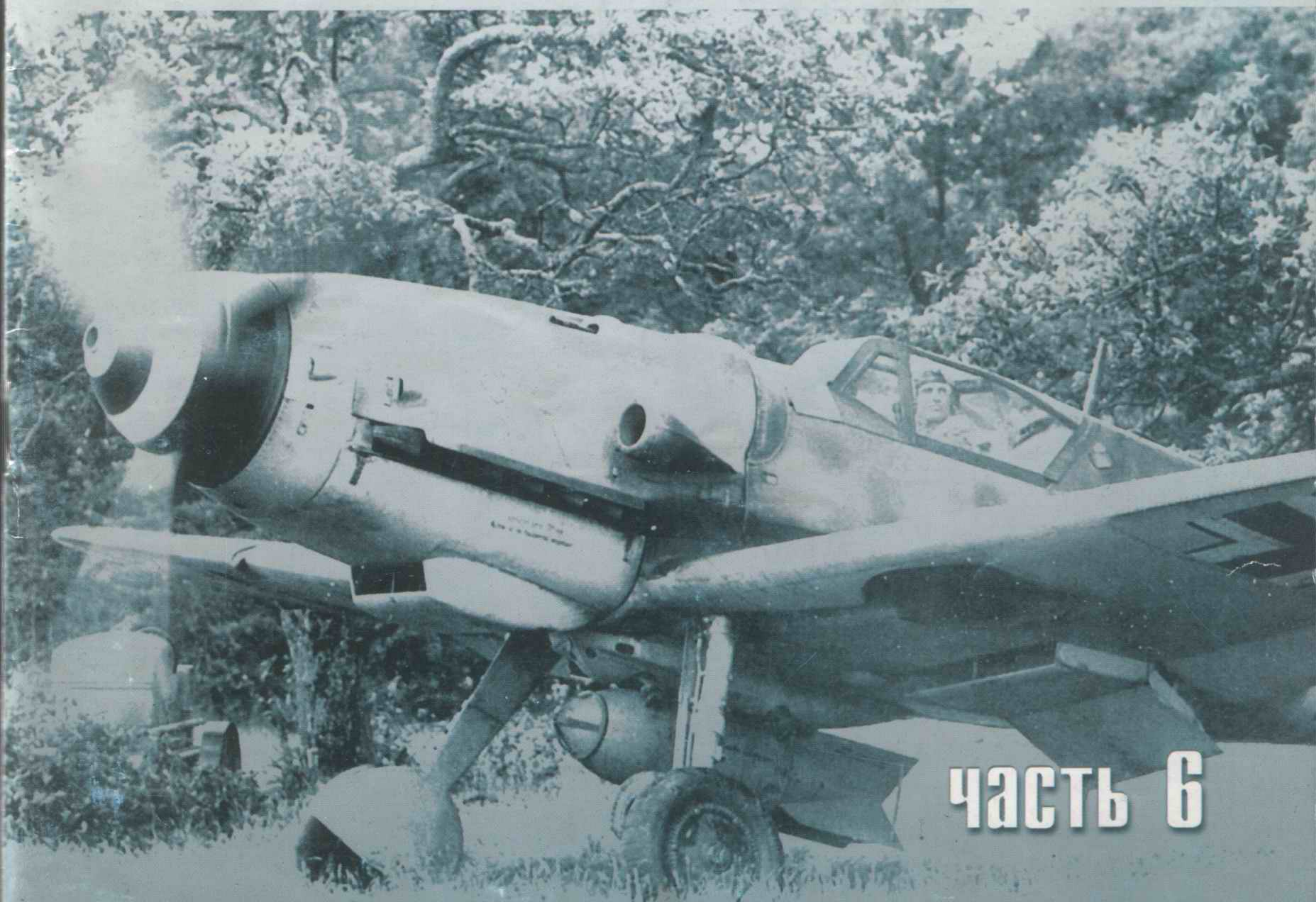


ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

63

Messerschmitt Bf 109



часть 6

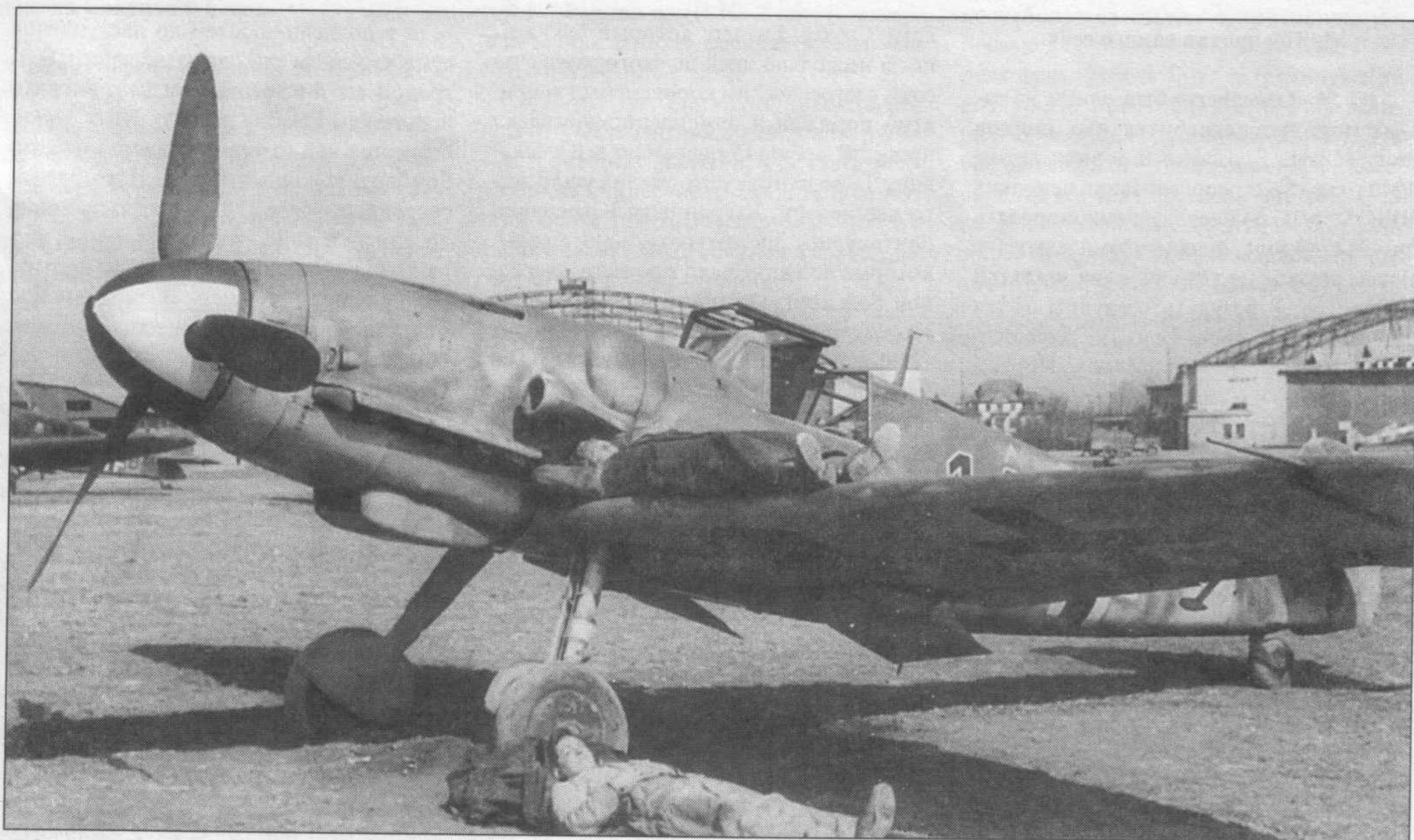
TTX Me 109

	V1	V3	B-1	B-2	C-1	D-1	E-1	E-3	E-4
Размах крыла, м	9,87	9,87	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90
Длина, м	8,65	8,58	8,70	8,70	8,70	8,70	8,76	8,76	8,80
Высота, м	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,50
Площадь крыла, м2	16,17	16,17	16,35	16,35	16,35	16,35	16,35	16,35	16,35
Масса пустого, кг	1500	1505	1580	-	-	1630	2010	2060	2037
Боевая масса, кг	1900	1940	1960	-	2170	2106	2505	2610	2568
Масса нагрузки, кг	400	435	380	-	-	476	495	550	531
Двигатель мощность, КВт(л. с.)	RR Kestrel V 512 (695)	Jumo 210 A 449 (610)	Jumo 210 D 500 (680)	Jumo 210 Da 504 (685)	Jumo 210 G 515 (700)	Jumo 210 Da 500 (680)	DB 601 A 810 (1100)	DB 601 A 810 (1100)	DB 601 Aa 864 (1175)
Винт	2-lop.	2-lop. Schwarz	2-lop. Schwarz	2-1. VDM (HS)	2-1. VDM	3-lop. VDM	3-lop. VDM	3-lop. VDM	3-lop. VDM
Скорость макс., км/ч на высоте, м	470	470	460	470	470	499 5100	537	570	555 5960
Скорость крейсерская, км/ч на высоте, м	350	350	350	360	360	350 2500	375	375	480 4000
Скорость посадочная	120	120	120	120	120	120	130	130	130
Потолок практический, м	8200	8150	9000	9000	9500	9500	11000	11000	10500
Дальность полета, м	700	700	450	450	450	690	560	560	660
Вооружение		2 MG 17	2-3 MG 17	2 MG 17	4 MG 17	4 MG 17	4 MG 17 позднее 1 MG 17+ 2 MG FF	2 MG 17 2-3 MG FF	2 MG 17 2-3 MG FF
Бомбы							bomb 4 x 50 kg или 1 x 250 kg	bomb 4 x 50 kg или 1 x 250 kg	bomb 4 x 50 kg или 1 x 250 kg

