началу апреля 1918 г. опознавательные знаки на самолетах штаффеля Бёлке были перекрашены, вместо железных крестов стали кресты балканские. Директива об изменении опознавательных знаков была выпущена Инспекторатом авиации 17 марта. На этом истребителе накрашены балканские кресты раннего образца - «толстые». На снимке - самолет Dr.1 204/17 вице-фельдфебеля Пауля Баумера. Кресты на верхней поверхности нижнего крыла закрашены. Концевые части крыльев окрашены в черный цвет, отделенный от основной окраски узкой белой или светло-красной полосой.



По белой литере «У» на борту фюзеляжа легко идентифицировать истребитель, на котором летал Герман Валлендорф в апреле 1918 г., Dr.1 195/17. Внешний облик машины потрепан погодными условиями, обшивка забрызгана маслом двигателя. Самолет оснащен телескопическим прицелом.

Эдгар Шольц вероятно одну или две из своих шести побед одержал на триплане. Он погиб в один день с Вейссом. 19-летний уроженец Тюрингии начал воевать в составе Kasta 10, в январе 1918 г. его перевели в Jasta 11. Шольц выжил после столкновения в воздухе своего триплана Dr.1 с «Альбатросом», у Фоккера было повреждено горизонтальное оперение. И вот теперь на взлете перевернулся его Dr.1 591/17, летчик погиб. Через час после гибели Шольца пришел приказ о присвоении ему офицерского звания лейтенант.

На следующий день, 3 мая, в бою SE.5 из 24-й британской эскадрильи получил ранение лейтенант Эрих Юст, Юст летал на Dr.1 110/17. Юст остался в живых, всего за войну он одержал шесть побед, одну из них (сбитый 6 апреля «Кэмел») - вероятно на триплане.

В июне 1918 г. Jasta 11 лишился еще одного своего аса. Лейтенант Вернер

Штейнхаузер был ближайшим другом Рихарда Венция:

- В лице Штейнхаузера я нашел настоящего товарища, но наша дружба оказалась недолгой. Мы всегда были вместе, в воздухе и на земле. У него был скромный, но твердый характер, Штейнхаузер обладал отличным чувством юмора.

Штейнхаузер родился в старинном славянском Калининграде, то есть - в Кенигсберге. Карьеру в авиации начал со службы в Flieger Abteilung (A) 261 наблюдателем на двухместном самолете. 20 августа 1917 г. Вернер Штейнхаузер одержал свою первую победу - сбил аэростат противника. Штейнхаузер пришел в 11-й истребительный штаффель в декабре 1917 г. 13 января он сбил аэростат - это была вообще первая победа на серийном Dr.1. Уроженец Восточной Пруссии летал не только на триплане, сегодня уже не установить на каком самолете одерживал он ту или иную победу. 2 февраля

Штейнхаузер сбил RE.8, 12 марта - истребитель фирмы Бристоль, а через пять дней получил ранение в ногу, из-за чего был вынужден посадить самолет на аэродроме базирования Jasta 3. Вновь летать на боевые задания начал в мае, 10-го мая сбил «Кэмел».

Триплан Штейнхаузера был окрашен в красно-золотые тона его старой части - 2. Grossherzoglich Hessisches Feld-Artillerie Regiment Nr 61. Вернер Штейнхаузер погиб 26 июня на Фоккере D VII в бою с французским двухместным самолетом SPAD, на счету аса значилось десять побед.

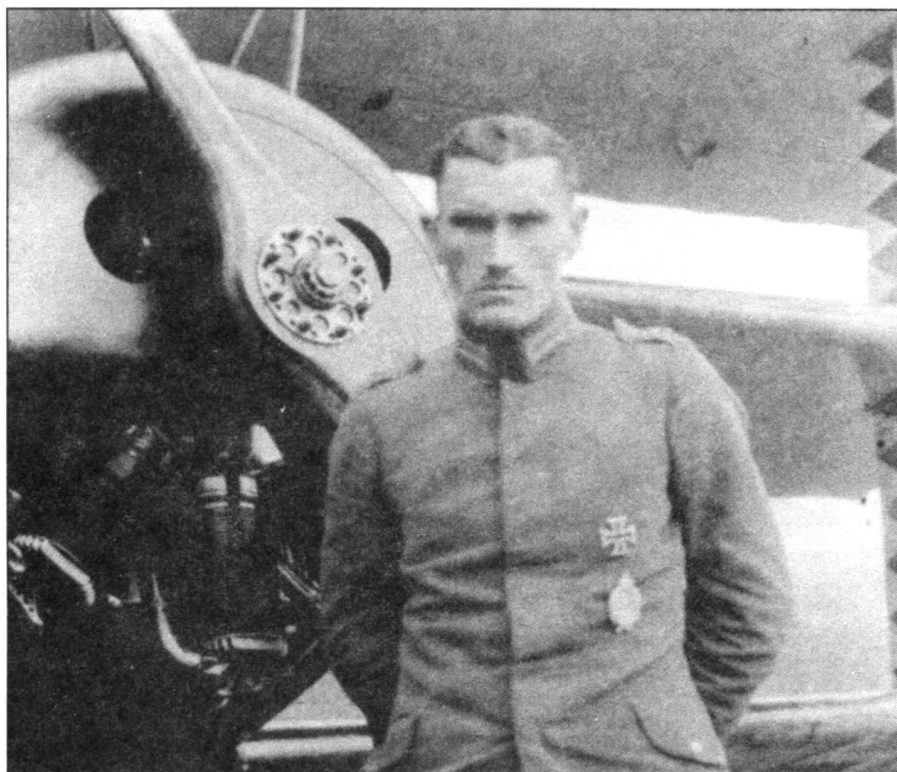
Все знают Курта Вольфа, но был в Jasta 11 и другой Вольф - 22-летний Ганс-Йоахим из Мюльхаузена. Как и старший Рихтгофен, Вольф начал службу в армии в уланах. В авиации он сначала летал пилотом на двухместных аэропланах в составе Flieger Abteilung (A) 216, в Jasta 11 прибыл 6 июля 1917 г. Через месяц, 14 августа, был ранен в бою с Сопвичем «Трипланом» из 1-й эскадрильи авиации Королевских ВМС. Вольф вернулся на фронт только в ноябре, но 23 ноября на посадке его триплан скапотировал. Летчик остался жив, однако ему опять пришлось отправиться в лазарет.

Вольф получил прозвище «Волчонок», свою первую победу он одержал в марте 1918 г., сбив лейтенанта А. МакКуддена, брата известного аса кавалера Креста Виктории капитана Дж.Т.Б. МакКуддена. Чуть позже Вольф пересел на триплан. Большинство (если не все) из своих последующих побед он одержал именно на Dr.1.

Энергичный, полный задора, летчик пользовался особым расположением у пилотов 11-го штаффеля, да и командир JG-1 относился к Волчку по-особенному. Вольфу даже разрешалось крутить пилотаж на триплане Манфреда фон Рихтгофена.

Ганс-Йоахим Вольф пережил командира меньше чем на четыре недели. Вольф погиб в бою 16 мая, его сбил южноафриканец лейтенант Х.Д. Бэртон из 24-й эскадрильи. Волчонок стал четвертой жертвой будущего аса RAF, всего Бэртон одержал в воздушных боях 19 побед. Вольф, Вейсс и Шольц, цвет штаффеля, а также погибший 12 апреля унтер-офицер Роберт Эйзербек, были похоронены на окраине аэродрома в Каппи. Крестами на их могилах стали воздушные винты трипланов Dr.1.

Обер лейтенант Эрих Ридигер фон Ведель был ближайшим другом Манфреда фон Рихтгофена на протяжении всей войны, они вместе служили в уланах (Ulanen Regiment Nr 1). Как и Рихтгофен, Ведель являлся кадровым офицером. В 11-й штаффель фон Ведель пришел через два дня после гибели Рихтгофена. Ведель успел откыть свой личный победный счет пока еще на вооружении Jasta 11 имелись трипланы. К середине мая он сбил три самолета, в сентябре фон Веделя назна-



Лейтенант Герман Фроммхерц большинство из своих 32 побед одержал на биплане Фоккере D VII, хотя возможно 3-ю и 4-ю победу (в начале июня) он одержал на Dr. I. Снимок сделан 18 мая после возвращения Фроммхерца из летной школы в Любеке. Обратите внимание на окраску подкоса - черный (?) треугольники по белому фону. Капот двигателя - оливковый или черный.

чили командиром 11-го штаффеля. 22 октября Ведель принял гешвадер от Германа Геринга и оставался в должности командира JG I до окончания войны. Всего на счету Эриха Ридигера фон Веделя 13 подтвержденных побед.

Лейтенант Зигфрид Гусман, ранее летавший наблюдателем на двухместном аппарате, одержал в марте 1918 г. свои третью и четвертую победы, летая на триплане. В одном из воздушных боев начала апреля на самолете Гусмана сломался один из стержней мотора двигателя Оберрусель. Не взирая на риск разрушения мотора Гусман не бросил товарищей и не вышел из боя. В бою 7 апреля с «Кэмелами» из 73-й эскадрильи его ранили в правую руку. Летчик вернулся в штаффель после лечения, до конца войны Зигфрид Гусман сбил пять самолетов, став, таким образом, асом.

Весельчак Эрнст Удет командовал Jasta 37, когда его 15 марта 1918 г. пригласил в JG I лично Рихтгофен. 21-летний Удет к этому времени одержал 20 побед в воздушных боях. Великолепный пилот и талантливый командир Удет недолго прослужил в Jasta 11 - с 18 марта по 8 апреля, за это время он сбил еще три самолета.

В своем первом боевом вылете на Dr. I Удет сбил в лобовой атаке RE.8, затем вместе с другими летчиками штурмовал британские войска. В своих воспоминаниях «Mein Fliegerleben» Удет писал:

- Стержнем нашей группы являлся Рихтгофен. Его самолет плавно снижал-

ся в направлении Римской дороги. На высоте примерно десяти метров Рихтгофен открыл огонь из обоих пулеметов, но ливень свинца не остановил движение колонны противника. Следом за командиром мы обрушили на дорогу ливень свинца.

- Солдат противника парализовал ужас - лишь немногие попрыгали в кюветы. Рихтгофен развернулся, после чего пошел на второй заход. Теперь мы могли хорошо разглядеть результаты нашей первой атаки: трупы людей и лошадей, брошенные пушки.

- Во втором заходе нас обстреляли с земли. Пехотницы вели огонь из винтовок, кто-то приспособил на крутых откосах дорожной насыпи пулемет. Тем не менее, Рихтгофен не поднялся ни на метр выше, хотя в крыльях его самолета появились отверстия от пуль.

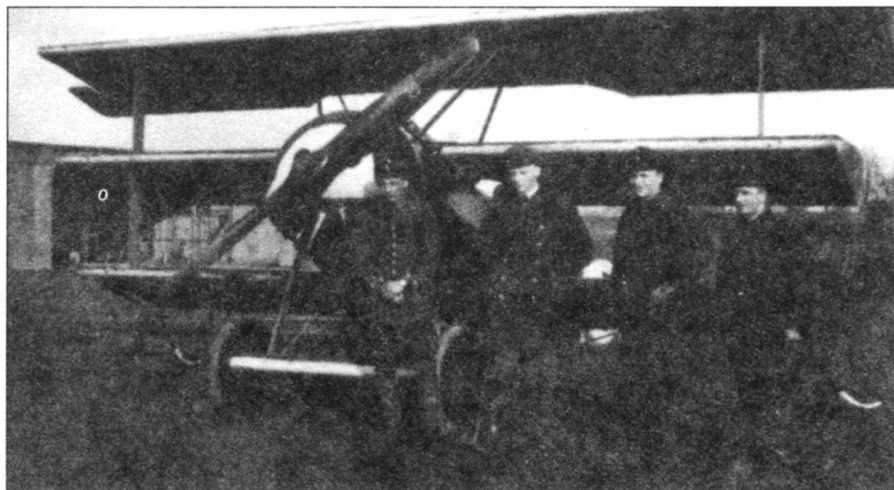
Сразу после этого полета Удет стал командиром Jasta 11, через несколько дней весельчак-баварец сбил двух «Кэмелов». О бое 28 марта Удет вспоминал так:

- Англичанин шел выше, он преследовал Гусмана, который пытался оторваться от противника пикированием. Я поднял голову как раз в тот момент, когда англичанин проходил прямо перед моим самолетом. С дистанции 80 м я открыл огонь. Ему некуда было деваться. Осталось всего 20 метров - еще секунда и мы столкнемся. Я проскочил чуть ниже, в кабину даже брызнуло масло из двигателя английского аэроплана.

- Второй заход. Снова мы разошлись, он проскочил надо мной. Я без труда разобрал написанный черной краской бортовой номер самолета противника - «8224».

- Четвертый заход, я решил твердо выдерживать направление и высоту во что бы то ни стало. Я загнал самолет противника в самый центр прицела и не давал сдвинуться силуэту ни на дюйм. Противник не выдержал напряжения, стал отворачивать. Я всадил в него очередь. Британский самолет скрылся в облаке огня и дыма. Домой я вернулся весь взмыленный, нервы были взвинчены до предела.

Вечером Удет отправился в полевой госпиталь, недалеко от которого проходил памятный бой. Как выяснилось пуля, выпущенная из пулемета триплана Удета попала летчику в голову, он погиб сразу. Врач отдал Удету уцелевшие личные вещи противника немецкого аса. На визитке было написано: «Lt. C.R. Maasdorp, Ontario, RFC». Помимо визитки Удету досталось письмо, в нем была строчка: «Ты не должен летать так много...»



Карл Гальвиц (второй слева) со своими механиками, февраль 1918 г. На снимке хорошо видна окраска капота: черный с белым «лбом». Так были окрашены капоты двигателей на большинстве трипланов из Jasta 2. На снимке вероятно Dr.1 212/17. В апреле Гальвиц был ранен, но прежде успел одержать десять побед, две последних (27 марта и 21 апреля) - на триплане.



Лейтенант Отто Лёффлер из штаффеля Бёлке позирует на фоне своего Dr.1 190/17. Лёффлер одержал в общей сложности 15 побед. Полоса на фюзеляже вероятно лимонно-желтого цвета - цвет гренадерского полка, в котором некогда служил Лёффлер. Самолет окрашен в черный и белый цвета 2-го штаффеля. Второй жертвой Лёффлера стал DH.4, сбитый 3 февраля, возможно - на триплане. Большинство своих побед ас одержал, летая на биплане Фоккер D VII в конце 1918 г.

8 апреля Удет занемог - сильная простуда свалила летчика с ног. Простуда - беда всех пилотов, летавших в самолетах с открытыми кабинами. На фронт Удет после лечения вернулся в конце мая, он принял командование Jasta 4. В 4-м штаффеле ас продолжал летать на Dr.1. В период отпуска летом 1918 г. Удет надиктовал небольшую книжку «Kruz wider Kokarde» (Крест против Кокарды). Книга являлась сугубо пропагандистскимopusом, прошедшим военную цензуру, тем не менее в ней есть заслуживающие внимания пассажи:

- ...Рихтгофен предложил мне возглавить один из штаффелей своего гешвадера. Я согласился немедленно, уже через три дня я был штаффельфюрером ягдшвадера Рихтгофена. Теперь я мог летать и сражаться плечо к плечу с людьми, которыми гордится вся Германия.

- Его (Рихтгофена) летные способности были исключительными. Я выполнил много боевых вылетов вместе с Рихтгофеном и лишь один раз видел как противнику удалось оторваться от барона. Все самолеты, которые атаковал Рихтгофен, взрывались в воздухе.

- Обычно мы летали восьмеркой или десяткой. Мы сражались на экстраскоростных (!!) трипланах Фоккера с ротативными двигателями - лучших самолетах для воздушного боя. В первые дни наступления летчики гешвадера посеяли ужас в стане противника - в один из дней мы сбили 12 английских аэропланов, не потеряв ни одного своего. В каждом полете Рихтгофен одерживал две-три победы. В хорошую погоду он выполнял по четыре-пять вылетов в день, делая перерывы только на еду или сон.

- Рихтгофен был настоящим солдатом. Вся его жизнь состояла из полетов, приема пищи и сна.

- В первые дни Великого наступления стояла дождливая погода. Нижняя кромка облаков находилась на высоте всего 400 м, поэтому авиация действовала, главным образом, на высотах 100-200 м. Английские одно- и двухместные самолеты действовали в основном по наземным целям. Надо сказать, иногда действовали успешно.

- Я помню несколько случаев, когда англичане демонстрировали подлинную

храбрость. Однажды мы летели шестеркой во главе с Риттмейстером на высоте 300 м. К югу от нас на 50 м выше шло три двухместных самолета. Англичане штурмовали нашу колонну. Завидев нас, два неприятельских аэроплана прекратили атаки и взяли курс на юго-запад. Третий продолжал обстреливать пехоту на марше и даже сбросил на шоссе четыре бомбы. В следующий момент смельчака сбил Рихтгофен.

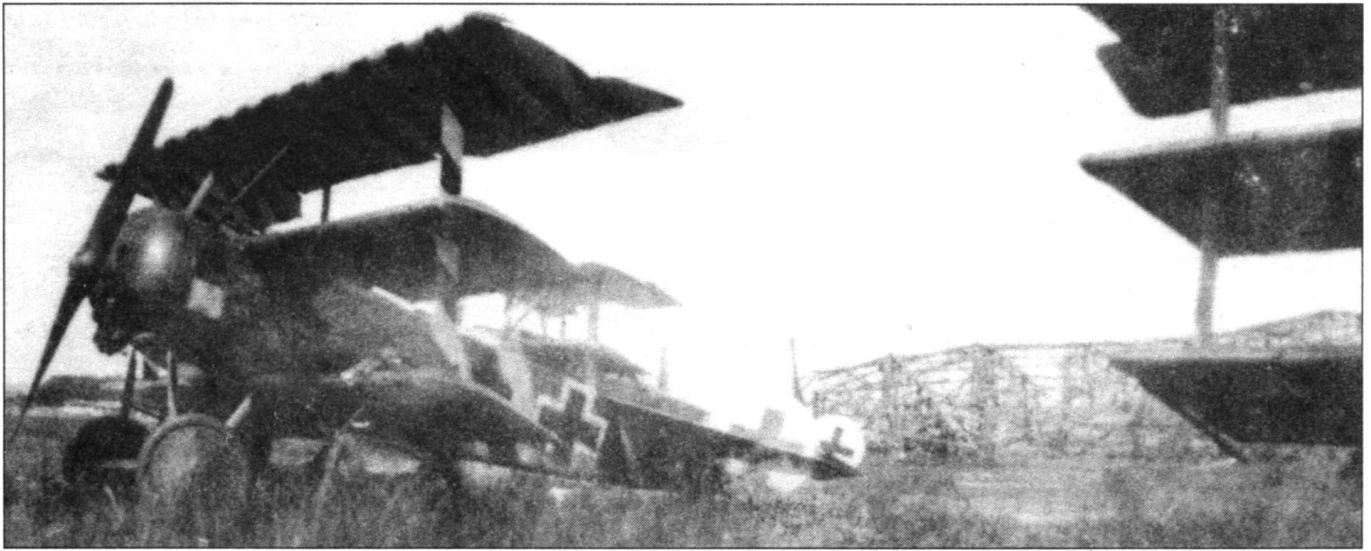
- «Серые шинели» вскинули нам в приветствии руки, благодаря за защиту от самолетов противника. В этот момент появилась пятерка англичан, они были на 20 м выше, чем мы. Мы перевели свои трипланы в набор высоты. Через минуты мы очутились прямо под англичанами. Одним из британских аппаратов был двухместный Бристоль. Его буквально расстрелял Рихтгофен. Всего через четыре секунды рассыпавшийся на куски аэроплан лежал на поле в 200 метров от первого сбитого в этом бою Рихтгофеном самолета противника. Вечером того же дня Рихтгофен одержал третью победу.