	F-1	F-4	G-1	T-2	G-6	G-10	K-4/R6	K-6	H-1
Размах крыла, м	9,92	9,92	9,92	11,08	9,92	9,92	9,97	9,97	11,92
Длина, м	8,85	9,02	9,02	8,76	9,02	9,02	9,02	9,05	9,05
Высота, м	2,60	2,60	2,60	2,45	3,20*	3,37*	2,60	2,60	2,60
Площадь крыла, м2	16,20	16,20	16,20	17,50	16,05	16,05	16,05	16,05	-
Масса пустого, кг	1960	2255	2700	2250	2268	2318	2722	2346	-
Боевая масса, кг	2750	2980	3150	3080	2890	3297**	3375	3627	3800
Масса нагрузки, кг	790	725	450	830	622	979	653	1281	-
Двигатель мощность, КВт(л. с.)	DB 601 N 864 (1175)	DB 601 E 994 (1350)	DB 605 A-1 1086 (1475)	DB 601 N 865 (1175)	DB 605 A-1 1086 (1475)	DB 605 D 1056 (1435)	DB 605 DCM 1325 (1800)	DB 605D 1056 (1435)	DB 605 A-1 1086 (1475)
Винт	VDM 9-11207A	VDM 9-11207A	VDM 9-12087	3-lop. VDM	VDM 9-12087	VDM 9-12159	VDM 9-12159A	VDM 9-12159A	-
Скорость макс., км/ч на высоте, м	630 6000	635 6000	623	570	640 6600	690 7500	710 7500	700 7000	750
Скорость крейсерская, км/ч на высоте, м	528 3000	530	525	475	520	525	645 4000	640 3000	-
Скорость посадочная	130	130	130	125	140	145	150	156	140
Потолок практический, м	12000	11600	11750	10500	12100	12000	12200	11800	14600
Дальность полета, м	710	650	725	700	650	640	590	640	625
Вооружение	2 MG 17 1 MG FF/M	2 MG 17 1 MG 151	2-3 MG 17 1 MG 151/20	2 MG 17 2 MG FF	2 MG 131 1 MG 151/20	2 MG 131 1 MK 108	2 MG 131 1 MK 108	2 MG 131 1 MK 103/108	2 MG 17 1 MK 108
Бомбы				bomb 4 x 50 kg или 1 x 250 kg					

Messerschmitt Bf 109

часть 6





Военный корреспондент берет интервью у пилота I./JG 3, вернувшегося из полета, сентябрь-октябрь 1940 года.

Me 109 против самого себя

JG 54 «Gruenherz» был одним из самых молодых истребительных полков люфтваффе. Его сформировали летом 1940 года в ходе реорганизации немецких ВВС. Stab/JG 54 начал функционировать зимой 1940 года, однако укомплектовать новые группы не удалось из-за нехватки самолетов. В результате группы полка были переформированы из уже существовавших групп других полков. Первой появилась I./JG 54, переформированная из I./JG 70. Через пять месяцев, в июле и августе добавились еще пять переформированных групп. Две из них добавились в июле. Это были I./JG 21, ставшая III./JG 54, и I./JG 76, ставшая II./JG 54. 25 августа на должность командира полка назначили майора Ханнеса Траутлофта, усилиям которого группа во многом обязана своей предстоящей славе.

После завершения «Битвы за Англию» полк в числе многих других частей люфтваффе отправился на отдых, который продолжался несколько недель. В середине января полк снова прибыл в район Ла-Манша. Стандартные оборонительные вылеты проводились почти до апреля без всяких осложнений. 29 марта полк был поднят по тревоге и переброшен в Австрию. Как оказалось, причиной тому стали беспорядки в Югославии. С помощью английской разведки там была свергнута монархия и к власти пришло республиканское правительство, которое тут же обратилось за помощью к Советс-

кому Союзу. Гитлер, который буквально за несколько дней до этого заключил союз с югославским королем, был неприятно поражен и немедленно приказал провести военную операцию в Югославии. На подготовку вторжения ушло всего две недели. К границам Югославии подтянулись достаточно мощные силы, которые должны были провести очередной блицкриг. О быстроте и слаженности немецкой военной машины говорит тот факт, что все наземные службы JG 54 были всего за неделю переброшены на расстояние 1630 километров!

Вечером 5 апреля части полка уже находились на аэродромах вдоль северной границы Югославии. Полк имел такую структуру и командование: Stab/JG 54 (майор Ханнес Траутлофт, Грац, Австрия), II./JG 54 (капитан Дитрих Грабак, Грац, Австрия), 4./JG 54 (обер-лейтенант Ганс Филипп, Арад, Румыния), III./JG 54 (капитан Арнольд Лигниц, Арад, Румыния).

Части, дислоцированные в Австрии должны были атаковать с севера, в район Загреба, в то время как части из Румынии должны были ликвидировать авиацию противника в районе Белграда, облегчая наступление на столицу Югославии. Именно на этом направлении 6 апреля произошли самые напряженные бои. Первое столкновение имело место между 7:30 и 8:40. Люфтваффе совершало первый налет на столицу Югославии. В налете участвовали Do 17 из KG 2 и KG 3, а также 40 «мессеров» из JG 77 и III./JG 54. Следующий налет немцы про-

вели в полдень, а затем до наступления сумерек успели еще дважды бомбить Белград. Всего 4-й воздушный флот за сутки четырежды бомбил столицу Югославии, совершив 484 самолето-вылетов силами бомбардировочных полков. Истребители совершили всего 120 самолето-вылетов, но этого хватило, чтобы полностью устранить авиационное присутствие противника в районе Белграда. Воздушные бои отмечались в ходе двух первых вылетов. Пилоты III./JG 54 заявили три победы. Первым самолет сбил лейтенант Ганс-Экхард Боб, командир 9-й эскадрильи. Кроме того, командиру III-й группы удалось сбить один «Blenheim» из 11-й отдельной авиагруппы, пытавшейся бомбить аэродром в Араде. При невыясненных обстоятельствах полк потерял один Me 109 из Stab/JG 54. Скорее всего, самолет был сбит огнем югославской зенитной артиллерии.

Более напряженным выдался следующий день боев. Около полудня группа, насчитывавшая шесть «мессеров» из 5./JG 54, перехватила в районе Печи восемь «Бленхеймов» из 68-й группы и в ходе длительного боя сбила пять из них. Тяжелый бой с противником выпал на долю 4./JG 54, которая совместно с несколькими Me 110 сопровождала 26 «штурмовиков» и 24 Ju 88, шедших бомбить Белград. Немцев перехватила дюжина истребителей из 32-й группы, которые сумели сбить три Ju 88, понеся при этом тяжелые потери. Немцы обстреляли восемь югославских истребителей, сбив четыре из них. Про-

тивником немецких летчиков были Me 109E-3 из 32-й группы.

9 апреля 34-я группа и III./JG 54 снова встретились в воздухе. Когда в 14:00 немецкие истребители появились в районе, на посадку как раз заходили два IK-2 из 107-й эскадрильи. Обе машины были тут же атакованы. Один самолет был тут же сбит обер-лейтенантом Бобом, а второй, пилотируемый сержантом Б. Йовановичем, завязал бой и держался семь минут, пока не подоспела помощь в виде пяти «Харрикейнов» из 106-й эскадрильи. Немцы также получили подкрепление в виде остальных самолетов III-й группы. Югославы потеряли три истребителя, а немцы один, пилотируемый ефрейтором Фабианом. Это был последний значимый воздушный бой, какой пришлось вести «Зеленым Сердцам» в Югославии. В последующие дни полк вступал лишь в незначительные стычки или совершал штурмовые налеты, одержав 19 побед и не потеряв ни одного самолета.

После завершения главной части кампании JG 54 перебазировался на югославские аэродромы, чтобы позднее передать машины другим частям, которые должны были участвовать в штурме Крита. Сам же полк получил новые Me 109F. В войне с Грецией полк не участвовал, поскольку началась подготовка к нападению на Советский Союз.

«Рихтгофен» на родине Астерикса

В начале 1941 года в районе Ла-Манша осталась только половина истребительных сил люфтваффе. Остальные части или базировались в Германии или были сняты с фронта для отдыха и перевооружения. Одним из оставшихся на

месте полков был JG 2 «Richthofen», возглавляемый капитаном Карлом-Хайнцем Грайзертом. Полк состоял из трех групп, дислоцированных следующим образом: Stab/JG 2 в Бомон-ле-Роже, I./JG 2 в Тевиль, II./JG 2 в Бомон-ле-Роже, III./JG 2 в Бернэ.