Последний в описании Удета бой имел место 27 марта, когда Риттмейстер одержал 71-ю, 72-ю и 73-ю победы. Удет правильно посчитал сбитые Рихтгофеном самолеты, но напугал в деталях. Рихтгофен сначала сбил одноместный «Кэмел», затем - двухместный Армстронг-Уитворт FK.8, а вечером - Сопвич «Дельфин».

Спустя небольшой промежуток времени Jasta 11 лишилась Вейсса, Шольца, Вольфа и Эйзербекка - все они погибли,



Jasta 4 стал последним из трех штаффелей JG I, получившим на вооружение истребители Dr.1 (на вооружение 10-го штаффеля трипланы в ощутимом количестве так и не поступили). 4-й штаффель перевооружили к 20 апреля 1918 г. В мае в штаффель передали еще некоторое количество трипланов из Jasta 6 и Jasta 11, 6-й и 11-й штаффели получили Фоккеры D VII. На снимке Эрнст Удет позирует у крыла своего Dr.1 586/17, июнь 1918 г. На этом самолете раньше летал лейтенант Ганс Курштейн из 6-го штаффеля. Окраска самолета не изменилось, если не считать появления «LO!» на бортах фюзеляжа. На заднем плане - еще один триплан из Jasta 4. Капот мотора и диски колес этого самолета очень светлые, вероятно окрашены светло-голубой краской. Помимо Удета в кадр попали и другие летчики, слева направо: лейтенанты Юлиус Бендер, Эгон Копп, Карл Мейер и Генрих Дрикман.



Самолет Dr.1 586/17 Эрнста Удета, захваченный французский аэродром в Беню, июнь-июль 1918 г. На заднем плане - сгоревший ангар для самолетов. Обратите внимание на черно-белые полосы на триплане. Капот двигателя остался черным, каким был окрашен в 6-м штаффеле.

был ранен Юст. Согласно воспоминаниям Венцля, в мае только один летчик 11-го штаффеля мог подниматься в воздух. Ближе к концу месяца ситуация выправилась: пришли новые летчики, а на вооружение начали поступать бипланы Фоккер D VII. К началу июня штаффель полностью был перевооружен с трипланов на бипланы.

Маркировка

Различить самолеты 11-го штаффеля друг от друга можно было по броской одно- или двухцветной окраске отдельных элементов планера самолета (чаще всего нос и/или хвост фюзеляжа). Отдельные летчики наносили на свои самолеты разнообразную символику - буквенные литеры, номера, рисунки и эмблемы.

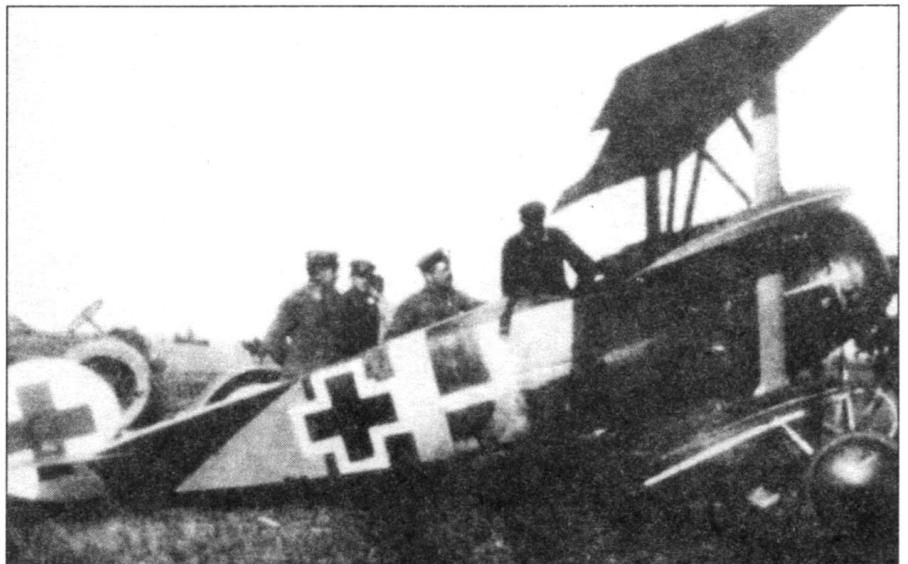
С момента вступления Рихтгофена в должность командира Jasta 11 в окраске самолетов штаффеля начал преобладать красный цвет. Летом 1917 г. окраска была частично стандартизирована: красным окрашивались носовая часть фюзеляжа, подкосы крыла и диски колес. Рихтгофен считал, что лучше всего в индивидуальные отличительные цвета красить хвостовое оперение. Многие самолеты 11-го штаффеля были окрашены именно так.

Персональные эмблемы илотов изображались на бортах фюзеляжа между опознавательным знаком и кабиной. Так хорошо известна черно-белая шахматная клетка на Dr.1 14417 Штапенхорста.

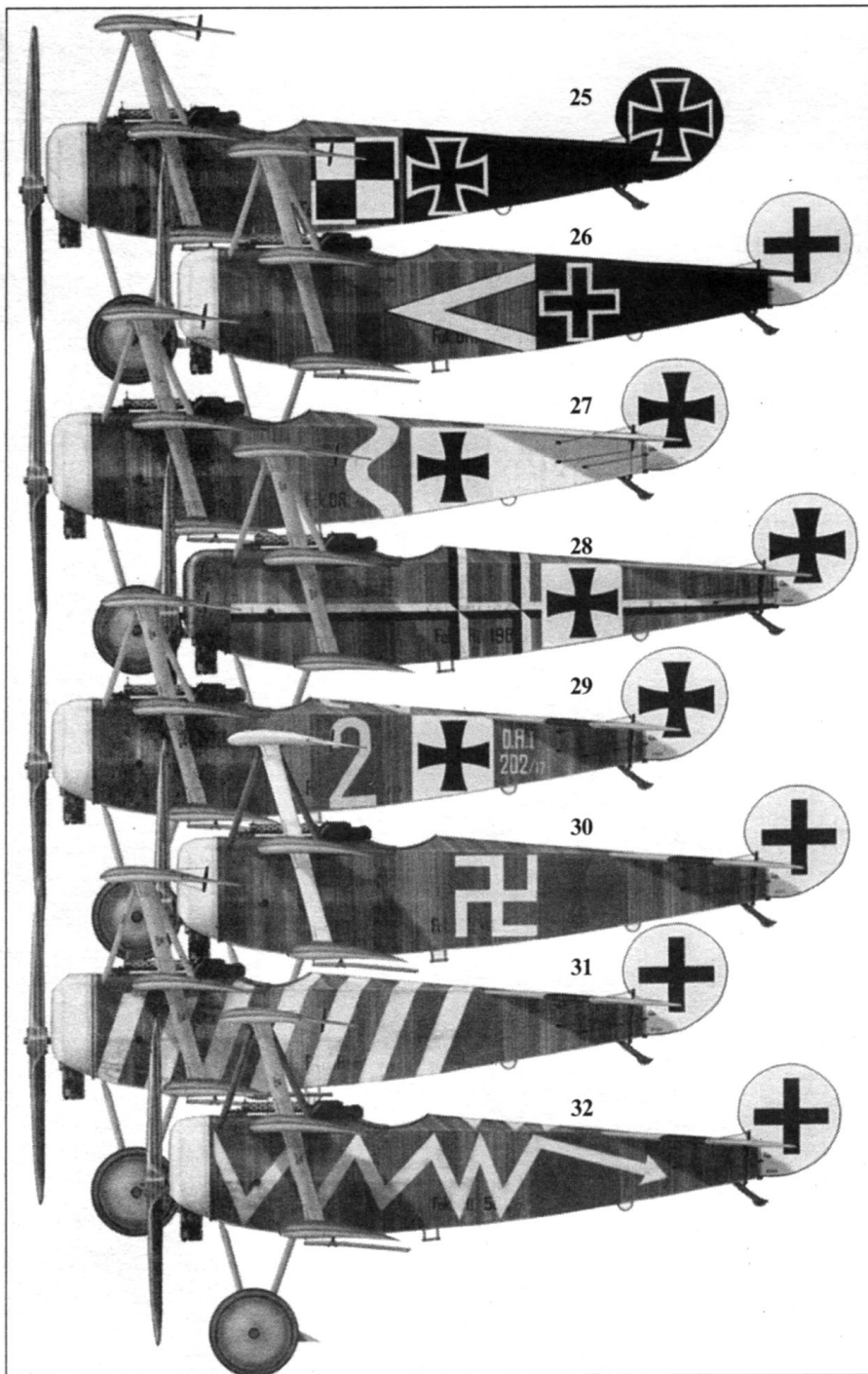
На трипланах, прибывавших с завода верхние поверхности крыльев имели единообразную стандартную окраску - зелено-коричневые полосы по натуральному полотну. На крыльях полосы шли параллельно продольной оси самолета, на бортах фюзеляжа были вертикальны-



Последним трипланом, на котором летал Удет в 4-м штаффеле, являлся Dr.1 593/17. Хорошо видна персональная эмблема Удета на борту.



В мае 1918 г. 5-й штаффель базировался в Канни, здесь Jasta 5 получил в качестве пополнения еще несколько трипланов из I ягдgeschвадера. На одном из них, Dr.1 139/17 из Jasta 11, иногда летал Йозеф Май. 15 мая на нем он сбил ВФ.2б - 12-я победа аса. Скорее всего, самолет сохранил красные элементы окраски штаффеля Рихтгофена. В дополнение к горизонтальной полосе белого цвета была нанесена светлая (белая?) вертикальная полоса вокруг фюзеляжа. Хвостовая часть фюзеляжа скорее всего перекрашена в зеленый цвет, цвет 5-го штаффеля. Май сбивал самолеты противника на Dr.1 554/17 и 592/17.



25. Фоккер Dr I лейтенанта Германа Беккера, Jasta 12, Тулис, март 1918 г. Самолет с черно-белой «шаховницей» на бортах фюзеляжа хорошо известен по знаменитому снимку линейке самолетов 12-го штафеля на аэродроме в Тулисе. Снимок был сделан 15 марта 1918 г. В таком виде самолет летал до июня, когда были несколько видоизменены опознавательные знаки. В интервью, данном в 60-е годы, Беккер сказал, что это был его самолет.

26. Фоккер Dr I вице-фельдфебеля Ульриха Никеля, Jasta 12, Балатре, апрель 1918 г. Этот самолет также можно увидеть на фотографии, сделанной 15 марта 1918 г. в Тулисе. Машина Никеля была промаркирована белым шевроном с тонкой черной каймой, общая окраска - типична для самолетов 12-го штафеля. Железные кресты перекрашены в балканские.

27. Фоккер Dr I лейтенанта Ганса Пинпарта, Jasta 13, Ренюл-Ферме, март 1918 г. Самолеты 13-го штафеля отличались белыми носами и белыми хвостами. Извилистая линия белого цвета - символика Ринпарта.

28. Фоккер Dr I лейтенанта Ганса Вернера, Jasta 14, Бонкур январь 1918 г. Горизонтальная черно-белая полоса на фюзеляже самолета штафельфюрера была типичной для всех истребителей 14-го штафеля. Вернер добавил в качестве знака различия к одной горизонтальной две аналогичных вертикальных полосы. Позже Ганс Вернер летал на аналогично окрашенном Dr I 583/17.

29. Фоккер Dr I 202/17 лейтенанта Вальтера Гётча, Jasta 19, Курье, февраль 1918 г.

Несколько первых Dr I, полученных 19-м штаффелем, маркировались крупными номерами желтого цвета. Номера выполняли функции персональных эмблем пилотов. Командир штафеля лейтенант Гётч летал на самолете с бортовым номером «2» в течение короткого периода времени. Капот двигателя истребителя был окрашен в белый цвет, горизонтальное оперение - косыми желто-черными полосами. Серийный номер «202/17» написан в необычном месте - сильно сдвинут назад к хвосту.

30. Фоккер Dr I 419/17 лейтенанта Вальтера Гётча, Jasta 19, Балатре, апрель 1918 г.

К апрелю на самолете Гётча были закрасены кресты на бортах фюзеляжа, причем «перекраска» практически один в один воспроизводила заводскую окраску машины. На бортах фюзеляжа и верхней поверхности верхнего крыла появилась эмблема Гётча - свастика белого цвета. Балканские кресты раннего образца появились на крыльях и руле направления.

31. Фоккер Dr I 504/17 лейтенанта Рудольфа Риенау, Jasta 19, Балатре, апрель 1918 г.

Горизонтальное оперение самолета Dr I 504/17 (Wk-Nr 2131) было окрашено в черный и желтый цвета, капот - белый. Так окрашивались самолеты 19-го штафеля. Персональная символика пилота - спиральная полоса белого цвета вокруг фюзеляжа от носа до передней кромки стабилизатора.

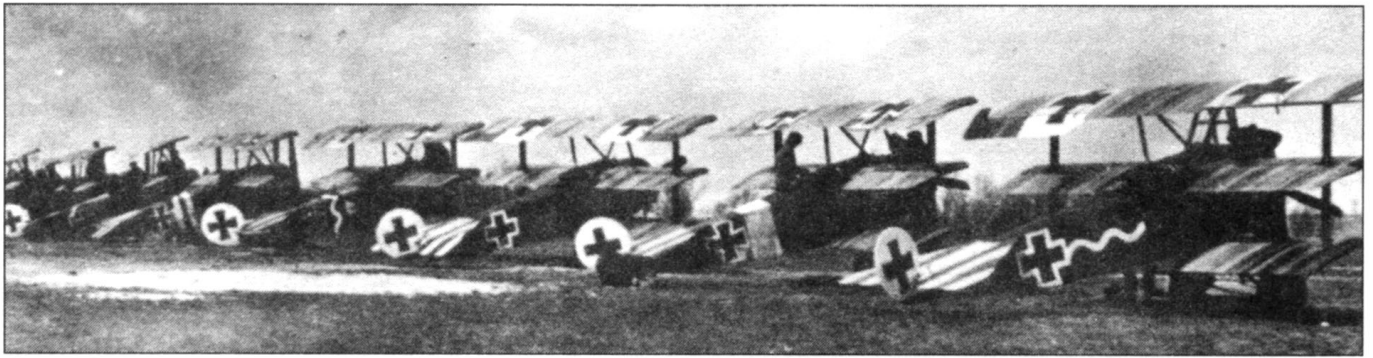
32. Фоккер Dr I 503/17 лейтенанта Ганса Кёрнера, Jasta 19, Балатре, апрель 1918 г. В дополнение к отличительным особенностям самолетов 19-го штафеля на бортах фюзеляжа истребителя Кёрнера (Wk-Nr 2130) была нарисована зигзагообразная молния белого цвета. На самолете между пулеметами установлен телескопический прицел Oige.

ми, и диагональными на верхней поверхности фюзеляжа и горизонтального оперения. Как правило, капот двигателя окрашивался зеленый цвет, в то время как все нижние поверхности - в светлый серо-зеленый.

Опознавательные знаки в виде железных крестов наносились на фоне квадратов белого цвета. В Jasta 11 белое поле часто закрасивалось оливково-зеленой краской, оставалась только белая кайма вокруг креста шириной 5 см.

Согласно приказу Инспектората авиации от 17 марта 1918 г. менялась форма опознавательных знаков - вместо железных вводились так называемые балканские кресты (Balkenkreuze). Ширина белой каймы вокруг креста определялась в 15 см на крыльях и фюзеляже. В частях новые опознавательные знаки видоизменяли, известно достаточно много вариаций на тему балканского креста.

Фон Рихтгофен летал на нескольких трипланах, все они имели различную маркировку. Принято считать, что самолеты Рихтгофена были целиком окрашены в красный цвет. На самом деле полностью



Вслед за наступающими германскими войсками 26 марта самолеты I ягдгешвадера перелетели на аэродром Личиль, где и сделан этот снимок. Обратите внимание - в линейке стоят самолеты с опознавательными знаками как в виде железных, так и в виде балканских крестов. Крайний справа - самолет лейтенанта Франца Хемера (вероятно 595/17), эту машину легко опознать по извилистой линии белого цвета на борту фюзеляжа. Следующий истребитель принадлежит Роберту Тюксену. Четвертый - вероятно 556/17 - самолет, на котором до перевода 11 марта в Jasta 56 летал Людвиг Бикман. Извилистая вертикальная полоса вокруг фюзеляжа вероятно - красно-белая, цвета родины Бикмана Вестфалии, московский «Спартак» здесь не при чем.



Вице-фельдфебель Франц Хемер осматривает боевые повреждения своего триплана (Dr.1 595/17), даже не сняв парашюта. За цвет шевелюры друзья прозвали Хемера «Лоскеп» - блондин. Возможно, извилистая полоса белого цвета на борту триплана Хемера «произрастает» из прозвища летчика. Всего блондин одержал 18 побед, с 3 по 10 победы он одержал в период с марта по май 1918 г., летая на триплане.

красным был только один триплан.

Петер Лампель считает, что «резервный» Dr.1 Рихтгофена имел красные крылья и красный капот двигателя, что также не совсем верно. По снимкам самолетов 152/17 и 161/17 можно установить красную окраску не только верхней поверхности верхнего крыла, но и хвостовой части самолета вместе с оперением, а также верха передней части фюзеляжа до кабины. Вероятно, другие самолеты барона, 127/17 и 477/17, были окрашены аналогично. Целиком красными были самолеты 477/17 и 425/17. После введения балканского креста, руль направления на последней машине был перекрашен в белый цвет.

Истребитель для избранных

В 1918 г. в германской авиации имелось примерно 80 истребительных штаффелей, но только 14 из них имели на вооружении истребители Фоккер Dr.1 в оптимальном количестве. Почти все они входили в состав I, II и III истребительных гешвадеров. В Jagdgeschwader входило на постоянной основе четыре штаффеля, они создавались как мобильные «ударные кулаки», которые можно перебрасывать на наиболее важные участки фронта, в первую очередь для обеспечения наступательных операций сухопутных войск.

На начало 1918 г. триплан Dr.1 являлся лучшим немецким истребителем, именно поэтому самолеты Фоккера поступили на вооружение ягдгешвадеров. Первым получил трипланы Jasta 11 из JG I, на трипланах также летали летчики 4-го и 6-го штаффелей. (пилоты Jasta 10 до поступления Фоккеров D VII сражались на «Альбатросах» и Pfальцах). В составе JG II трипланами были вооружены 12-й, 13-й и 19-й штаффеле, в составе JG III - все четыре штаффеля (штаффель Бёльке, 26-й, 27-й и 36-й), однако их перевооружили не полностью.

Стаффель Бёльке

Jasta 2 после гибели своего первого командира стал называться штаффелем Бёльке, или просто Jasta В. Освальд Бёльке погиб в октябре 1916 г. Служить под его началом считалось честью, элитным Jasta В оставался и после гибели командира. По количеству одержанных в Первую мировую войну побед (333 самолета и три аэростата) летчики 2-го штаффеля уступают только штаффелю Рихтгофена - Jasta 11. Многие выдающиеся асы служили в штаффеле Бёльке.

В 1917 г. штаффель переживал трудное время, его репутация падала. В конце ноября 1917 г. - начале января 1918 г. погибло трое командиров Jasta В, все кавалеры Pour le Merit. С вступлением в феврале 1918 г. в должность штаффельфюрера лейтенанта Карла Боле и получением истребителей Dr.1 в подразделении возродился дух Бёльке.

В первый день нового 1918 г. на аэродром базирования Jasta В прибыл учебный биплан «Альбатрос» D V, оснащенный двигателем Оберрусель, таким же какие стояли на Фоккерах Dr.1. Летчикам предстояло научиться пилотировать



Удачливый ас Йохан Янзен вступил в командование 6-м штаффелем 28 апреля, он летал на Dr.1 403/17. На лобовой части капота вокруг отверстий воздухозаборников нарисованы глаза.