Боевые действия в начале 1941 года шли тяжело. Военное положение и метеорологические условия над Ла-Маншем явно не благоприятствовали для боевых операций. Поэтому значительная часть личного состава полка была отправлена в отпуск, а оставшиеся скучали на аэродромах без дела. Полеты, если и совершались, то в составе небольших отрядов, а в полном составе полк не вылетал вообще. Изредка самолеты совершали патрульные вылеты или проводили облет отремонтированных машин. Но совсем без дела наземные службы полка не сидели. Зима давала множество причин для аварий. Так, 2 января один из пилотов из-за аварии в воздухе совершил вынужденную посадку на Me 109E-4 W.Nr. 1373, повредив при этом планер машины. Позднее случился еще один похожий случай.

В феврале ситуация изменилась мало. Летчики совершили несколько патрульных полетов, в ходе которых произошли две аварии, в том числе одна, закончившаяся гибелью пилота. 17 февраля ефрейтор К. Фарнов из III./JG 2 погиб, совершая вынужденную посадку своего Me 109E-4 W.Nr. 0978.

В марте погода улучшилась, в результате резко возросло число патрульных и учебных вылетов. Соответственно, подскочило число аварий. Эти потери были тем более обидны, что их было невозможно компенсировать за счет побед над противником.

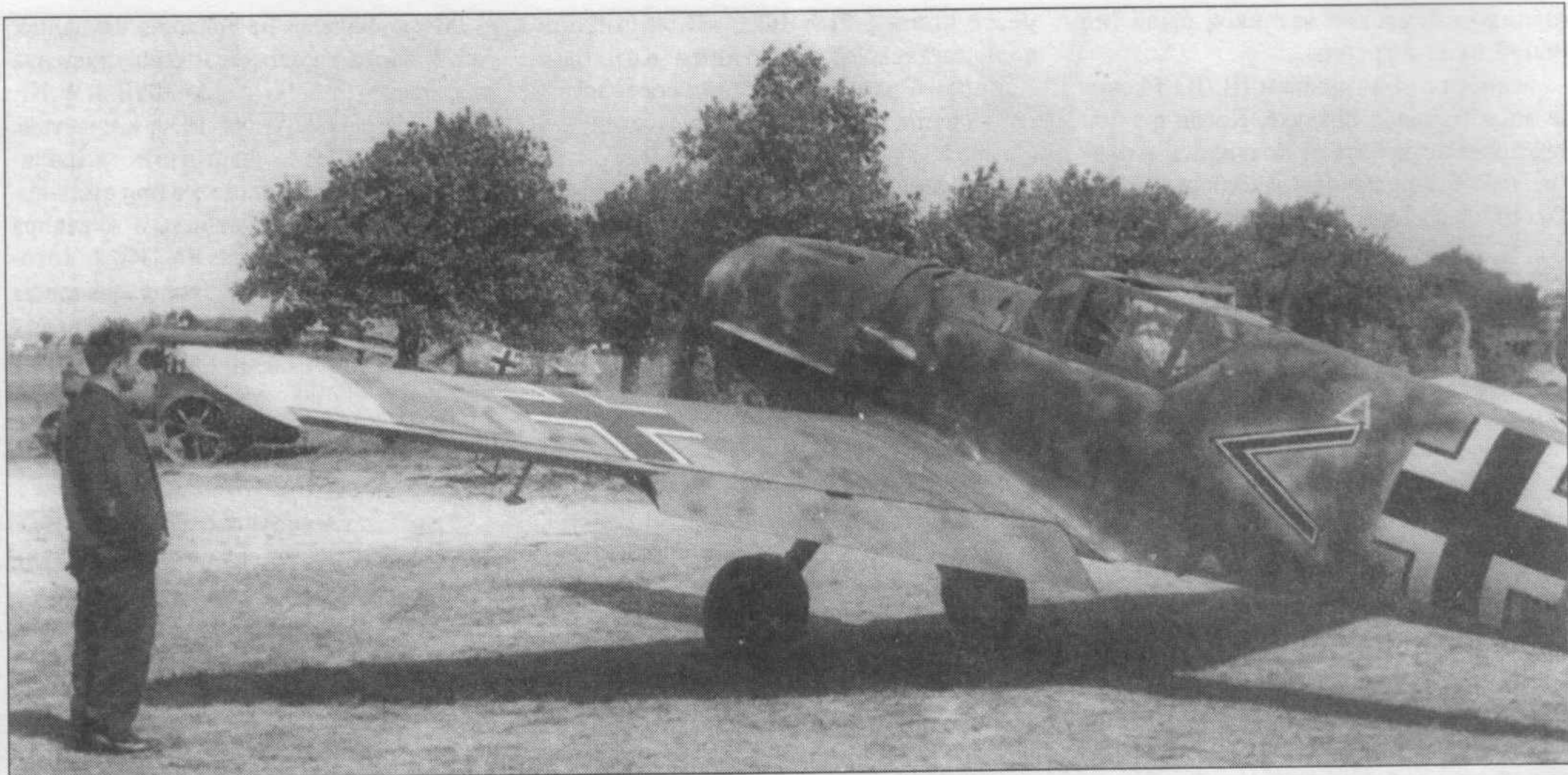
Месяц начался на редкость неудачно. Уже 3 марта над Лизье столкнулись два «мессера» из II./JG 2: Me 109E-4 W.Nr. 5120 и Me 109E-7 W.Nr. 1530. К счастью, оба пилота сумели спастись, хотя машины полностью разрушились при столкновении. Не столь счастливым оказался фельдфебель Х. Клее из III./JG 2, который разбился в районе Дессау, совершая вынужденную посадку на новеньком Me 109F-2 W.Nr. 8131. Это был один из первых «Фридрихов», полученных полком. До этого новые истребители поступали только в ударные полки люфтваффе: JG 51, JG 53 и JG 26. Новые истребители в JG 2 поступали в ограниченном количестве, потому перевооружение шло очень медленно.

Третья декада марта ознаменовалась тремя следующими потерями. 20 марта сразу трое пилотов совершили вынужденные посадки не выпуская шасси из-за технических неисправностей. В двух случаях дело закончилось повреждениями самолетов, а лейтенант В. Зенгероб из I./JG 2 разбился на своем Me 109E-7 W.Nr. 5986.

Вскоре наступило оживление. II./JG 2 получила задание отражать участвовавшие налеты английской авиации на район Бреста. 29 марта группа перебазировалась в Брест, где оставалась до 7 апреля. Только там были отмечены несколько небольших стычек с противником - первые для полка в 1941 году. Уже 1 апреля фельдфебель Бок, патрулирующий воздушное пространство над Ла-Маншем, обнаружил одиночный самолет. Это был английский бомбардировщик, потерявший контакт со своей частью из-за густой облачности. Немец атаковал и сбил «Hampden» из 61-й эскадрильи, пилотируемый взводным офицером Харто-



Me 109T из неизвестной части, совершивший вынужденную посадку на побережье Франции в районе Кале-Виссан. Белая линия на горизонте - это известковые скалы Дувра. Вопреки бытующему мнению только 5% потерь пришлось на машины, упавшие в Ла-Манш или севшие на французском побережье из-за нехватки топлива.



Четыре снимка. Подготовка «Эмилей» из I/JG 77 на аэродроме Кале-Марк к вылету, август 1940 года. На трех снимках показан самолет адъютанта группы в очень необычном камуфляже: обтекатель втулки белый с RLM-70, борта фюзеляжа с пятнами RLM 70/71, на верхних сторонах крыльев и верхней части фюзеляжа потеки RLM 70 на фоне 02/71. Оконцовки крыльев и руль направления, а также верхняя часть киля желтые. Обратите внимание, что свастика наполовину закрыта желтым. В кабине самолета лейтенант Людвиг Лени, адъютант командира группы капитана Илефельда.



пом. Еще больше повезло трем немецким пилотам 6 апреля 1941 года, когда англичане совершили несколько налетов, действуя небольшими группами бомбардировщиков. Немцы перехватили несколько таких групп и навязали бой. Первым обнаружил противника фельдфебель Бауэр, который в 12:30 севернее Морлэ сбил одиночный «Бленхейм» из 53-й эскадрильи, совершавший противолодочное патрулирование. Пилотом сбитого бомбардировщика был взводный офицер Лишман, который в этом бою погиб. Через час новую победу одержал обер-лейтенант Хепе, который достиг своей жертвы в 6 км к северу от Плуста. Наконец, в 16:00 капитан Грайзерт перехватил в районе Бреста «Beaufort» из 22-й эскадрильи, пилотируемого взводным офицером Хиксом, и сбил его. Потерь немцы не понесли. Лишь повреждения получил Me 109E-7 W.Nr. 2047, пилот которого совершил вынужденную посадку в районе Бреста.

В первой половине апреля полк потерял в авариях три самолета, в том числе два «Эмиля» из Erg/JG 2 из-за столкновений во время взлета. Какое-то время воцарилось затишье, пока 16 апреля капитан В. Махольд не сбил «Спитфайр» в районе Дувра. Две следующие победы немецкие пилоты одержали 18 апреля.

Одну из них заявил пилот Erg/JG 2 фельдфебель Шёнеманн. Отдельные стычки с противником отмечены 21 и 24 апреля. В первом случае немцы заявили две победы, во втором - одну. Унтер-офицер Амхаузенд из I./JG 2 вступил в бой со «Спитфайром» в районе Остенде и сбил его. Вероятно, жертвой унтер-офицера стал взводный офицер Пилл из 91-й эскадрильи, который отстал от своей группы, патрулирующей воздушное пространство над Ла-Маншем и был вынужден прыгать с парашютом. В тот же день JG 2 понес первую за долгое время боевую потерю. Пара «Спитфайров» из 66-й эскадрильи атаковала аэродром в Тьевиле, повредив Me 109E-7 W.Nr. 5979. Повреждения оказались столь велики, что самолет пришлось списать. Эту победу следует записать на счет командира крыла Макфи, который заявил всего лишь повреждение самолета противника.