Вильгельм Рейнгард, командир 6-го штаф-феля, позирует у разбитого Dr.1; на Рейнгарде летный комбинезон, в руке он держит привязные ремни парашюта системы Хейнике, середине марта 1918 г. Черные и белые полосы на горизонтальном оперении и черный капот двигателя - идентификационные признаки самолетов 6-го штаф-феля. В полете на самолете Рейнгарда сорвало обшивку верхнего крыла, крыло частично разрушилось. Рейнгард сумел посадить поврежденный аэроплан, но при посадке снес шасси. В это время звезда Рейнгарда как раз восходила, 22 марта ему было присвоено воинское звание гауптмана. К середине апреля Вильгельм Рейнгард одержал в воздушных боях 12 побед, а после гибели Рихтгофена стал командиром JG I.



Лейтенант Ганс Кириштейн из 6-го штаф-феля позирует у своего самолета (586/17) с механиками. Самолет был окрашен черными и белыми диагональными полосами. Кириштейн считал, что такая окраска затрудняет противнику прицеливание, он называл такую окраску «оптический обман». Позже самолет попал в 4-й штаффель, где на нем летал Эрст Удет. Удет не велел перекрашивать самолет, но на бортах фюзеляжа появилось известное «LO!».

машину с ротативным двигателем, прежде чем приступить к полетам на трипланах. 10 января 1918 г. штаффель Бёльке получил первые три Фоккера Dr.1, самолеты прибыли из авиационного парка 4-й армии, который находился в Генте. Следом за самолетами на аэродроме появился Энтони Фоккер, лично инструкторовавший летчиков - типичный поступок энергичного Тони.

2 февраля штаффель Бёльке вошел в состав вновь сформированного III ягдгешвадера, командиром которого стал гауптман Бруно Лоэрцер. Все штаффели JG III базировались в окрестностях Куртрэ. К середине февраля Jasta 2 получил полный комплект трипланов, однако на вооружении оставалось несколько «Альбатросов» D V. На трипланах детали асы штаф-феля Бёльке Пауль Баумер, Герман Валлендор, Рихард Планге, Карл Болле,

Йозеф Якобс (второй слева) летал на, как минимум, двух трипланах целиком выкрашенных в черный цвет - 450/17 и 470/17. В интервью, данном в 1974 г., он говорил и о третьем своем черном триплане. На снимке - самолет 470/17. Белая кайма вокруг креста на борту фюзеляжа довольно темная - возможно забрызгана маслом, которое выбивалось из двигателя.



Герман Фроммхерц, Карл Гальвитц и Отто Лёффлер.

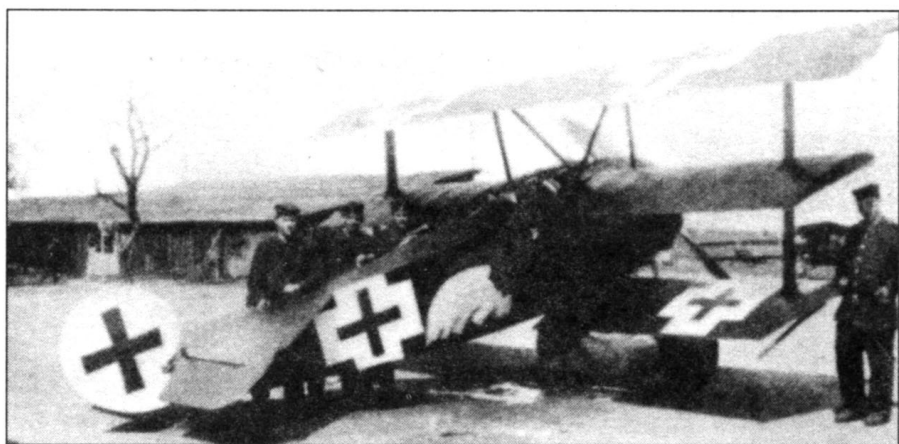
Одним из лучших пилотов Jasta В являлся уроженец Дуйсбурга Пауль Баумер. До войны он работал ассистентом у дантиста, тогда же увлекся авиацией. Свидетельство пилота Баумер получил летом 1914 г., однако воевать начал в пехоте. Сражался на Востоке и на Западе. В авиацию его перевели только после ранения. Как обычно, сначала он летал на двухместных аппаратах.

Первым истребительным подразделением, в котором служил Баумер, стал 2-й штаффель. В Jasta 2 Баумер пришел летом 1917 г., затем его на короткое время перевели в 5-й штаффель. В составе Jasta 5 Пауль Баумер сбил три аэростата. В августе летчик вернулся в штаффель Бельге. В конце года на его счету было 18 подтвержденных побед - больше всех среди летавших в то время пилотов Jasta 2. С 19-й по 22-ю победы Баумер одержал в марте 1918 г., летая на Dg.1 204/17. В тот период иногда он использовал также «Альбатрос» D V. Известные фотографии позволяют предполагать наличие у Баумера резервного триплана - Dg.1, который скорее всего имел заводской номер 209/17. Резервная машина была промаркирована большой литерой «В» на бортах фюзеляжа, литера - красного или желтого цвета. Баумер считал, что верткий триплан больше подходит к его манере ведения маневренного воздушного боя.

Первого успеха на триплане Баумер добился 9 марта, тогда он летал на самолете 204/17 с черно-бело-красной полосой вокруг фюзеляжа. Баумер писал в рапорте:

- 1 км к северу от Зоннебеке, 11 ч 10 мин. Я вместе с четырьмя летчиками нашего штаффеля направлялся к излучине Витшате. В этот момент мы обнаружили три группы одноместных истребителей по семь самолетов в каждой. Аэропланы противника находились прямо по курсу. Мы атаковали на высоте 2000 м нижнее звено. Сначала я завязал бой на виражах с одним Сопвичем, затем стал преследовать три Сопвича из того же звена.

- Я атаковал один из них на высоте



Уникальный снимок. Йозеф Якобс стоит у своего наиболее известного самолета 470/17. На этой машине 14 мая 1918 г. он сбил два аэростата. Самолет целиком окрашен в черный цвет, на обоих бортах фюзеляжа сразу за кабиной - изображение головы дьявола с крылом. Как видно на снимке, нижняя часть крыла светлее верхней. Вероятно - низ был белым, а верх - красным. Обратите внимание также на дополнительные кресты, нанесенные на верхнюю поверхность нижнего крыла. Даже в мае 1918 г. существовала опасность обстрела трипланов со стороны своих самолетов - Фоккеры все еще путали с Сопвичами.

1500 м. После ряда крутых виражей мне удалось сократить дистанцию и выпустить несколько прицельных очередей. Сопвич перешел в отвесное пикирование. Я видел как самолет почти вертикально врезался в землю севернее шоссе Зоннебеке - Фризенберг.

Скорее всего оппонентами Баумера выступали не Сопвичи, а «Кэмелы» из 65-й эскадрильи. Летчики этой эскадрильи доносили о воздушном бое с Фоккерами, но англичане потерь не понесли.

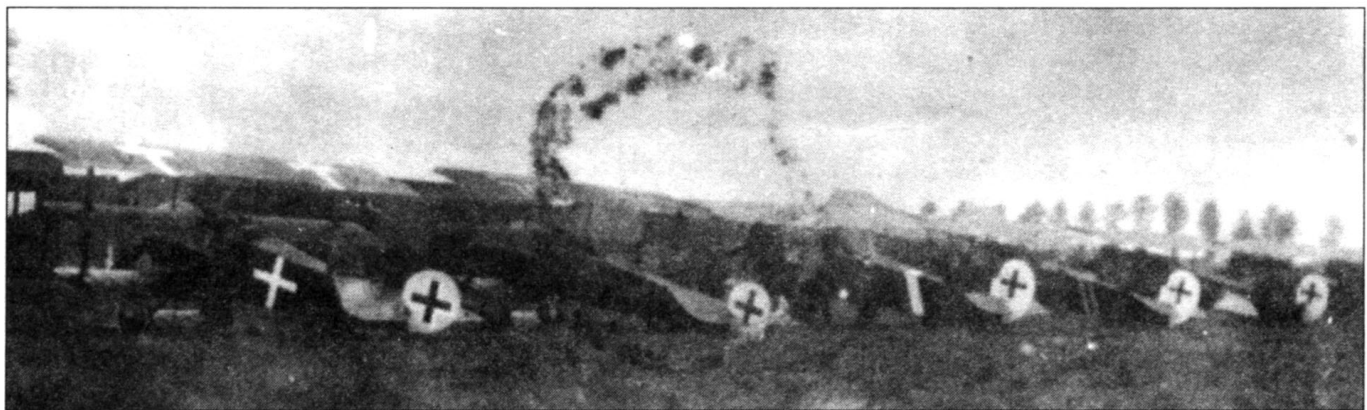
15 марта штаффель перебросили в сектор фронта, за который отвечала 17-я армия, под Эрхин. Через шесть дней германское командование планировало в этом районе начать крупную наступательную операцию. Лучшим днем Баумера стало 23 марта, когда он одержал три победы. Первая в этот день, 20-я победа Баумера одновременно стала 200-й победой, занесенной на счет Jasta В. Скорее всего эту победу ас одержал не на триплане, а на «Альбатросе» D V. В 15 ч 15 мин Баумер взлетел опять, на этот раз совершенно точно - на Dg.1. Вот выдержка из рапорта о бое, проведенном в 15 ч 45 мин к се-

веру от Тиллоу:

- Из-за проблем с двигателем своего самолета я взлетел на 15 минут позже остальных. Набрал высоту, взял курс на Аррас. Внезапно ниже себя на удалении 800 м обнаружил самолет противника - RE.8. Я атаковал его со стороны солнца, но противник не давал шанса на прицельный огонь. Неприятельский аэроплан пытался уйти в сторону Арраса. Я все-таки сумел удержаться у него на хвосте. После очереди, выпущенной мной с короткой дистанции RE.8 упал.

- Я взял курс на юго-восток, вскоре присоединился к другим самолетам штаффеля. Над Бапаумом (в 16 ч 15 мин) я опять обнаружил RE.8. Я атаковал неприятеля на высоте 1000 м. Противник также заметил меня, неприятель развернулся в мою сторону, ко мне потянулись пулеметные трассы. Я также стрелял, после нескольких очередей вражеский аэроплан загорелся. Он упал к северу от Бьюнатрэ. Другие наши самолеты участия в воздушном бою не принимали.

Первый сбитый в том вылете RE.8 вероятно принадлежал 5-й или 59-й эс-



Линейка черных трипланов из 7-го штаффеля, эти самолеты все еще остаются загадочными. Два ближайших к объективу самолета - наверняка трипланы Якобса (второй скорее всего 470/17). Голова дьявола на борту фюзеляжа истребителя 450/17 закрашена, но может быть это просто тот самый третий самолет, про который Якобс вспоминал в 1974 г.? пятый самолет - Фоккер D VII Якобса, голова дьявола теперь красуется на борту его фюзеляжа.



Стаффельфюрер Jasta 7 Йозеф Якобс готов к полету на своем черном триплане. Якобс летал на Dr.1 с марта 1918 г. до последней недели войны, в то же время (хотя и значительно реже) он выполнял боевые задания на истребителях «Альбатрос», Pfalz и Фоккер D VII. Всем другим самолетам ас предпочитал трипланы, сбив на них порядка 30 самолетов и аэростатов противника.

кадрильи, второй - наверняка был из 59-й эскадрильи. Обломки второго обнаружили через три дня наступающие германские войска.

Баумер был в числе немногих асов, воевавших не только на достаточно редком Dr.1, но и на еще более раритетном биплане Pfalz D VIII. Боевые успехи летчика нашли отражение в награждении его Pour le Merit. Раненый 29 мая Баумер выбыл из строя до сентября 1918 г. К осени штаффель Бёльке был полностью перевооружен Фоккерами D VII. Баумер одержал в общей сложности 43 победы, ас разбился в 1927 г. в авиакатастрофе.

Лейтенанту резерва Герману Валлендору не было и 24 лет, когда он прибыл в штаффель Бёльке. До войны Валлендор учился на инженера. Как многие пилоты, Валлендор начинал воевать в пехоте. В 1916 г. молодой человек выучился на летчика, затем летал в Fl Abt 23. В июне 1917 г. его направили на курсы летчиков-истребителей. Назначение в штаффель Бёльке Валлендор получил в августе 1917 г., свою первую победу одержал только в феврале 1918 г. В марте Валлендор летал на Dr.1 19517, маркированным литерой «V» белого цвета. До конца войны Герман Валлендор сбил пять или шесть самолетов противника.

Рихард Планге отпраздновал в Рождество 1917 г. свое 25-летие. Он был ра-



Йозеф Якобс среди летчиков. Слева направо: унтер-офицер Пискер (1 победа), унтер-офицер Пауль Гюттенраух (8 побед), унтер-офицер Август Эйгенбротт (3), унтер-офицер Зико (на крыле), лейтенант Вилли Нигбен (4), Якобс, лейтенант Банненберг, унтер-офицер Юпп Бёне (на крыле), лейтенант Вирт, лейтенант Рат (?) и не установленный пилот.

нен в сентябре, вскоре после прибытия в штаффель Бёльке. Первую подтвержденную победу Планге одержал в начале ноября, в начале 1918 г. он сбил еще два неприятельских аппарата. В марте - увеличил свой счет на три победы (вероятно на триплане, обычно Планге летал на Dr.1 203/17). В апреле сбил седьмой самолет.

В мае его перевели в Jasta 36, 16-го числа Планге был назначен штаффельфюрером, но через три дня ас погиб в бою с самолетами Армстронг-Уитворт FK.8 из 10-й британской эскадрильи. Планге был сбит на Dr.1 546/17, триплан упал на английской стороне линии фронта.

Карл Болле родился в 1893 г. в Берлине. В возрасте 19 лет он поступил на экономический факультет университета в Оксфорде. Здесь он увлекся хоккеем. Болле остался благодарен старой доброй Англии за образование, увлечение спортом и постижение правил «честной игры».

В 1913 г. Кард Болле пошел вольноопределяющимся сроком на один год в кавалерию (Kurassier-Regiment von Seydlitz (Magdeburgisches) Nr 7). Война началась до истечения годовичного срока добровольной службы Болле. Со своим полком он дрался во Франции, в Польше, в Курляндии. В 1916 г. Болле перешел в авиацию. В июле он уже был пилотом двухместной машины. Вторым членом экипажа стал наблюдатель Лотар фон Рихтгофен, вот так-то! Два будущих аса летали в одном экипаже.

В октябре 1916 г. в одном из полетов, когда место Рихтгофена занял другой человек, самолет Болле был атакован пятью французскими одноместными истребителями. В воздушном бою летчик и наблюдатель получили серьезные ранения. Болле сумел посадить поврежденную машину почти у самой линии фронта, на

германской стороне.

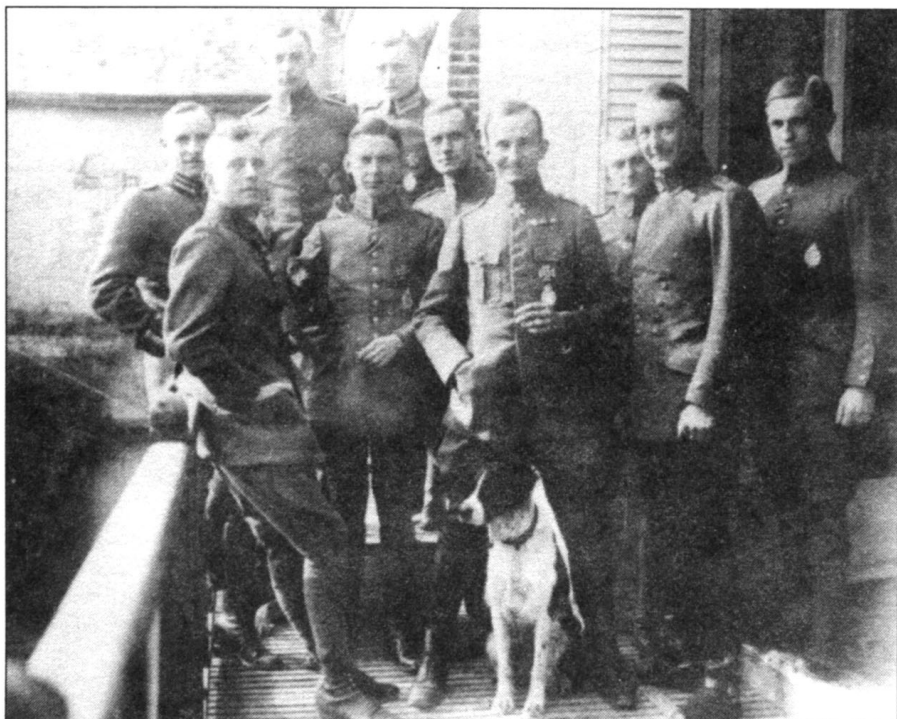
Болле вернулся к активной деятельности в апреле 1917 г. После госпиталя он получил назначение в Jasta 28. Пока окончательно не зажила нога, Болле исполнял обязанности адъютанта. Сам Болле рвался в небо, но ему пришлось заняться изучением традиций подразделения. Летчик учился на примерах двух прежних командиров штаффеля - лейтенанта Карла-Эмиля Шафера и гауптмана Отто Хартмана. Ближайшим другом Карла Болле стал титулованный ас Макс Мюллер.

Самостоятельная учеба пошла впрок - в начале 1918 г. на счету Болле числилось уже пять сбитых. 20 февраля 1918 г. ас получил назначение на должность командира штаффеля Бёльке. В этот период летчики штаффеля только начали интенсивно использовать трипланы. Болле обычно летал на Dr.1 413/17; в окраске самолета были использованы желтый цвет старого кирасирского полка Болле и черно-белые цвета Пруссии. В рамках переброски JG III самолеты Jasta В перелетели 17 апреля на аэродром Халлуин-Ост. До наступления лета командир штаффеля занес на свой счет еще несколько побед.

Автору книги «Pour le Merite Flieger» Вальтеру Цурелю Болле рассказал о следующем эпизоде воздушной войны:

- Англичане повадились бомбить Кортрэ ежедневно, иногда по несколько раз в день. Они летали на новых Де Хэвиллендах DH.9, более скоростных, чем наши трипланы. Однажды утром девятка Хэвиллендов возвращалась после налета. Семь истребителей из нашего штаффеля перехватили противника на подходе к линии фронта.

- В качестве цели я выбрал самолет ведущего, но при атаке вырвался вперед



Адольф фон Тутчек со своими старыми товарищами по борьбе. Тутчек с собакой. Снимок сделан в феврале 1918 г. на аэродроме Тулис. Слева направо: лейтенант Оскар Мюллер, обер лейтенант Блуменбах (командир Jasta 12, 2 победы), лейтенант Герберт Бок (сзади), лейтенант Герман Бекер (23 победы, впереди), вице-фельдфебель Ульрих Никель (30 побед, сзади), лейтенант Кох, гауптман фон Тутчек (27 побед), лейтенант Ганс Штаатс (1 победа), обер лейтенант Кранфенбауэр и лейтенант Пауль Хоффман (1 победа).

стаффеля. Противник оказался опытным. Англичане не открывали огонь, пока я буквально не влетел в их строй. Тут сразу же на меня обрушился ливень свинца, извергнутого 18 пулеметами. Топливный бак потек, двигатель начал рассыпаться на части. Мне пришлось немедленно садиться, но я все-таки успел выпустить очередь по самолету ведущего.

- Я увидел как самолет противника задымил, но разглядывать, что с ним стало дальше мне было уже некогда. Тем времени самолеты нашего стаффеля закрутили карусель с англичанами. После посадки в моей машине насчитали 42 пробоины.

- Согласно рапортам летчиков, несколько английских самолетов получили повреждения. С земли конечно наблюдали за боем, но детально разобрать были или нет сбиты самолеты противника не смогли из-за сильного дыма.

- Через несколько дней одиночный DH.9 был сбит зенитками южнее Киммеля, экипаж самолета попал в плен. На допросе выяснилось, что несколько дней назад экипажи их эскадрильи, возвращаясь после налета на Куртрэ, столкнулись в воздухе с броско окрашенными трипланами Фоккера. После воздушного боя до линии фронта дотянули все девять са-

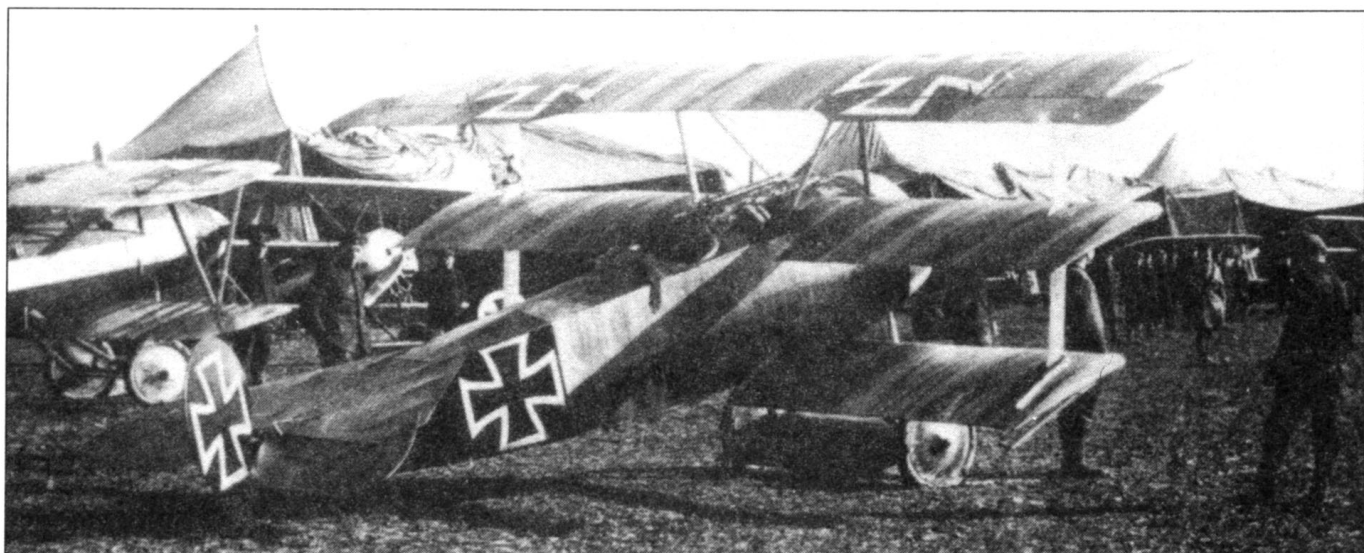
молетов, однако пять из них имели серьезные повреждения. Все пять в конечном итоге пришлось списать после вынужденных посадок. В экипажах всех пяти самолетов имелись убитые или раненые.

- Таким образом нечаянно подтвердился наш успех в недельной давности воздушном бою, после которого нам не засчитали ни одной победы.

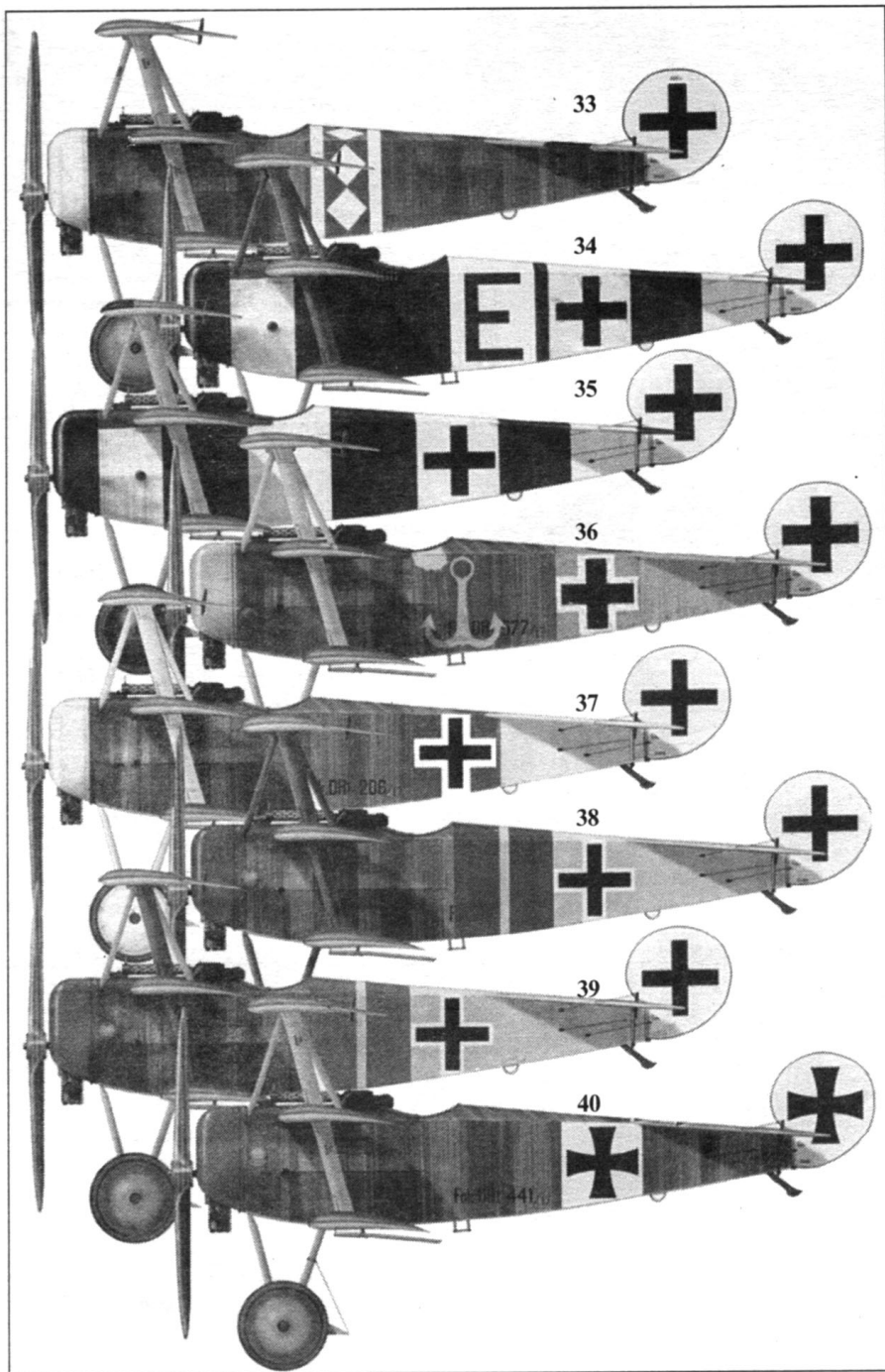
Сейчас уже сложно определить самолеты какой эскадрильи RAF принимали участие в воздушном бою с трипланами из Jasta В. Возможно, это были DH.9 из 98-й эскадрильи, а сам бой состоялся 21 апреля или 2 или 17 мая 1918 г. Летом и осенью Болле довел свой счет до 36 побед, летая на Фоккере D VII. Войну ас завершил кавалером Pour le Merite. Карл Болле продолжил службу в авиации в 20-е и 30-е годы, принимал участие в секретных планах возрождения люфтваффе. Умер Болле в 1955 г. в Берлине.

Герман Фроммхерц был немногим старше своих товарищей, ему было 26 лет, родился Фроммхерц в Вальдшуте 10 августа 1891 г. Будучи студентом технического ВУЗа, записался в армейский резерв. Воевать Фроммхерц начал в пехоте, за храбрость, проявленную в боях на Русском фронте получил награды. В июне 1915 г. его перевели в авиацию. Фроммхерц летал в Kagohl 4, Kasta 20. В период службы в Kasta 20 пилот выполнял чрезвычайно опасные задания в небе Вердена в период ожесточенных боев на Сомме в 1916 г.

В конце года Kasta 20 перебросили на Румынский фронт, где подразделение вошло в состав Kagohl 1. Летчики из Kasta 20 действовали над Македонией и Салониками. Командование отметило агрессивность и упорство Фроммхерца, направив его на курсы летчиков-истребителей. В марте 1917 г. Фроммхерц вернулся во Францию, он получил назначение в Jasta 2. Свои первые две победы будущий ас одержал в период «апрельского кровопускания». Затем последовал долгий



Самолет Dr.1 404/17 фон Тутчека, Тулис, 15 марта 1918 г. Часть фюзеляжа и хвостовое оперение самолета окрашено в черный цвет, капот двигателя - белый. Справа от самолета в коже - фон Тутчек. Погиб он именно на этом самолете.



33. Фоккер Dr I 503/17 лейтенанта Артура Рана, Jasta 19, Балатре, апрель 1918 г. Самолет Рана нес персональную символику летчика - белые ромбы между двумя полосами белого цвета. В остальном окраска его триплана (Wk-Nr 2058) аналогична окраске большинства самолетов 19-го штаффеля.

34. Фоккер Dr I 426/17 вице-фельдфебеля Отто Эсвейна, Jasta 26, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Самолет (Wk-Nr 2010) имеет отличительную окраску истребителей 26-го штаффеля: черный капот двигателя и черно-белые полосы вокруг фюзеляжа и на хвостовом оперении. Личная эмблема Эсвейна - большая буква «Е» черного цвета на фоне белой полосы. Литера «Е» продублирована на центральной части верхней поверхности верхнего крыла. Белая кайма вокруг балканских крестов на крыле несколько тоньше, чем обычно.

35. Фоккер Dr I лейтенанта Фрица Лозрцера, Jasta 26, Эрчин, апрель 1918 г.

Штаффельюрер Лозрцер летал самолете, имевшем стандартную для Jasta 26, окраску. Середина и концевые трети верхней поверхности верхнего крыла выкрашены в черный цвет.

36. Фоккер Dr I 577/17 лейтенанта Рудольфа Климке, Jasta 27, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Маркировка самолетов 27-го штаффеля включала желтые капоты двигателей, подкосы, диски колес, хвост фюзеляжа. На самолет Климке (Wk-Nr 2247) желтым были окрашены даже кресты на бортах фюзеляжа. Поверх старых железных крестов и желтой краски нанесены балканские кресты. Обратите внимание на персональную эмблему - якорь.

37. Фоккер Dr I 206/17 (?) обер лейтенанта Германа Геринга, Jasta 27, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Серийный номер самолета Геринга точно установить не удалось. На окрашенном подобным образом триплане Геринг летал в мае-июне 1918 г., будучи командиром Jasta 27. В отличие от других самолетов штаффеля, истребитель Геринга отличался белой окраской подкосов, дисков колес, капота двигателя и хвостовой части фюзеляжа.

38. Фоккер Dr I 521/17 обер лейтенанта Роберта Грейма, Jasta 34b, Фоукакур, июнь 1918 г.

Хвост самолета (Wk-Nr 2198) штаффельюрера Грейма, как и другие машины 34-го баварского штаффеля, был окрашен в серебристый цвет. Личная символика Грейма - две широкие красные полосы вокруг фюзеляжа, разделенные серебристой полосой. Руль направления - белый, подкосы - скорее всего оливковые. Балканские кресты нанесены на крылья и борта фюзеляжа.

39. Фоккер Dr I вице-фельдфебеля Йохана Пютца, Jasta 34b, Фоукакур, июнь 1918 г.

Окраска самолета Пютца идентична окраске истребителя Грейма, за исключением личной символики пилота. Символика Пютца - это две полосы зеленого цвета. Самолет раньше принадлежал JG I.

40. Фоккер Dr I 441/17 лейтенанта Генриха Бонгарца, Jasta 36, Эрчин, март 1918 г.

Самолет Бонгарца (Wk-Nr 2066) имел стандартную заводскую окраску. Символика 36-го штаффеля - капот голубого цвета. На верхних поверхностях горизонтального оперения ряда самолетов из Jasta 36 имелись изображения железных крестов.

перерыв в пополнении личного списка, а зиму 1917-1918 г.г. Фроммхерц провел в качестве летчика-инструктора в тылу.

В штаффель Бёлке Фроммхерц вернулся в мае 1918 г. В этот период последние трипланы Jasta 2 доживали свой век. В июле Герман Фроммхерц получил назначение на должность командира Jasta 27 войну он закончил, имея на своем счету 32 победы. Фроммхерц был представлен к награждению Pou le Merite, но получить «Голубого Макса» не успел из-за окончания войны. Интересно, что на некоторых послевоенных снимках Фроммхерц красуется с высшей наградой кайзеровской Германии. Интересно, где он надбыл «Голубого Макса»?

Лейтенант Карл Гальвитц известен прежде всего тем, что сбил Артура Риса-Дэвиса из 56-й британской эскадрильи, пилота, положившего конец карьере и самой жизни Вернера Фосса. Как и все, Гальвитц начал летать на двухместной машине в составе Fl Abt (A) 231. Затем Гальвитц летал на Русском фронте в составе FA37 на истребителе Роланд D II. В июле 1917 г. он сбил два азростата, прежде чем был переведен во Францию в Jasta 29. Спустя несколько месяцев Гальвитца вновь перевели в другую часть - в



Снова Тулис, снова 15 марта 1918 г. Стаффель перевооружили с «Альбатросов» на трипланы, но «Альбатросы» из части не изымались. Таким образом у некоторых пилотов появилось по два самолета, что и видно на снимке - крыло к рылу «Альбатросы» и трипланы. Первые две машины - самолеты вице-фельдфебеля Ульриха Никеля, их легко опознать по белому шеврону на фюзеляже.

стаффель Бёльке. К началу 1918 г. на счету Гальвитца числилось восемь побед, включая сбитого 27 октября 1917 г. Риса-Дэвиса. В 1918 г. летая на триплане ас пополнил свой счет двумя победами. Гальвитц в апреле был тяжело ранен, после ранения к летной работе он вернуться не смог.

Лейтенант резерва Отто Лёффлер начал тянуть армейскую лямку в Grenadier Regiment König Friedrich Wilhelm Nr 10, позже стал летчиком. Осенью 1917 г. Лёффлер попал в Jasta B., а в начале декабря одержал первую победу в воздушном бою. Лёффлер летал на разных трипланах, в том числе и на 190/17, но побед на них весной 1918 г. не одержал. Зато его на трипланах сбивали дважды.

Летом 1918 г. личный счет Лёффлера начал расти драматически, к концу ок-

тября у него было 15 сбитых - почти все на Фоккере D VII. Через двадцать лет Отто Лёффлер подтвердил свою квалификаций в пылу воздушных сражений Второй мировой войны.

Отличительными признаками трипланов из стаффеля Бёльке являлись черно/белая окраска горизонтального оперения и задней части фюзеляжа. В отдельных случаях правый борт фюзеляжа красился в черный цвет, левый борт - в белый, встречались также «негативные» экземпляры: правый борт - белый, левый - черный. Возможно таким способом отличали самолеты разных звеньев. Капоты двигателей также окрашивались в цвета Пруссии - черный и белый.

Jasta 4

Хотя 4-й стаффель входил в состав I ягдгшвадера, его перевооружили трип-

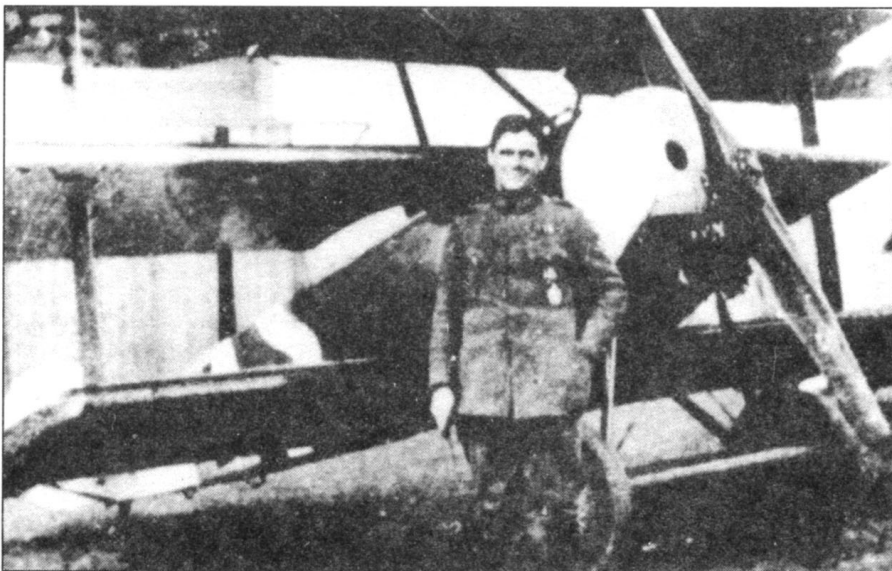
ланами с большим запозданием. В ожидании поступления Фоккеров D VII до апреля 1918 г. на вооружении 4-го стаффеля сохранялись истребители Pfalz и «Альбатрос». В конце апреля стаффель начал получать Фоккеры, но не D VII, а Dr.1. В мае стаффелю передали еще некоторое количество трипланов, снятых с вооружения в Jasta 6 и Jasta 11.

Первым потерянным стаффелем трипланом стал Dr.1 54617, сбитый над Корбье 16 мая. В кабине истребителя находился имевший на своем счету две победы лейтенант Федор Хюбнер. Триплан сбил «Кэмел» из 209-й эскадрильи. Хюбнер попал в плен.

Jasta 4 стал последним стаффелем I ягдгшвадера, имевшим на вооружении трипланы Тони Фоккера. Отличительными признаками самолетов Dr.1 из Jasta 4 являлась почти белая (очень светло-голубая?) окраска капотов двигателей, под-



Лейтенант Герман Беккер воевал в составе 12-го стаффеля, одержал 23 победы. Остался в живых.



Лейтенант Ханс Пуппарт одержал в Галиции в составе Jagdkommando FA (A) 220 шесть побед, включая четыре аэростата. Назначение в 13-й стаффель Пуппарт получил в декабре 1917 г. На снимке - Пуппарт позирует на фоне Dr.1, трипланы стаффеля получил в марте 1918 г. Самолеты Jasta 13 отличались белыми капотами двигателей. Персональная эмблема Пуппарта - извилистая линия белого цвета вокруг фюзеляжа. В составе 13-го стаффеля Пуппарт одержал три победы (вероятно все на триплане). Пуппарта перевели командиром в 19-й стаффель, где он продолжал воевать на трипланах.

косов, дисков колес и иногда горизонтального оперения. Летчики штаффеля сражались на Dr.1 в период майского наступления на Марне. Тогда противником ягдфлигеров выступали не привычные джентльмены из Британии, а - галлы, сиречь французы. К июлю штаффель сменил трипланы на истребители Фоккер D VII.

20 мая в штаффель прибыл новый командир - лейтенант Эрнст Удет. После болезни Удет побывал в отпуске в Мюнхене и теперь вернулся на фронт. Долма аса застало радостное известие - он был награжден Pour le Merite. Эту новость ему сообщила невеста Элеонора «Ло» Цинк. Удет теперь был полон и сил и желания оправдать награду.

В отличие от своего старого командира Манфреда фон Рихтгофена, Удет обожал летать. У него вообще была страсть ко всему механическому, особенно к самолетам и мотоциклам. Если Рихтгофена считали настоящим солдатом, то к Удету больше всего подходит определение «авантюрист». Любовь к полетам не мешала Удету наслаждаться жизнью в полном объеме: талантливый карикатурист, любимец и любитель женщин, поглотитель спиртосодержащих жидкостей и при всем выдающийся летчик - это Удет! Навестивший JG I артиллерист Карл Циммерман вспоминал:

- Я встретил коротышку, искрящегося юмором, который порой балансировал на грани приличия. Коротышка имел воинское звание лейтенант и являлся кавалером Pour le Merite. Его звали Эрнст Удет. Мы сошлись друг с другом после обмена первыми фразами...