29 апреля имело место несколько стычек между истребителями JG 2 и английскими самолетами, базирующимися в Биггин-Хилл. Две победы записал на свой боевой счет ас из III./JG 2 капитан Махольд. Потерь полк не понес, противнику лишь удалось повредить два «Фридриха-2».

Апрель закончился настоящей катастрофой. 30 числа пилоты Erg/JG 2 разби-

ли в районе Нанта в ходе учебных полетов сразу три Me 109E. Все самолеты получили серьезные повреждения, но пилоты остались живы.

В апреле полк одержал всего восемь побед, не потеряв ни одного пилота.

Май начался также, как кончился апрель - крайне неудачно. В районе базы в Тевилле столкнулись два истребителя. Погибли унтер-офицер Х. Мейер и лейтенант К. Фотель. Через неделю в течение 48 часов полк дважды вступал в бой с противником, одержав 4 победы. Вечером 11 мая, в 21:00 над Портлендом смешанный отряд из I. и II./JG 2 вступил в бой с 12 «Спитфайрами» из 234-й эскадрильи. На обратном пути немцы атаковали группу «Харрикейнов» из 504-й эскадрильи. Всего немецкие пилоты заявили три воздушные победы. Однако англичане потеряли всего один «Харрикейн». На следующий день одному из немецких пилотов удалось повредить «Бленхейм» из 59-й эскадрильи. Но уже в 16:00 пара «Спитфайров» из 616-й эскадрильи внезапно атаковала строй «Мессершмиттов» из II-й группы. Летный офицер Дандас сбил унтер-офицера Х. Риза. Me 109E-7 W.Nr. 3816 и пилот разбились. Это была первая потеря, понесенная полком с начала года.

Через два часа четыре Me 109E из штаба полка завязали бой с четырьмя «Спитфайрами» из 54-й эскадрильи. Англичане потеряли сержанта Кина, которого сбил командир JG 2, майор Бальтазар. Сбив один истребитель немцы попытались выйти из боя, но англичане организовали преследование, постоянно ведя огонь вслед уходящим немцам. «Эмиль» обер-лейтенанта Э. Ляйе получил три попадания, вызвавшие легкие повреждения машины.

Похожим образом развивались события 19 мая. Около полудня над Портлендом показались самолеты III./JG 2. Их перехватили англичане из 234-й эскадрильи. Немцы заявили две победы без потерь со своей стороны. Этот успех был во многом вызван скрытым подходом к цели, в результате чего англичане оказались захваченными врасплох. Уже через час ситуация кардинальным образом изменилась. «Спитфайры» в том же районе сумели захватить врасплох несколько Me 109 из I./JG 2. Англичане заявили пять побед без потерь со своей стороны. В действительности немцы потеряли только три Me 109E. Один из них - W.Nr. 6539 унтер-офицера К. Амханзенда - упал на территории Англии, погребя под своими обломками тело пилота. Два других истребителя дотянули до французского побережья, где приводнились. В довершение всего во время рулежки повреждения получил «Фридрих-2» из III./JG 2. Всего за сутки полк, заявив три победы, потерял четыре своих самолета. Это был самый неудачный день с начала года.

На протяжении следующих трех не-



Серия из трех фотографий. Me 109E из I./JG 3 выруливает на старт, сентябрь-октябрь 1940 года. Обратите внимание на окраску и обозначения самолетов, особенно на Me 109 на верхнем снимке. У него желтым выкрашен весь стабилизатор, а не только руль направления, как это было принято.

Серьезно поврежденный «мессер» Me 109E из III./JG 54 дотянул до берега Франции и совершил вынужденную посадку. Август 1940 года.

дель не отмечено ни одного воздушного боя. Но полк потерял восемь машин, в том числе три пришлось списать. Девятый «мессер» полк потерял 9 июня, когда зенитным огнем с борта английских кораблей был сбит самолет Махольда. Первый успех летом пилоты одержали лишь 13 июня, когда в патрулировании над Англией фельдфебель Фалькингер из III./JG 3 перехватил одинокий «Лисандр» из 16-й эскадрильи и сбил его. Самолет в огне рухнул на землю. Погиб командир эскадрильи Уолкер.