Один из трипланов, на которых Удет летал в Jasta 4 - истребитель Dr.1 586/17, ранее на нем летал Ганс Кирштейн из Jasta 6. Машина сохранила полосатую бело-черную окраску своего первого хозяина. Внешний облик самолета изменить было сложно, поэтому Удет лишь добавил к символике истребителя свое обычное «LO!». Скорее всего, буквы были написаны красной краской. В конце июня на этой машине в полете произошло разрушение цилиндра двигателя. Осколками мотора был поврежден планер самолета, но Удет сумел благополучно приземлиться.

Удет также летал на Dr.1 593/17, этот самолет полностью сохранил заводскую окраску, только на бортах фюзеляжа добавилось традиционное «LO!», а на горизонтальном оперении - белый шеврон. В июне Удет со своими парнями базировался в Беню-Крамосейле. Этот период памятен боями с французами:

- Французские летчики не отличались высоким наступательным порывом, поэтому мы часто залетали вглубь вражеской территории. Однажды вечером мы летели шестеркой на высоте 4000 м, ниже опускаться было опасно из-за возможного огня зениток. Путь нам преградили четыре истребителя SPAD, один из них



14-й штаффель был одним из немногих не входивших в состав ягдгешвадеров, но получивших на вооружение трипланы в ощутимом количестве. Первые самолеты Dr.1 прибыли в Jasta 14 в январе 1918 г. Отличительный признак самолетов из Jasta 14 - черно-белая полоса вдоль фюзеляжа. У самолета стоит лейтенант Герберт Бой, одержавший пять побед в общей сложности.

был подбит парнем из моего штаффеля. Француз стал планировать в сторону своего аэродрома.

- Мы летели дальше. Чуть позже я заметил на встречном курсе тройку французов. Мы спикировали на них. Сократив дистанцию, опознали самолеты - это были двухместные Бреге. Скорее всего Бреге возвращались после корректировки артиллерийского огня, их экипажи никак не рассчитывали наткнуться на «бошей». Два самолета противника немедленно стали снижаться в надежде уйти от нас на малой высоте. Третий пилотировал храбрый летчик, он принял мой вызов и не стал уклоняться от атаки.

- Француз заложил вираж в мою сторону, однако, используя преимущество в скорости, я зашел ему в хвост. Хорошая очередь заставила противника шархануться вправо вниз. Я последовал за ним. Я хорошо видел летчика, он откинулся на спинку кресла, наблюдатель скрючился на полу своей кабины. Очевидно - оба убиты. Тем не менее, французский самолет довольно устойчиво летел, покачиваясь в потолках воздуха. Машина медленно теряла высоту.

- Я все-таки решил оставить жирную точку и расстрелял самолет с предельно короткой дистанции. Бреге загорелся, затем взорвался в воздухе.

Jasta 5

В связи с трипланами 5-й штаффель упоминается достаточно редко. Тем не менее, в начале мая на короткое время Jasta 5 перевооружили Фоккерами Dr.1. Самолеты передавались из 6-го и 11-го штаффелей. Jasta 6 и Jasta 11 в тот период переоснащались Фоккерами D VII. Одним из лучших пилотов 5-го штаффеля

являлся унтер-офицер Йозеф Май, три из своих тридцати побед ас одержал на трипланах.

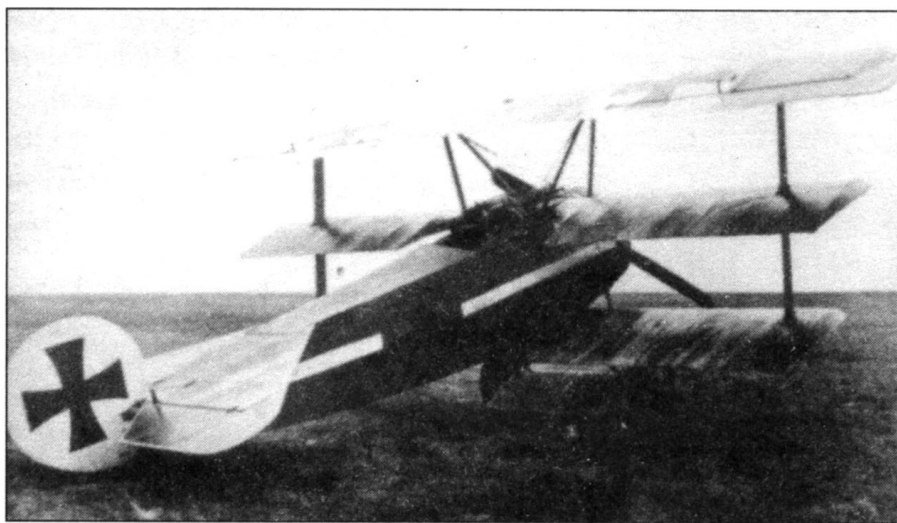
Согласно последним данным 12-ю победу (Бристоль из 11-й эскадрильи) Май одержал на Dr.1 139/17 15 мая 1918 г. Через пять дней на Dr.1 554/17 он сбил «Кэмел». Наконец, 2 июня сбил Кэмел из 65-й эскадрильи, Май в том бою летал на Dr.1 592/17. Сбитый 2 июня «Кэмел» был засчитан Маю как 13-я победа, сбитый 20 мая - как 14-я. Такая странность вызвана задержкой с подтверждением заявки летчика на победу в воздушном бою 20 мая.

Йозеф Май был далеко не мальчиком, родился он в 1887 г. 27 сентября 1918 г. асу присвоили звание лейтенанта резерва, он был представлен к Pour le Merite, однако не успел получить высшую награду из-за окончания войны. Йозеф Май скончался в 1992 г. в возрасте 94 лет.

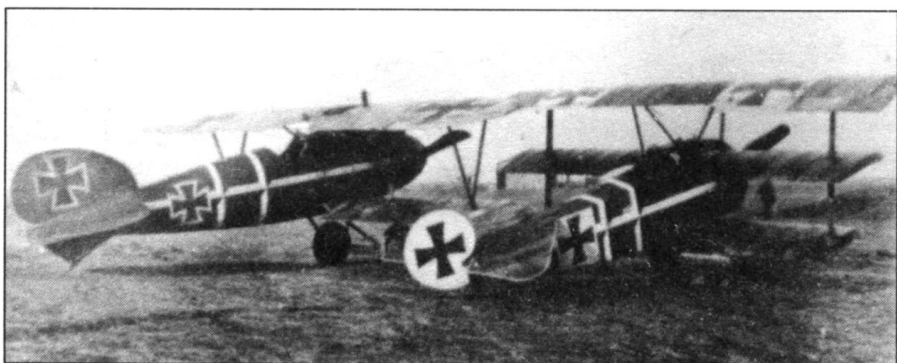
Летчики Jasta 5 летали на трипланах до поступления Фоккеров D VII, последние трипланы списали в июле 1918 г. Самолеты Dr.1 5-го штаффеля в основном сохраняли окраску, полученную в других подразделениях, на некоторых машинах пилоты Jasta 5 изобразили собственную символику.

Jasta 6

В составе 6-го штаффеля из I ягдгешвадера имелось несколько асов, которые вполне могли одерживать победы на трипланах - Франц Хемер, Йоханн Янзен, Вильгельм Рейнхард, Ганс Кирштейн. Трипланы состояли на вооружении Jasta 6 с февраля по май, в мае были получены первые Фоккеры D VII. Трипланы 6-го штаффеля окрашивались согласно традициям подразделения - горизонтальное оперение в черно-белую зебру,



В 14-м штафеле персональные эмблемы летчиков было принято наносить на борту фюзеляжей за кабиной поверх черно-белой полосы Jasta 14. На снимке - самолет Dr.1 183/17, на нем летал Хассо фон Ведель. Опытнейший пилот двухместного аэроплана пришел в штафель в феврале 1918 г. Персональная эмблема фон Веделя - мельничное колесо красного цвета. Крест на фюзеляже закрасен оливковой краской. Позже фон Ведель командовал сначала 75-м штафелем, затем 24-м штафелем, а в конечном итоге - Jagdgruppe 12. Всего на его счету пять подтвержденных побед. Он выжил на войне.



Истребители «Альбатрос» D Va и Dr.1 командира 14-го штафеля лейтенанта Йоханнеса Вернера. Снимок сделан в январе 1918 г. по поводу окончания маркировки только что полученного триплана 198/17. Отличительный признак самолетов Вернера - две черно-белых полосы вокруг фюзеляжей. В 1918 г. Вернер одержал пять из своих семи побед. Многие полагают - на триплане. Совершенно точно установлено, что 1 июня Вернер сбил на Dr.1 командира 46-й эскадрильи RAF австралийца майора Р.С. Далласа.

капоты двигателей черные.

Вице-фельдфебель Франц Хемер получил первый опыт фронтовых полетов в составе Fl Abt (A) 283, прежде чем был направлен в Jastaschule I. В 6-й штафель он прибыл в сентябре 1917 г. До наступления Нового года Хемер дважды отличился в воздушных боях. В марте-апреле он сбил еще четыре-пять самолетов противника. Скорее всего этих успехов летчик добился на dr.1 595/17.

За светлую шевелюру Хемер получил прозвище «Locken», а в окраске его самолеты присутствовали полосы белого (очень светло желтого?) цвета. До конца войны Франц Хемер одержал 18 побед, скончался он в 1982 г.

Йохан Янзен родился в Западной Пруссии, к 24 годам на его счету значилось восемь побед в воздушных боях. Войну он начал в пехоте, был переведен в авиацию, служил в Kasta 12 и Kagohl 2, прежде чем попал в ноября 1916 г. в Jasta 23. В составе 23-го штафеля в феврале 1917 г. Янзен

сбил один самолет противника.

В октябре 1917 г. Йохан Янзен опять был переведен в новый штафель - в Jasta 6. К концу 1917 г. на счету летчика значилось три победы. Янзен начал летать на трипланах (в том числе на Dr.1 403/17) весной 1918 г. 27 марта он сбил RE.8, а на следующий день получил назначение на должность командира Jasta 4. 28 апреля Янзен вернулся в Jasta 6 в качестве штафельфюрера, прежний командир 6-го штафеля Вильгельм Рейнхард возглавил JG I.

9 мая Янзен был сбит капитаном О.К. ле Бутильером из вооруженной «Кэмелами» 209-й эскадрильи. Пули перебили тросы управления рулями, но Янзен каким-то чудом посадил практически неисправляемый самолет. Сам летчик не пострадал. Через два дня Янзен уже летал на другом триплане.

В мае - начале июня личный счет Янзен вырос до 13 побед, последние десять он вероятно одержал на Dr.1. 9 июня ас

был сбит над французской территорией, в тот полет Янзен ушел на Фоккере D VII. Существует версия, что при атаке SPADa на Фоккере Янзена отказал мотор.

Обер-лейтенант Вильгельм Рейнхард родился в Дюссельдорфе в марте 1891 г. Кадровый офицер, он в 1909 г. начал службу в Badisches Fussartillerie-Regiment Nr 14. В ноябре 1914 г. Рейнхард получил серьезное ранение, на фронт он вернулся только через семь месяцев, но уже не артиллерию, а в авиацию. Опять был ранен, после лечения, с начала 1916 г. летал на двухместном аэроплане во Франции и на Балканах.

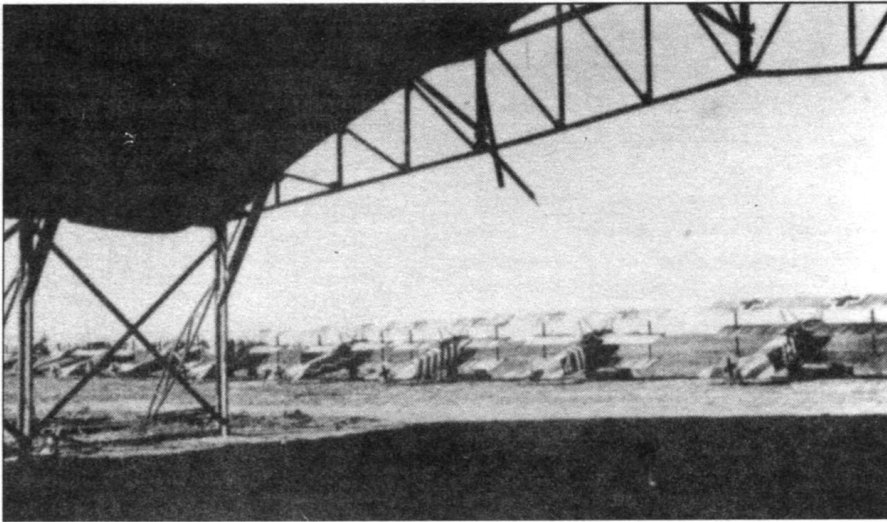
Летчиком-истребителем Вильгельм Рейнхард стал в 1917 г., в июне он получил назначение в Jasta 11. В сентябре вновь получил ранение, к этому времени на счету Рейнхарда числилось шесть побед. Ас вернулся на фронт в ноябре на должность командира 6-го штафеля. В начале 1918 г. он увеличил свой боевой счет, летая главным образом на Dr.1.

22 марта Рейнхард получил воинское звание гауптман, на его счету числилось 12 побед. После гибели 21 апреля Манфреда фон Рихтгофена, Вильгельма Рейнхарда назначили командиром JG I. К середине июня боевой счет Рейнхарда вырос до 20 побед. Его представили к награждению Pour le Merite, однако получить награду летчик не смог - Рейнхард погиб при испытании нового истребителя в Адлерхофе 3 июля.

Гансу Кирштейну стукнул 21 год, когда он начал осваивать Dr.1. Войну Кирштейн начал в саперах, сражался в Польше, Франции, в 1915 г. в Галиции его сразила малярия. В авиацию Кирштейна перевели в 1915 г.

Став пилотом, Кирштейн летал на двухместных машинах, даже принимал участие в налетах на Дувр. Кирштейн сам подал рапорт о переводе в истребительную авиацию, 13 марта 1918 г. он прибыл в 6-й штафель. Кирштейн станет самым результативным летчиком Jasta 6. Уже в первую неделю службы в истребительном штафеле Кирштейн сбил «Кэмела» из 54-й эскадрильи, а к апрелю на боевом счету уроженца Кобленца числилось уже шесть побед. В мае ас удвоил свой счет, 30 мая сбил 16-й самолет. К концу июня догнал свой счет до 27 побед.

Кирштейн летал на Dr.1 586/17 и Фоккере D VII. Триплан аса был расписан черными и белыми диагональными полосами. 24 июня Кирштейна наградили Pour le Merite. 10 июня после гибели Йохана Янзена Кирштейн принял командование штафелем. Ас не долго являлся штафельфюрером - Кирштейн разбился 16 июля. В тот день ас летел пассажиром на Ганновере CL 11, который пилотировал летчик Jasta 6 лейтенант Маркграф. Самолет следовало всего-навсего перегнать в авиационный парк для ремонта, но новичок Маркграф никогда ранее на Ганновере не летал.



Истребители Dr.1 из 19-го штаффеля, аэродром Бальтрэ. Крайний справа - самолет 433/17 Артура Рана, третий справа - 503/17 Рудольфа Рюенау.

Jasta 7 и Йозеф Якобс

Удача трипланов 7-го штаффеля связана только с одним, зато очень успешным, летчиком - штаффельфюрером лейтенантом резерва Йозефом-Карлом Якобсом. За войну Якобс сбил более 40 летательных аппаратов (сам Якобс приводит цифру 47, вообще же количество сбитых в различных источниках варьируется от 41 до 48).

Известно, что Якобс летал на Dr.1 в течение длительного периода времени, больше, чем любой другой ас. Йозеф Якобс вместе с Манфредом фон Рихтгофеном и Вернером Фоссом стал наиболее удачливым пилотом, сражавшимся на Dr.1.

Якобс родился в Рейнланде 15 мая 1894 г. Первые уроки полета он получил в возрасте 18 лет, вскоре пошел добровольцем в военную авиацию. Будущий ас получил боевое крещение в июле 1915 г. в составе Feldflieger Abteilung 11, где он летал на LVG, «Альбатросах», «Авиатике-В» и «Авиатике-С». Несколько раз вступал в бои с французскими самолетами, однако сбитых не имел.

В декабре того же года Якобс освоил истребитель Фоккер «Эйндеккер». 21 марта 1916 г. «Эйндеккеры» из FFI Abt 11 были сведены вместе с истребителями двух других батальонов в одну крупную часть - Fokkerstaffel West. В составе этого штаффеля Якобс одержал свою первую победу - сбил 12 мая французский Кодрон.

Осенью на основе Fokkerstaffel West был сформирован Jasta 12. Якобса, на счет которого числились одна подтвержденная и две не подтвержденные победы, перевели сначала в Jasta 22, затем - инструктором в Jastaschule I. В новой части летчик пилотировал «Альбатрос» D II 1072/16, на бортах фюзеляжа которого было написано прозвище хозяина самолета - «Kobes». В августе 1917 г. Йозеф Якобс получил назначение командиром действовавшей во Фландрии Jasta 7. За короткий срок, летая на «Альбатросах» и Пфальцах, он довел свой счет до 12 побед.

27 февраля 1918 г. Якобс прибыл в авиационный парк 4-й армии в Гент, чтобы получить «новый триплан», скорее всего - Dr.1 470/17. В последующие месяцы он выполнил на этой машине множество боевых вылетов. Якобс также летал на втором своем триплане - Dr.1 470.17. Оба самолета были целиком окрашены в черный цвет - цвет Jasta 7.

В одном из интервью, данном на старости лет, Якобс обмолвился о своем третьем триплане. Документальных подтверждений существования этой машины пока не обнаружено. Все летчики штаффеля, кроме командира, летали на бипланах - «Альбатросах», Пфальцах, позже - Фоккерах D VII.

Отличить биплан от триплана проще простого, поэтому пилоты всегда легко идентифицировали самолет командира.

Известны рапорты летчиков RAF, в которых отмечалось два триплана из Jasta 7 - вероятно Якобс доверял летать на своей второй машине лучшим пилотам штаффеля. К примеру, Карл Дигелов вспоминал, что он летал на триплане в период своей службы в 7-м штаффеле.

С другой стороны, Якобс сам летал не только на Dr.1, но и на «Альбатросах», Пфальцах. Триплан командир предпочитал использовать если предстоял бой на малых высотах, например атака аэростата противника или же к земле прижимала облачность. Якобс объяснял свою приверженность к триплану следующим образом: к середине 1918 г. стало нереальным делом забраться выше британских истребителей, поэтому лучше было «пригласить» противника вниз, где Dr.1 обладал преимуществом в маневре.

По началу Якобс не испытывал восторга от Dr.1, вот выдержка из рапорта от 24 марта 1918 г:

- ...третий полет на триплане. Он значительно менее скоростной по сравнению с «Альбатросом» D V. На малых высотах сопоставим по маневренности с британскими самолетами.

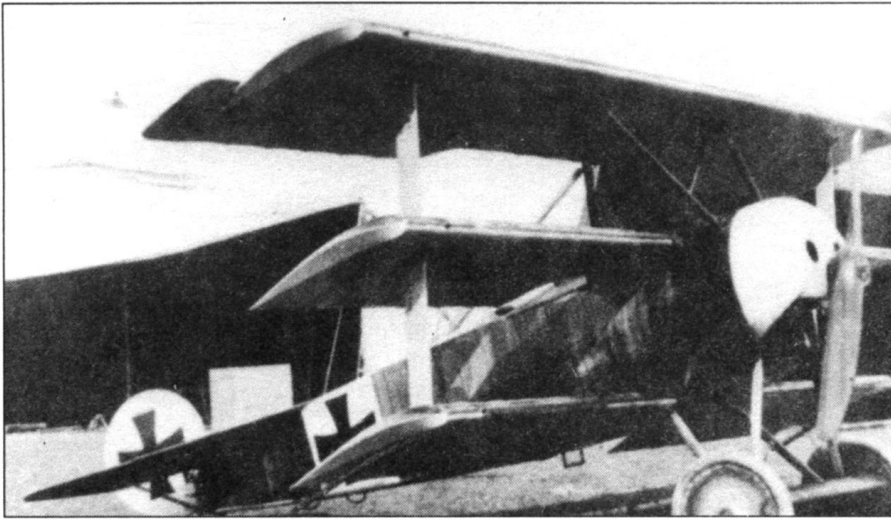
Вскоре мнение летчика в отношении триплана улучшилось, но, как Рихард Венц, Якобс считал Dr.1 слишком неустойчивой платформой для оружия:

- 3 апреля 1918 г. - на высотах до 2000 м триплан превосходит «Альбатрос» и Пфальц, он значительно более маневренный, но при стрельбе слишком неустойчив.

Якобс освоился с трипланом, а вскоре его черный триплан оценил противник. 12 апреля 1918 г. черный триплан завязал собачью схватку с самолетами SE.5 из 74-й эскадрильи. Оппонентом



Лейтенант Вальтер Гётч в своем втором Dr.1, 419/17. Эту машину можно опознать по белой свастике на борту фюзеляжа. Подкосы окрашены в белый цвет, персональный цвет летчика. Гётч погиб на этом самолете 10 апреля 1918 г. в бою с RE.8 из 52-й эскадрильи.



19-й штаffel получил трипланы в феврале 1918 г. На снимке - Dr.1 202/17 командира Jasta 19 лейтенанта Вальтера Гётча. Первоначально отличительным знаком самолетов штаффеля являлись бортовые номера желтого цвета, Гётч летал на самолете с номером «2». Белый капот двигателя наряду с косыми черными и желтыми полосами на верхней поверхности горизонтального оперения были общепринятыми во II ягдgeschвадере.

После гибели Вальтера Гётча 19-й штаffel возглавил Ганс Пинпарт, ранее служивший в Jasta 13. На снимке - Пинпарт позирует на фоне Dr.1 471/17. Все верхние поверхности аэроплана окрашены темной (черной?) краской. Капот - белый, верх горизонтального оперения - черно-желтый.

Якобс стал лейтенант Дж.И.Т. Джонс. Джонс первый раз выполнял полет на патрулирование, за лето Джонс собьет более 30 германских самолетов. Джонс уцелел только потому что помнил наставления своего учителя Майка Мэннока:

- Никогда не пытайся вести с триплан маневренный воздушный бой, триплан всегда зайдет в хвост.

Джонс написал в изданной в 1934 г. биографии Мэннока схватку с Якобсом (правда, в то время считали, что противником был Эдуард фон Шлейх):

- На дистанции в две мили и на 2000 футов выше я обнаружил большую группу бипланов, во главе которой летел триплан. Ведущий неприятельской группы отсек меня от наших самолетов. Вскоре он сидел у меня на хвосте, поливая меня пулями. Я перевел самолет в крутое пикирование, удерживая ручку коленями, двигатель вывел на режим максимального газа. Парень на хвосте знал как лучше убить меня, он понимал толк в этой игре.

- Опыт противника ощущался даже в том, как он расходовал боекомплект - берег патроны, стреляя только короткими очередями. Гун находился совсем рядом. Я без труда рассмотрел его самолет - триплан черного цвета с белой полосой вокруг фюзеляжа сразу за кабиной. Немец пилотировал самолет великолепно. Следуя инструкциям Майка я старался лететь змейкой, сбивая противнику прицел. Я попробовал оторваться преднамеренно введя истребитель в крутую нисходящую спираль.

- Не так просто разглядеть на фоне земли с триплана или Пфальца маленький SE.5. Я слышал сзади стакатто пулеметов противника, но пули уже не свистели вокруг. Я взял курс домой, но все-таки не забывал на всякий случай давать поочередно левую и правую педали, постоянно меняя курс.

Якобс упустил свой шанс. Чуть поз-

же он сам чуть было не стал жертвой Бристолей, а в довершении всего винт его триплана пробита выпущенная с земли пуля. Тем не менее, Якобс благополучно вернулся на свой аэродром.

Первую победу на триплане он одержал 11 апреля, а за ней последовали еще и еще. Накануне своего 24-летия, 14 мая, Якобс сбил на триплане два французских аэростата. Его рапорт от 14 мая содержит описание окраски самолета:

- Fok.Dr.1 450/17? Триплан черного цвета с нарисованной на бортах фюзеляжа сразу за кабиной головой дьявола.

- В 04 ч 10 мин я во главе штаффеля взлетел на патрулирование воздушного пространства у линии фронта. Активность авиации противника была низкой, поэтому, заметив в просветах облаков аэростаты, принял решение атаковать их. Выскочив из облаков я короткой очередью зажег один аэростат, затем атаковал

второй. В это время унтер-офицер Мертенс на Пфальце расправился с третьим. С земли велся ожесточенный огонь из пулеметов и малокалиберных пушек. Все самолеты штаффеля благополучно вернулись на базу.

Есть основания полагать, что Якобс летал на триплане с красно-белой головой дьявола на бортах до октября. Интересен выбор эмблемы - сам Якобс был ревностным христианином, он никогда не летал без образка в кожаном футлярике.

Ас описывал окраску своего триплана так: «Черный аэроплан с черными кре-



Лейтенант Артур Ран из 19-го штаффеля сидит в кабине своего триплана 433/17. Хорошо видна персональная символика Рана - белые ромбы. Ранее Ран летал в Jasta 18 на «Альбатросе» D V с аналогичной символикой. Ран сбил шесть самолетов, последние два - на Dr. 1, ас остался в живых.



На самолете Dr.1 504/17 летал 19-летний ас с шестью победами лейтенант Рудольф Риенау, позже он возглавит Jasta 19. По крайней мере, одну победу Риенау одержал на триплане. Черно-белые полосы - возможно отличительный признак самолета Риенау, а возможно еще одна вариация на тему «оптического обмана».

стами на белом фоне, нанесенными сразу за кабиной на борта фюзеляжа. Руль направления - белого цвета». Существует единственный снимок линейки самолетов Jasta 7 в Сент-Маргарите, сделанный в самом конце войны. На снимке видны два черных триплана, один из которых промаркирован крестами на фюзеляже и крыльях. Заводской номер этого самолета установить не удалось, возможно - как раз 450/17, может быть 470/17, но вдруг это - тот самый третий триплан, о котором Якобс вспоминал в 70-е годы?

Ротативный двигатель Оберрусель не нравился Якобсу, к тому же со временем к этим моторам стало трудно доставать запасные части. Якобс мечтал о трофейном ротативном двигателе. Он пообещал выставить ящик шампанского тому, кто снимет со сбитого вражеского самолета исправный мотор. И ведь получил таки трофейный мотор!

На оба триплана, 450/17 и 470/17, поставили двигатели Клерже мощностью 130 л.с. Воздушные винты были английскими. В результате такой доработке возросла максимальная скорость, триплан Фоккера стал еще более грозным оружием. Вот пример типичного для лета 1918 г. воздушного боя. Описание датировано 19 июля:

- Я вырвался вперед группы и обнаружил двухместный и одноместный самолеты, которые приближались к нам со стороны Бэйлю. Они шли на высоте не более 1500 м, ниже кромки облачности. Самолеты обстреливали наши зенитки. В этот момент меня атаковало звено SE, неожиданно вывалившееся из облаков. Я развернулся в сторону одного SE, но был атакован сзади тремя другими самолетами противника. В это время я заметил еще три истребителя Бристоль, они также собирались атаковать мой триплан. Пришлось уходить пикированием. К месту боя подтянулось второе звено SE и два наших штафеля. Бой принимал ожесточенный характер, а масштаб схватки рос.

- На короткое время мне удалось поймать самолет противника в прицел, но выпустить очередь я не успел. Второму противнику я постарался не дать исчезнуть из поля прицела.

- Я шел в 50 м за вражеским самолетом. Я подловил его на развороте. В самолете противника были видны пробоины, сделанные пулями пулеметов моего триплана. Аппарат противника изготовился к посадке на нашу территорию. Планировал он очень медленно, к месту посадки бежали наши солдаты.

- Как оказалась я сбил новенький SE.5, пилотом которого был американец 1-й лейтенант А.М. Робертс из 74-й эскадрильи. Американец воевал всего три месяца, его поразила скорость моего триплана. Как человек, пленник производил приятное впечатление, скорбел о гибели Рихтгофена. Американец подарил мне планшет для карт с затежкой-молнией.

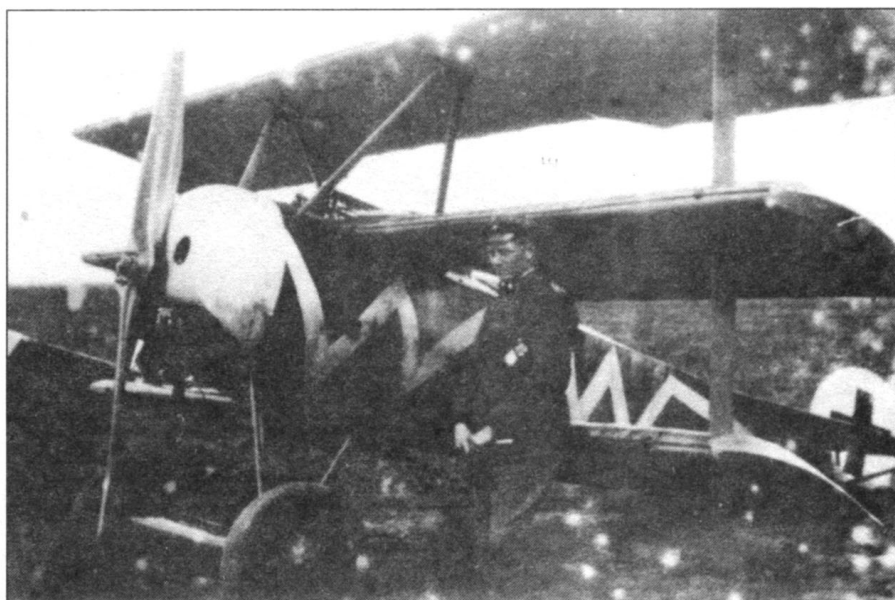


Рудольф Риенау сидит на фюзеляже своего триплана.

Черный триплан Якобса хорошо знали на Фламандском фронте. К 23 июля на счету аса имелось 23 победы, он был удостоен Pour le Merite.

Имя Якобса было известно пилотам союзников. Другой американец капитан О.С. Холлерэн из 56-й эскадрильи в своей книге «Янки в RAF» писал: «...Якобс на своем серебристом триплане летел примерно в миле от меня». Конечно, триплан Якобса был окрашен не серебрянкой, но сам по себе факт известности Якобса примечателен. Утреннее солнце играло на обшивке черного триплана, а американец принял блики за серебристую окраску. Холлерэн вспоминал середину августа:

- Наступление развернулось по всему фронту. Нам не сообщали официально,



Лейтенант Ганс Кёрнер и его Dr.1 503/17. На борту самолета нарисована зигзагообразная молния белого цвета. Между пулеметами стоит телескопический прицел Oige. Кёрнера перевели в 19-й штафель из 8-го по просьбе лейтенанта Гётча, назначенного командиром Jasta 19. Возможно одну из своих семи побед Кёрнер одержал на триплане.



Трипланы Dr.1 из 26-го штаффеля, аэродром Эрчин, апрель 1918 г. Только два самолета имеют отличительные признаки Jasta 26 - черно-белые полосы вокруг фюзеляжей и хвостового оперения. Крайний слева - истребитель штаффельфюрера Фрица Лоэрцера. На лобовой части капота его самолета закреплена металлическая пластинка с инициалами «FL» - Fritz Loerzer.

но я знал - наши противники летчики из эскадрилий Якобса и Рихтгофена. Это были суперпилоты.

Под командованием Якобса Jasta 7 завоевал себе прекрасную репутацию.

Якобс вернулся из отпуска 24 августа, но очередную победу одержал лишь 13 сентября, его жертвой стал RE.8, дальше победы пошли одна за одной. В последующие пять недель ас пополнил свой личный счет 19 сбитыми самолетами и пятью аэростатами. Общий счет составил 47 побед. О памятном для себя воздушном бое 3 октября Якобс рассказал в интервью, данном в послевоенные годы:

- Мы проснулись от треска пулеметом в рева моторов Испана-Сюиза - утренний обстрел аэродрома британскими самолетами начался. Мы вскопчили в комбинезоны как были, в пижамах. Механики успели подготовить триплан к полету. За несколько секунд я занял место в кабине, пристегнул привязные ремни и взлетел. Сразу после взлета зашел в хвост SE.5 и разрядил в него пулеметы. Хатем самолет противника скрылся в облаках, надеюсь, что я его повредил. Прямо перед носом Dr.1 возник еще один SE.5. Я не успел среагировать - лопасти винта полоснули по чужому самолету. Триплан потерял управление.

Самолет упал прямо в кучу навоза, который и сделал посадку мягкой. Ас в дерьме, но - живой! Якобс сильно ушиб голову. Летчик говорил о бое с истребителями SE.5, но засчитали ему двух «Кэмелов». Триплан после посадки в дерьмо восстановлению не подлежал (кто ж его мыть-то будет!).

Скорее всего в тот день Якобс разбил Dr.1 470/17. Известно, что в воздушных боях 8-го, 9-го, 15-го и 19-го октября Якобс принимал участие на триплане с изображением головы дьявола - истребителя Dr.1 450/17. Вряд ли под занавес войны, когда дела у немцев стали совсем плохи, перекрашивали эмблему на другом самолете.

14 октября американец лейтенант Кеннет Унгер из 210-й эскадрильи докладывал о воздушном бое с трипланом черного цвета, который в конечном итоге «потерял управление». Пилоты 210-й эскадрильи часто сражались с летчиками



Три аса в звании вице-фельдфебелей из Jasta 26 позируют на фоне новеньких трипланов, начало апреля 1918 г. Слева - Фриц Классен, возможно две из 11 побед он одержал на Dr.1. В центре - Отто Фухнер, кавалер «Голубого Макса», 27 побед. Справа - Отто Эссвейн. Фоном служит триплан Эйссвена, 426/17. Последние две из своих 12 побед Эссвейн одержал на Dr.1 31 мая 1918 г. В районе кабины на борту фюзеляжа закреплена звезда для сигнальных ракет - обычная практика на самолетах 26-го штаффеля.



«Летающий пастор» - лейтенант Фриц Лоэрцер из 26-го штаффеля позирует у своего истребителя. Самолет окрашен в цвета штаффеля: черно-белый полосы вокруг фюзеляжа от носа до хвоста. Младший брат командира JG III Бруно Лоэрцера, Фриц одержал 11 побед. 8 мая Лоэрцер во главе штаффеля перехватил пятерку SE.5 из 74-й эскадрильи. В воздушном бою три британских самолета были сбиты (один Лоэрцером), а два получили тяжелые повреждения. Самого Фрица сбил 12 июня австралиец из 2-й эскадрильи Австралийского авиационного корпуса. Фриц Лоэрцер попал в плен.



Герман Геринг смотрит прямо на вас. Геринг вероятно сидит в кабине Dr.1 206/17. Подко-сы окрашены в белый цвет, в белый цвет также окрашено хвостовое оперение. Все самолеты 27-го штаффеля, кроме истребителей Геринга, имели желтые хвосты и подкосы.

Jasta 7, сам Унгер был далеко не новичком - 14 побед, Крест За летные заслуги. Тем не менее, его рапорт вызывает сильные сомнения.

Точно установить истину и в рапор-тах немецких летчиков. Очевидно лишь, что не менее 30 из своих более 40 побед Йозеф Якобс держал на трипланах - самый высокий результат, достигнутый исключительно на Dr.1.

После окончания Первой мировой войны Якобс сражался в 1919 г. с коммунистами в Курляндии, затем служил инструктором в ВВС Турции, занимался авиационным бизнесом, но нашел себя в качестве спортсмена-гонщика. Ас принимал участие в соревнованиях по автогонкам и по гонкам на катерах.

В годы второй мировой войны ветеран кайзеровской авиации служил в люфтваффе, но его вынудили уйти в отставку из-за антинацистских убеждений. Остался в живых Якобс только благодаря вмешательству коллеги по воздушным сражениям Первой мировой войны - Герману Герингу. Скончался Йозеф Якобс в 1978 г. в Мюнхене, ушел последний из 78 летчиков кавалеров Pour le Merite.

Jasta 12

Ранней весной 1918 г. на вооружении штаффеля наряду с «Альбатросами» D V имелось несколько трипланов Dr.1, позже штаффель целиком перевооружили трипланами. Больше других известен самолет с заводским номером 404/17, на котором летал штаффельюрер Адольф Риттер фон Тутчек. Позже фон Тутчек стал командиром JG II, 12 штаффель послужил ядром II ягдгешвадера.

Официальной датой формирования JG II считается 2 февраля 1918 г., в это время 12-й штаффель базировался в Тулисе. Самолеты Jasta 12 имели хвосты черного цвета и белые капоты двигателей, позже такая окраска стали типичной для всех истребителей Dr.1 из JG II.

Фон Тутчек - выходец из баварского города Ингольштадт. К лету 1917 г. на его счету числилось 23 победы. 11 августа ас был тяжело ранен, вернулся к активной боевой деятельности в феврале 1918 г. сразу получив назначение на пост командира JG II. Первый полет на триплане Тутчек выполнил 17 февраля, на следующий день он записал в дневнике:

- Самолет обладает великолепной скороподъемностью и неправдоподобной маневренностью. Я нашел машину фантастичной.

19 февраля фон Тутчек впервые слетал на триплане Dr.1 216/17 на патрулирование. Ниже приведена выдержка из дневника, датированная 26 февраля:

- (26 февраля) Я летел в направлении Лаона когда рядом возникли две черных шапки разрывов зенитных снарядов. Разрывы заставили меня усилить внимание.

- На довольно приличном расстоянии я увидел два аэроплана, летевших на высоте примерно 2000 м. Они были далеко, поэтому тип я не смог определить. Я был выше и мог на пикировании сократить

дистанцию. Вскоре я четко различал трехцветные кокарды на крыльях и фюзеляже - англичане.

- Вираз. Левый глаз прищурен, правая рука на гашетке пулеметов. Томми также накренил свой самолет, но тяжелый SPAD с 200-сильным двигателем не мог крутиться так же быстро, как мой триплан. Не опасаясь ответа противника, я открыл огонь.

- Пятьдесят пуль - и SPAD начал от-весно падать. Я последовал за ним. Пи-кируя, я посмотрел на указатель скорости - 240 км/ч. Существовала вероятность, что томми просто имитирует падение.

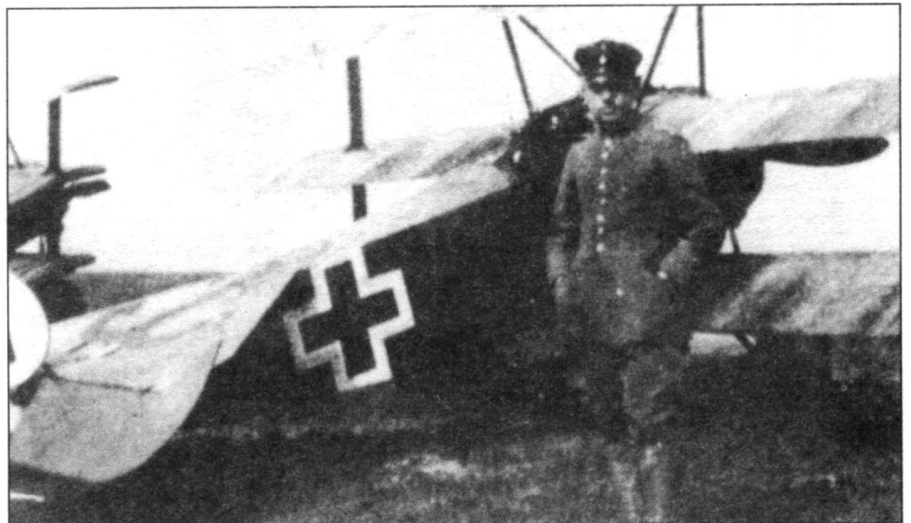
- Наконец за самолетом противника потянулся шлейф белого дыма, вероятно дым был бензином, вытекавшим из про-битого бака. SPAD приземлился. К лет-чику устремились два наших кавалерис-та, парня ждал плен.

Пленным оказался 2-й лейтенант Д.С. Дойл, его SPAD XIII стал 24-й жертвой фон Тутчека.

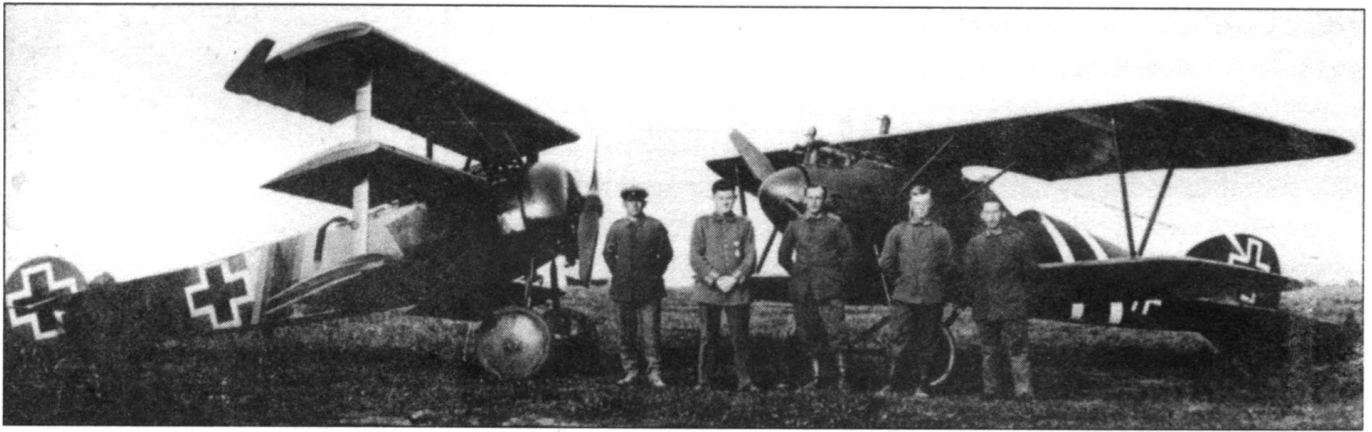
6 марта Тутчек во главе группы из трех трипланов и четырех «Альбатросов» из Jasta 12 патрулировал воздушное простран-ство. Группу атаковали семь SE.5 из 24-й эскадрильи. Командир гешвадера вынудил к посадке SE.5 лейтенанта А.П. Уигэна.

15 марта фон Тутчек вновь принял участие в воздушном бою, но теперь уда-ча отвернулась от аса. Его самолет был сбит в результате внезапной атаки сзади сверху. Тутчек смог посадить поврежден-ный самолет, но скончался от ран прямо в кабине. Триплан сбил южноафриканец Х.В. Редлер, это была его четвертая по-бед из десяти.

Пилоты 12-го штаффеля вице-фельд-фебель Ульрих Никель и лейтенант резер-ва Герман Беккер также летали на трип-ланах. 21-летний Никель стал асом в на-чале 1918 г. В марте и начале апреля 1918 г. он наверняка сбил несколько самол-етов противника, летая на Dr.1, прежде чем пересел на Фоккер D VII. Никель за-вершил войну, имея на своем счету 30



Ас из 27-го штаффеля Рудольф Климке позирует у своего Dr.1 577/17. На верхней по-верхности стабилизатора можно разобрать изображение якоря - талисман летчика. Свои 16 побед Климке одержал, летая на «Альбатросе», триплане и Фоккере D VII.



Самолеты Фоккер Dr.1 и «Альбатрос» D V. Принадлежность истребителей не установлена. Очень может быть, что на снимке самолеты из Jasta 27. Это - один из нескольких снимков, сделанных при перевооружении штаффеля с «Альбатросов» на трипланы.

побед, в составе Jasta 12 он сбил только десять самолетов. Много раз в боях смерть обходила летчика стороной, тем обиднее было умереть от туберкулеза в 1928 г. В ноябре 1918 г. Ульрих Никель был награжден Pour le Merite.

Герману Беккеру в начале 1918 г. исполнилось 30 лет, он являлся одним из самых старых летчиков в JG II. Оставаясь в составе Jasta 12 Беккер сбил за войну 23 самолета. Его представили к награждению Pour le Merite, но получить «Голубого Макса» не смог из-за окончания войны.

Jasta 13

Будучи компонентом JG II, 12-й штаффель получил первые трипланы в марте 1918 г. Истребитель Dr.1 из Jasta 13 были белые хвосты и капоты двигателей, индивидуальную символику летчики наносили на борта фюзеляжа сразу за кабиной.

Лейтенант Ганс Мартин Пиппарт одержал на Dr.1 весной 1918 г. несколько из своих 22 побед. Ему исполнилось уже 29 лет, летать он начал еще до войны и даже основал небольшую самолетостроительную фирму. Таким образом, ничего удивительного в том что в годы войны он стал летчиком-истребителем нет.

Пиппарт начал воевать в составе Fl Abt (A) 220 на Восточном фронте в феврале 1916 г. В апреле 1917 г. его перевели в формируемый истребительный Kampfstaffel 1. Здесь Пиппарт летал на Роланде D II. Первую победу он одержал 25 мая, в последующие шесть месяцев - еще пять, причем четырежды Пиппарт сбивал аэростаты.

В декабре 1917 г. летчик прибыл в Jasta 13, где продолжал наращивать свой боевой счет.

В бою 6 марта англичанами из 24-й эскадрильи, когда фон Тутчек одержал свою последнюю победу, Пиппарт одержал 8-ю, сбив SE.5. Это был его первый сбитый на Фоккере триплане. 30 марта Пиппарт неудачно атаковал двухместный Бреге. Наблюдатель с разведчика прострелил мотор Фоккера. Тем не менее немец посадил свой самолет, а уже

через два дня взял реванш, сбив аэростат - его 9-я победа. Вскоре после этого боя Пиппарт перевели в 19-й штаффель, где он продолжал летать на триплане.

Jasta 14

В период нахождения на вооружении Jasta 14 трипланов штаффелем командовал Йоханнес Вернер. Первые трипланы прибыли в штаффель в январе 1918 г., когда Jasta базировался на аэродроме Бонкур, в секторе 7-й армии.

Планировалось формировать JG II на базе 14-го штаффеля, поэтому трипланы в Jasta 14 поступили так рано. После изменения планов Вернеру разрешили оставить истребители Dr.1 у себя. Таким образом, трипланы продержались на вооружении 14-го штаффеля дольше, чем в любом другом. Помимо Dr.1 на вооружении штаффеля имелись «Альбатросы» D V, а затем - Фоккеры D VII.

Горизонтальное оперение трипланов из Jasta 14 окрашивалось черно-белыми полосами. Помимо Вернера из числа асов Jasta 14 на трипланах летали вице-фель-

дфебель Пауль Роте и лейтенант резерва Герберт Бой, каждый из них одержал по пять побед. В бытность летчиком Jasta 14 на Dr.1 183/17 летал лейтенант Хассо фон Ведель, но в составе 14-го штаффеля он не одержал ни одной победы. Позже лн командовал Jagdstaffeln 75 и 24. Фон Ведель остался в живых, за войну он одержал пять побед.

Лейтенант Вернер летал как на Dr.1, так и на «Альбатросе». На триплане Вернер, в частности. Сбил австралийского аса майора Р.С. Далласа. Бывший морской летчик в к июню 1918 г. стал командиром 40-й эскадрильи RAF.

В течение некоторого периода времени командирам эскадрилий запрещалось пересекать линию фронта, чтобы избежать вероятных потерь опытных кадров. 1 июня Даллас совершал полет вдоль линии фронта. Его атаковали Вернер и два ведомых штаффельфюрера. Немцы неожиданно для австралийца вывалились из облаков и сбили его без особого труда. На счету Далласа было более 30 побед.

Австралиец стал шестой жертвой Вернера. Второй триплан Вернера, Dr.1 583/



Лейтенант Рудольф Старк из 34-го баварского штаффеля сидит в кабине своего Dr.1 146/17. Ранее эта машина принадлежала 1-му штаффелю, на ней уцелела красная маркировка. Старк добавил только свою личную символику (полосу сиреневого цвета). Позже на истребителе летал обер лейтенант Грейм, затем - лейтенант Август Деллинг.



Баварский 34-й штаffel первые трипланы получил в мае 1918 г. На снимке - Dr.1, ранее принадлежавший JG I. У самолета 521/17 - командир 34-го штаффеля обер лейтенант Роберт Грейм (позже Риттер фон Грейм). Самолет уже перекрашен в цвета Jasta 34b - хвост серебристого цвета. Руль направления оставлен белым. Таким образом были окрашены большинство самолетов штаффеля. Традиционная символика Грейма - красная полоса, разделенная пополам. Красный цвет гешвадера Рихтгофена уцелел на капоте двигателя и, возможно, на дисках колес. На старых самолетах часто отказывали двигатели, поэтому личный состав Jasta 34b с радостью сменил трипланы на Фоккеры D VII.

Вице-фельдфебель Йохан Пютц из Jasta 34b имел на своем счету семь побед. Персональная символика аса - две зеленые полосы за кабиной и капот двигателя зеленого цвета. В целом, окраска машины Пютца близка к окраске самолета Грейма. У самолета стоит сам Пютц.

мае 1918 г. Ран выжил на той войне.

Лейтенант резерва Рудольф Риенау также возможно сбивал самолеты противника, летая на триплане Фоккера. Свою первую победу он одержал 6 марта 1918 г. Бывший пехотинец отчаянно сражался в составе Jasta 1, в 19-й штаffel Риенау перевели в октябре 1917 г. Рудольф Риенау летал на Dr.1 504/17. Всего он сбил шесть самолетов противника, но на триплане - не более двух. После войны ас служил пилотом-инструктором, разбился в авиакатастрофе в 1925 г.

Ганс Кёрнер добился в 1917 г. трех побед в воздушных боях, он служил в Jasta 8 вместе с Вальтером Гётчем. Когда Гётча назначили командиром Jasta 19, он перетянул за собой Кёрнера. Кёрнер летал на Dr.1 503/17, возможно на этой машине он одержал одну победу. Всего Ганс Кёрнер сбил семь самолетов, погиб летчик после войны - разбился на мотоцикле.

Jasta 26

Штаffel входил в состав JG III, к началу апреля 1918 г. Jasta 26 была полностью укомплектована истребителями Dr.1. Несколько асов штаффеля летали на трипланах.

Самолет Dr.1 вице-фельдфебеля Отто Эссвейна имел заводской номер 426/17, к моменту получения триплана на счету Эссвейна числилось восемь побед. 3 июня 1918 г. вюртембержец был награжден Golden Military Merite, вариантом Pour le Merite для нижних чинов. В марте Эссвейн возможно сбил на триплане два самолета противника, не исключено, что на Dr.1 он одержал и две своих последних победы в последний день мая, доведя

17, был сбит, когда его пилотировал новичок. Молодой пилот сел на территории противника, летчика взяли в плен.

Jasta 15

Помимо Гонтермана, на трипланах успехов добивались еще двое асов из 15-го штаффеля: лейтенант резерва Курт Моннингтон и лейтенант Ганс Мюллер.

Бывший пехотинец 21-летний Мюллер сбил три неприятельских самолета до марта 1918 г. В марте большое количество летчиков Jasta 15 заменили пилотами из 18-го штаффеля. После гибели фон Тутчека командиром JG II стал Рудольф Бертольд, ранее служивший в Jasta 18. Бертольд перетянул за собой в 15-й штаffel многих старых камрадов, для которых пришлось «освободить места» от ветеранов Jasta 15.

Моннингтон и Мюллер летали на трипланах в течение короткого периода в марте 1918 г., когда штаffel базировался в Отремкурэ. У них просто не было времени сбить самолеты противника на Dr.1.

Jasta 19

Известно несколько асов из 19-го штаффеля, летавших на трипланах. Полностью Jasta 19 перевооружили истребителями Dr.1 к апрелю. Штаffel входил в состав JG II. Вероятно трипланы 19-го штаффеля являлись самыми броскими самолетами ядгешвадера: диагональные черно-желтые полосы на хвостах и белые капоты двигателей. На все самолеты наносились огромные бортовые номера желтого цвета, лишь на самолете штаффелюрера Вальтера Гёттиша вместо желтого номера была собственная символика (рисунок белого цвета).

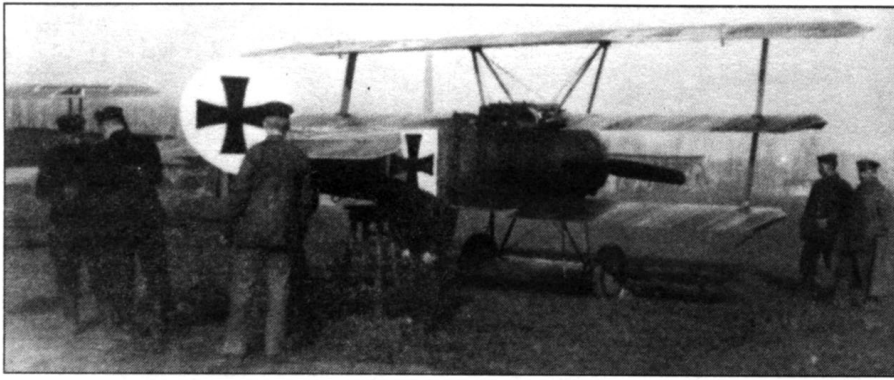
Ветеран воздушной войны Вальтер Гётч имел на своем счету к началу 1918 г.

17 побед. Гётч родился в окрестностях Гамбурга в 1897 г., из-за проблем со здоровьем его признали в армию только в 1915 г. Все 17 побед Гётч одержал в период своей службы в Jasta 8, в феврале 1918 г. аса назначили командиром 19-го штаффеля. На новом месте, летая на Dr.1 202/17 и 419/17, он увеличил свой счет до 20 побед.

10 апреля Гётч одержал свою последнюю победу и был сбит сам. Ас сбил RE.8, но наблюдатель с этой машины успел выпустить прицельную очередь по триплану. Вальтер Гётч погиб, в то время как летчик поврежденного им RE сумел посадить машину, пилот и наблюдатель остались живы. Германские источники утверждают, что Гётч был сбит зенитным огнем.

Преемником Гётча на посту штаффелюрера стал Ганс Пиппарт, переведенный в 19-й из 13-го штаффеля. В Jasta 19 Пиппарт летал на Dr.1 471/17. 10 апреля, через два после вступления в должность Пиппарт сбил Бреге - десятая подтвержденная победа. В мае ас увеличил свой счет на четыре сбитых, возможно он сбил на триплане самолет противника еще и 12 июня. 2 мая Пиппарт был награжден престижным «Гогенцоллерном», к 11 августа на его счету числилось 22 победы. Вечером 11 августа Ганс Пиппарт погиб.

Триплан Dr.1 433/17 Артура Рана из 19-го штаффеля стал одним из самых известных истребителей данного типа благодаря официальным фотографиям, которые стали классическими. Лейтенант резерва Ран учился искусству летчика-истребителя у таких командиров как Рудольф Бертольд. Ран до перевода в Jasta 19 служил в сначала в 18-м, затем в 15-м истребительных штаффелях. В 19-й штаffel он прибыл 29 апреля. Возможно двести из своих шести побед Артур Ран одержал на триплане Dr.1 433/17 в апреле-



Истребитель Фоккер Dr.1 210/17 на аэродроме Кюрнз, окрестности Куртрэ. Самолет принадлежит 36-му штаффелю. Истребители из Jasta 36 имели капоты двигателей голубого цвета. Самолет 441/17, на котором летал Генрих Бонгарц, был окрашен так же, как и 210/17.

свой счет до 12 сбитых. К середине июня трипланы были сняты с вооружения штаффеля. Эсвейн погиб 21 июля.

Командир 21-го штаффеля лейтенант Фриц Лоэрцер, брат знаменитого командира JG II Бруно Лоэрцера, также воевал на триплане. На Dr.1 Фриц сбил лишь один или два самолета противника. 12 июня 1918 г. младший Лоэрцер попал в плен, на его счету к этому времени имелось 11 побед.

На трипланах летали и другие асы из Jasta 26 - Эрих Бадер (12 побед), Фриц Классен (11 побед) и Гельмут Ланге (9 побед).

Самолеты Jasta 26 имели следующую маркировку: черные и белые полосы вокруг фюзеляжа и хвостового оперения, черные капоты двигателей.

Jasta 27

27-м штаффелем командовал с мая 1917 г. по июль 1918 г. обер-лейтенант Герман Геринг. В апреле 1918 г. имевший на своем счету 18 побед будущий рейхсмаршал был удостоен Pour le Merite. На вооружении штаффеля состояли истребители различных типов. Известно, что Геринг иногда летал на трипланах, в том числе на машине с заводским номером 206/17.

Подробные данные о победах Геринга имеются только до конца 1917 г. Затем началась неразбериха в типах самолетов, теперь уже невозможно установить когда и на каком самолете была одержана та или иная победа. Существует фотография триплана Геринга, снимок датирован весной 1918 г., в этот период в штаффель начали поступать бипланы Фоккер D VII.

Последний период жизни Геринга известен более чем хорошо, но информация о его участии в Первой мировой войне неполная и отрывочна. После перевода из сухопутных войск в авиацию Геринг летал на различных типах самолетов, от двухместных до Фоккера D VII. Войну Герман Геринг закончил стройным молодым человеком в должности командира престижного «рихтгофеновского» I ягдгешвадера.

Геринг претендует на 22 победы,

часть из них предположительные. Ничего удивительного в этом нет, не один Геринг спешил рапортовать о своих успехах и не у одного Геринга имелись неподтвержденные победы. Без сомнения, в годы Первой мировой войны Герман Геринг проявил себя как прекрасный воздушный боец и талантливый командир сначала штаффеля, затем гешвадера.

На Dr.1 577/17 летал Рудольф Климке. Климке начал воевать в артиллерии, а в армию попал аж в 1910 г. В авиацию его перевели в 1915 г. Летал на двухместных машинах, бомбил в мае 1916 г. Лондон, затем пересел на истребители. В Jasta 27 он попал в середине 1917 г.

К моменту поступления трипланов на счету Климке имелось шесть побед, еще две или три он одержал до перевооружения штаффеля бипланами Фоккер D VII. В сентябре 1917 г. Климке был ранен, когда окончилась война на его счету числилось 17 сбитых.

Сбивший в составе 27-го штаффеля шесть самолетов противника, лейтенант Гельмут Дитли писал 1918 г. :

- Дела стали лучше после получения нами трипланов. Трипланы не были так хороши, как британские одно- и двухместные аэропланы. На высоте Dr.1 не добирал в скорости, а двигатель был излишне чувствительным. Тем не менее, нам нравятся эти аэропланы. Капоты наших самолетов окрашены в желтый цвет, также покрашены подкосы крыльев и хвостовое оперение. Лишь штаффель-фюрер оберлейтенант Герман Геринг летает на триплане с белым капотом и белым хвостом.

Jasta 34B

Известна фотография летчика-аса Рудольфа Старка в кабине триплана, однако ни одной победы на Dr.1 Старк не одержал. Вообще маловероятно, что триплан принадлежал популярному пилоту-баварцу из Jasta 34B. Старк летал на Пфальцах и Альбатросах.

Старк так писал в своих воспоминаниях о прибытии в штаффель трипланов в мае 1918 г.:

- Мы получили эти хорошие самолеты последними. Скорее всего трипланы сняли с вооружения в JG I и передали в наш штаффель. Самолеты имели невидимые внешне поломки. Тем не менее, за право летать на трипланах разгорелся спор, который решили жребием.

- На первый взгляд трипланы показались нам весьма странными с точки зрения техники пилотирования, но потом мы оценили чувствительность управления и высокую скороподъемность - самолет поднимался вверх как лифт.

21-летний баварец так и не успел никого сбить на триплане до своего назначения командиром Jasta 77. Позже Старк вернулся в Jasta 34B. Вероятно его победный счет в годы Первой мировой войны составил 11 сбитых, еще несколько побед не были подтверждены.

Баварец Роберт Грейм родился в семье капитана полиции. В предвоенные годы Грейм поступил в Кадетский корпус, после окончания которого служил в артиллерии. В августе 1915 г его перевели в авиацию. Грейм летал на Dr.1 521/17. В бою с истребителем Бристоль 27 июня 1918 г. на самолете Грейма отвалился капот двигателя, сорванным капотом было повреждено верхнее крыло триплана и поломан подкос. Грейм сумел дотянуть на разбитой машине до аэродрома.

Позже Роберт Грейм командовал Jagdgruppe 9, закончил войны с 28 победами. В начале октября 1918 г. Грейм был награжден Pour le Merite и баварским орденом Макса-Йозефа. Орден Макса-Йосифа давал своему обладателю рыцарский титул и приставку «фон» к фамилии. Фон Грейм присутствовал на казни рейхсмаршала Геринга 24 июня 1945 г. В конце 40-х - 50-х годов принимал активное участие в строительстве бундеслюфтваффе.

В составе Jasta 34B Йохан Путц одержал семь побед. Путц некоторое время летал на переданном из JG I триплане, в мае-июне он сбил один самолет. Отбыл с фронта в сентябре 1918 г.

Хвостовое оперение и задняя часть фюзеляжа некоторых трипланов из Jasta 34B были выкрашены в серебристый цвет.

Jasta 36

Наряду со штаффелем Бёлке Jasta 36 получил первые трипланы в конце января 1918 г. Последние истребители Dr.1 с голубыми носами воевали до августа 1918 г.

Неудивительно, что за столь долгий срок на трипланах полетал едва ли не все асы 36-го штаффеля. Одним из таких индивидуумов был 26-летний Генрих Бонгарц. Бонгарц родился в Вестфалии в Гельхенкирхене, до войны работал учителем в школе, воевал в пехоте, а в 36-й штаффель попал в 1917 г. Свою первую победу Бонгарц одержал в период апрельского кровопускания. Ко времени поступления трипланов у него на счету было более 30 сбитых, с сентября 1917 г.

Бонгарц командовал Jasta 36. Незадолго до Рождества ас был награжден Pour le Merite.

Триплан с заводским номером 441/17, на котором летал Бонгарц, сбили зенитки 30 марта 1918 г. Ас сумел посадить машину, однако самолет пострадал очень сильно - при посадке триплан встал на нос. Стаффельфюрер стал летать на своей резервной машине - 575/17. 29 апреля на этом триплане Бонгарц вступил в бой с несколькими британскими самолетами. В бою летчик получил тяжелейшее ранение в голову - пуля пробила щеку, глаз и нос. Тем не менее, Бонгарц опять сумел сесть, но в строй уже не вернулся. Только в капоте двигателя его Dr.1 насчитали почти 40 пробоин.

Всего Бонгарц одержал в воздушных боях 33 победы, три последних - почти наверняка на Dr.1. Аса сбил летавший на SE.5a капитан С.Г. Глинн из 74-й эскадрильи. Вальтер Цурль в своей книге «Pour le Merite Flieger» писал как пехота встретила пилота на земле:

- Фоккер перевернулся при посадке. Из него вывалился пилот. Один его глаз ничего не видел, второй - заливала кровь. Он повернулся, чтобы посмотреть на свой самолет. Затем пробормотал как будто сам себе: «Лейтенант Бонгарц».

- Мы его перевязали, после чего я немедленно вызвал автомобиль. В носу летчика застряла пуля.

- Летчики знаменитой эскадрильи британской морской авиации внезапно атаковали его из облаков. Триплан был почти весь разбит, кабину заливала кровь, но пилот нашел в себе силы приземлиться, не взирая на ужасающее ранение. Мы дали ему морфию, после чего он немного отошел от боли. Ему крупно повезло, но летать этот человек уже не мог.

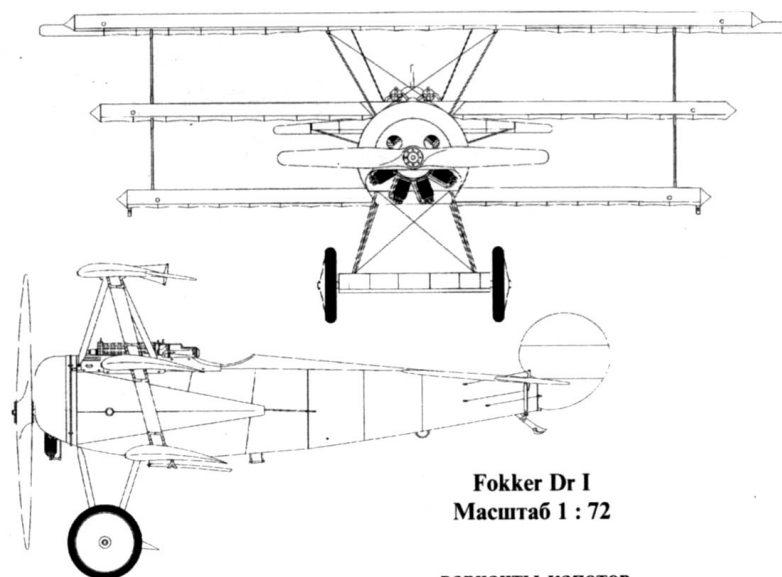
Бонгарц умер от разрыва сердца в 1946 г. на 54-м году жизни.

Заключение

Несмотря на огромную популярность, боевая карьера трипланов Фоккер Dr.1 оказалась короткой, а построено этих самолетов было не так уж и много. Конечно, хорошую рекламу самолеты сделал Манфред фон Рихтгофен. Рихтгофен высоко оценивал достоинства самолета, однако не закрывал глаза на его недостатки, главным из которых являлась недостаточная прочность конструкции.

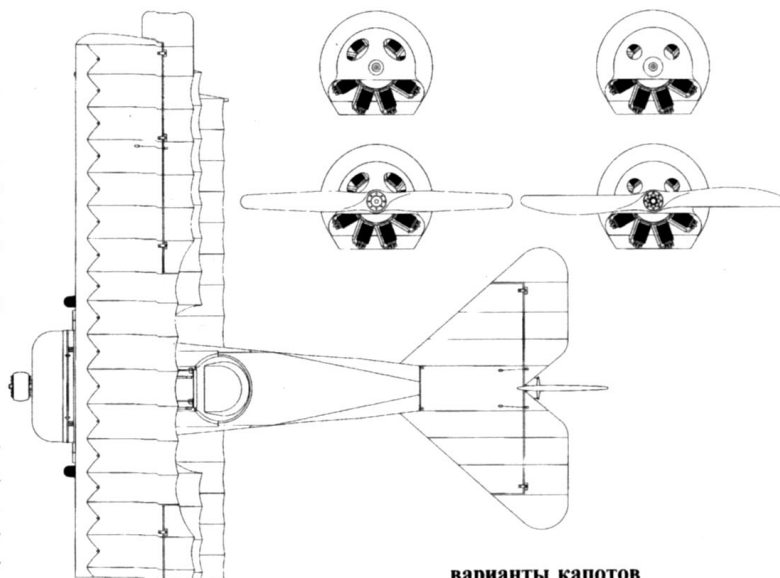
Жарким летом 1918 г. ротативные двигатели трипланов часто перегревались, не в последнюю очередь по причине замены качественного масла касторкой. Отказы двигателей стали обычным явлением. К этому времени летчики союзников научились эффективно бороться с трипланами, пикируя на них с большой высоты. Превосходную маневренность Dr.1 истребители союзников нейтрализовали преимуществом в скорости и высотности. Триплан Тони Фоккера перестал считаться эффективным истребителем.

Рихтгофен прекрасно знал все слабые места триплана, особенно ему не нравился склонный к перегреву ротативный двигатель. Барон также знал и о существовании новейшего биплана Фоккер D VII. Рихтгофен неоднократно обращался по инстанции с просьбой ускорить перевооружение его гешвадера истребителями Фоккер D VII. Рихтгофен хотел летать на биплане Фоккер D VII с двигателем жидкостного охлаждения фирмы BMW или Мерседес. Эти самолеты появились на фронте уже после гибели барона.

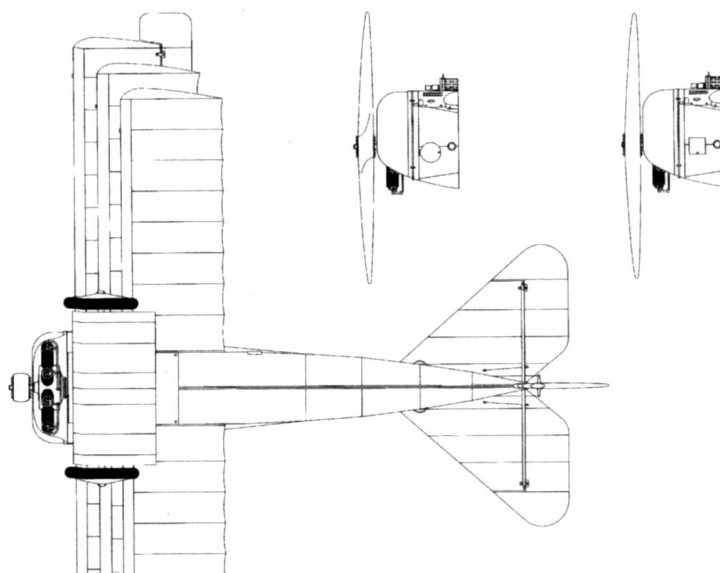


Fokker Dr I
Масштаб 1 : 72

варианты капотов



варианты капотов



Фоккер Dr I 586/17 лейтенанта Эрнста Удета,
Jasta 4, Бюне-Крайсиль, июнь 1918 г.

Фоккер Dr I 139/17 вице-фельдфебеля
Йозефа Мая, Jasta 5, Капи, май 1918 г.

Фоккер Dr I 403/17 лейтенанта Йоханна
Янгена, Jasta 6, Лью-сент-Аман,
март 1918 г.

Фоккер Dr I 595/17 (?) вице-фельдфебеля
Франца Хемера, Jasta 6, Капи, май 1918 г.

Фоккер Dr I 586/
17 лейтенанта
Ганса Кирштейна,
Jasta 6, Капи,
май 1918 г.

Фоккер Dr I 450/17 лейтенанта
Йозефа Яобса,
Jasta 7, Сент-Маргюрит,
май 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта
Йозефа Яобса,
Jasta 7, Сент-Маргюрит,
сентябрь 1918 г.

Фоккер Dr I 404/17 гауптмана Адольфа фон
Тутчека, JG II, Тулис, март 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта Германа Бекера,
Jasta 12, Тулис, март 1918 г.

Фоккер Dr I вице-фельдфебеля Ульриха
Никеля, Jasta 12, Балампре,
апрель 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта Ганса Пинпарта,
Jasta 13, Ревюл-Ферме,
март 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта Ганса Вернера,
Jasta 14, Бонкур январь 1918 г.

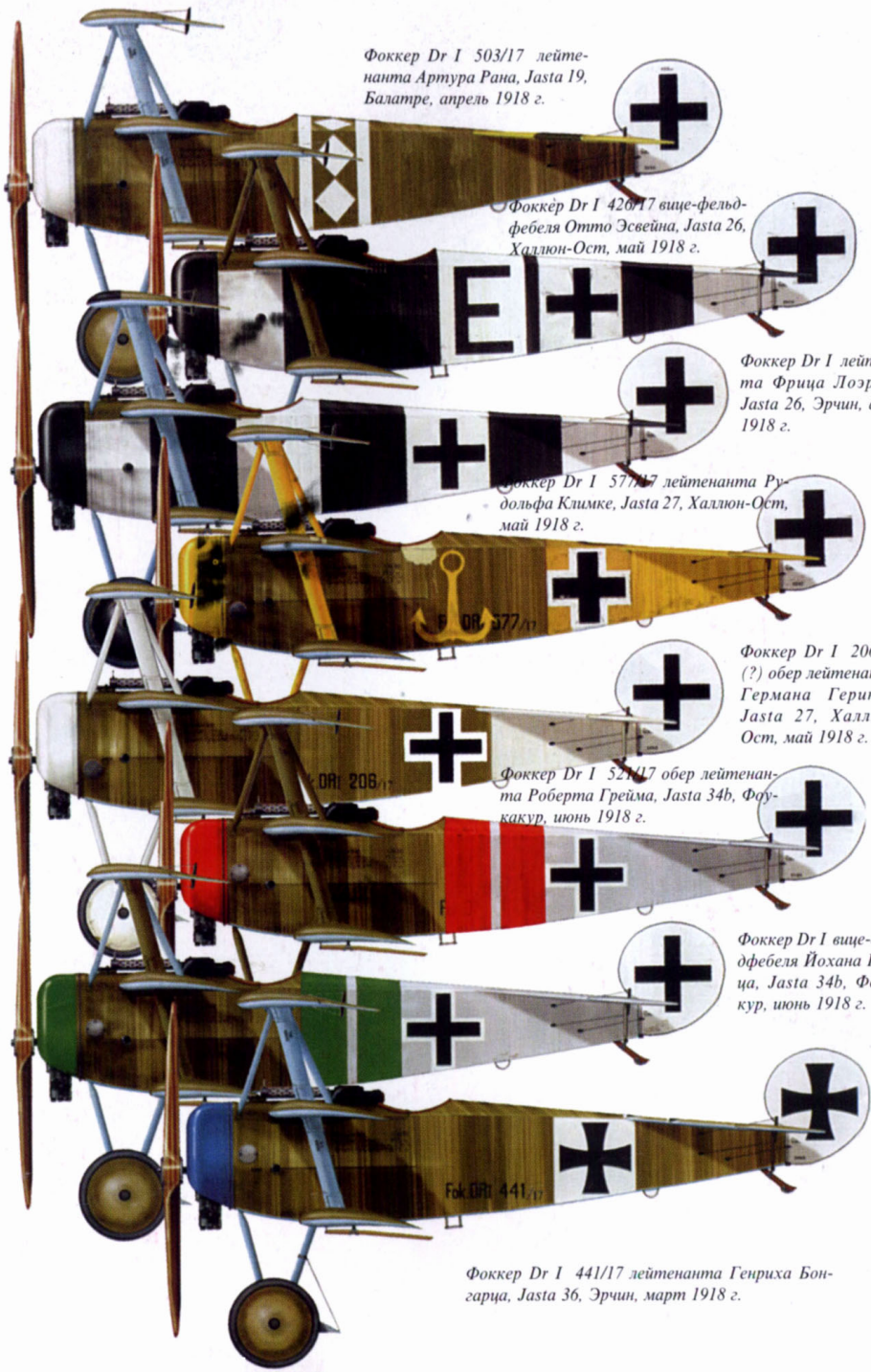
Фоккер Dr I 202/17 лейтенанта Вальтера
Гётча, Jasta 19, Курье,
февраль 1918 г.

Фоккер Dr I 419/17 лейтенанта Вальтера
Гётча, Jasta 19, Балампре,
апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 504/17 лейтенанта
Рудольфа Ринэуэ, Jasta 19,
Балампре, апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 503/17 лейтенанта Ганса Кёрнера,
Jasta 19, Балампре, апрель 1918 г.

Вернуться к оглавлению



Фоккер Dr I 503/17 лейтенанта Артура Рана, Jasta 19, Балатре, апрель 1918 г.

Фоккер Dr I 426/17 вице-фельдфебеля Отто Эсвейна, Jasta 26, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Фоккер Dr I лейтенанта Фрица Лоэрцера, Jasta 26, Эрчин, апрель 1918 г.

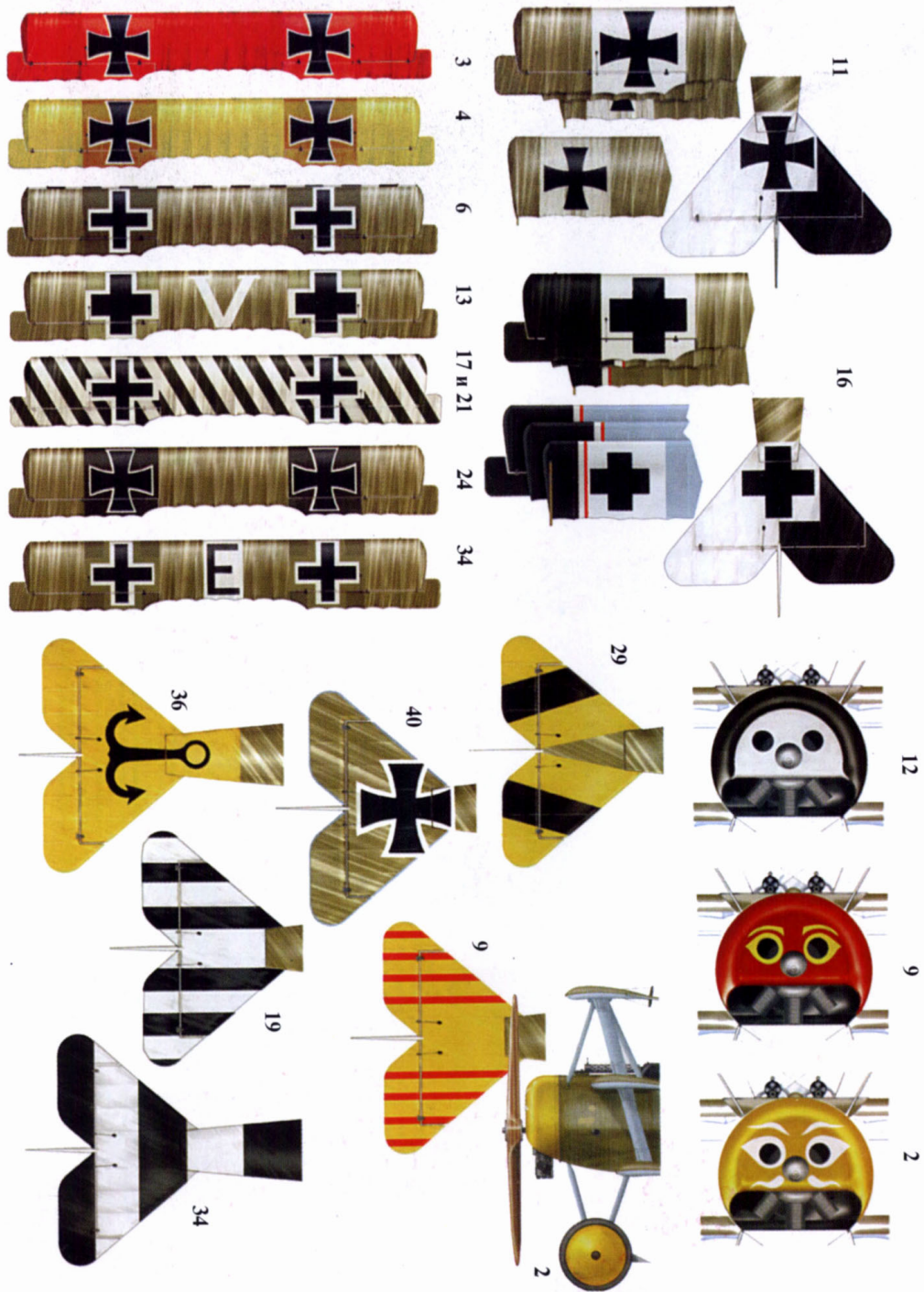
Фоккер Dr I 577/17 лейтенанта Рудольфа Климке, Jasta 27, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Фоккер Dr I 206/17 (?) обер лейтенанта Германа Геринга, Jasta 27, Халлюн-Ост, май 1918 г.

Фоккер Dr I 527/17 обер лейтенанта Роберта Грейма, Jasta 34b, Фуукакур, июнь 1918 г.

Фоккер Dr I вице-фельдфебеля Йохана Пютца, Jasta 34b, Фуукакур, июнь 1918 г.

Фоккер Dr I 441/17 лейтенанта Генриха Бонгарца, Jasta 36, Эрчин, март 1918 г.



12
9
2