17 июня полк вел интенсивные бои над Францией. Основную роль играл JG 26, но III./JG 2 сумел отличиться тремя победами, в том числе двумя, одержанными обер-лейтенантом Рёдерсом. Немцы потеряли Me 109F-2 W.Nr. 5522 и унтер-офицера Х. Зойферта. Это была последняя потеря, понесенная полком во Франции. 18 июня штаб, II. и III./JG 2 перебазировали в район Кале, где англичане активизировали свою деятельность. В Галлии осталась только I./JG 2, которая 29 июня перебазировалась в Брест.

«Теодоры» среди викингов

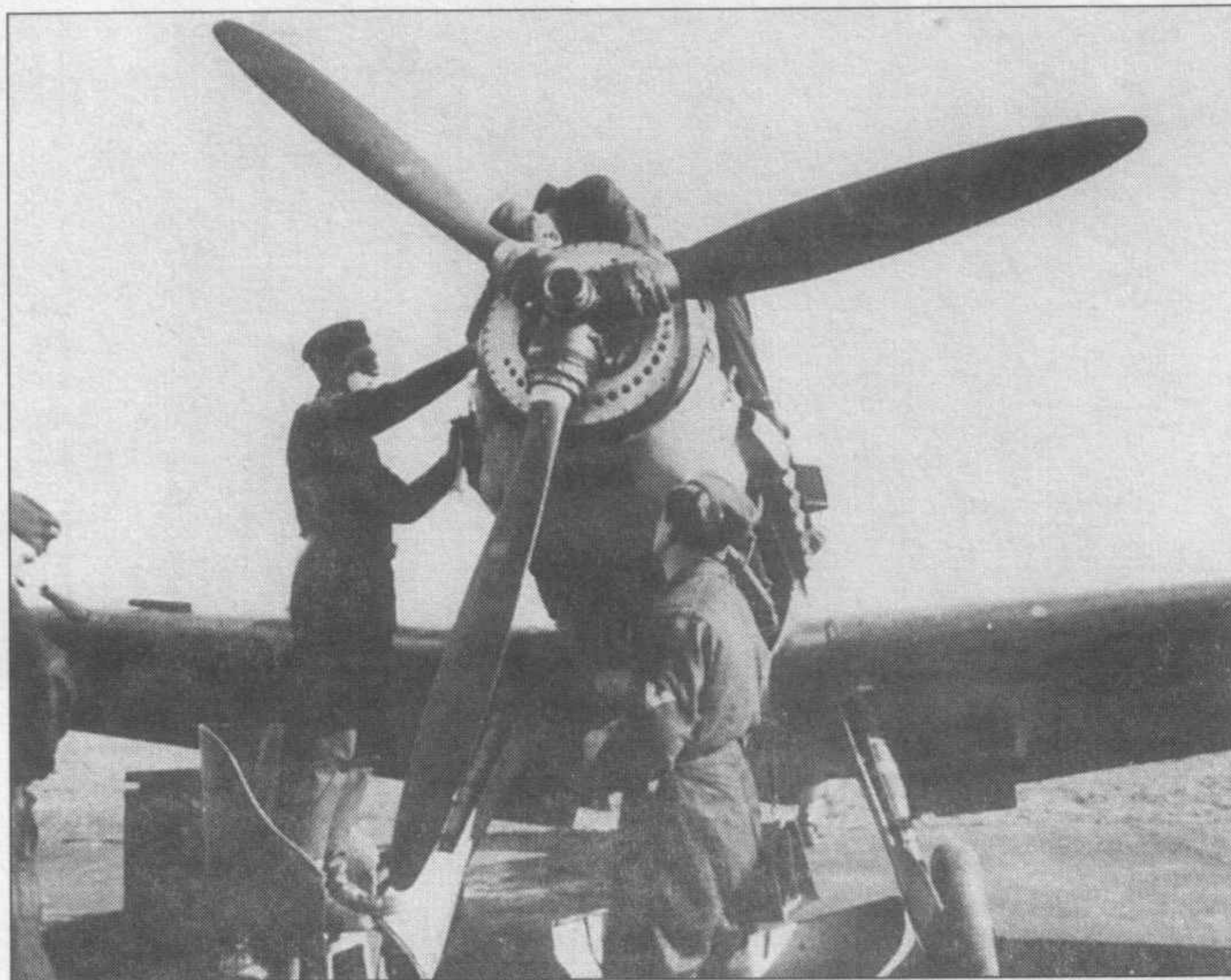
Первые Me 109T - всего 63 штуки - начали поступать в части в конце июля, несмотря на то, что на фронте находились с 1 июня. Машины предназначались для службы в Норвегии, а точнее, в ее южной части, расположенной ближе всего к берегам Англии. На этом участке дислоцировались две части, предназначенные для перевооружения. Jagdgruppe Trondheim и I./JG 77. I./JG 77 была един-

ственной полностью истребительной частью. Группа имела следующую структуру:

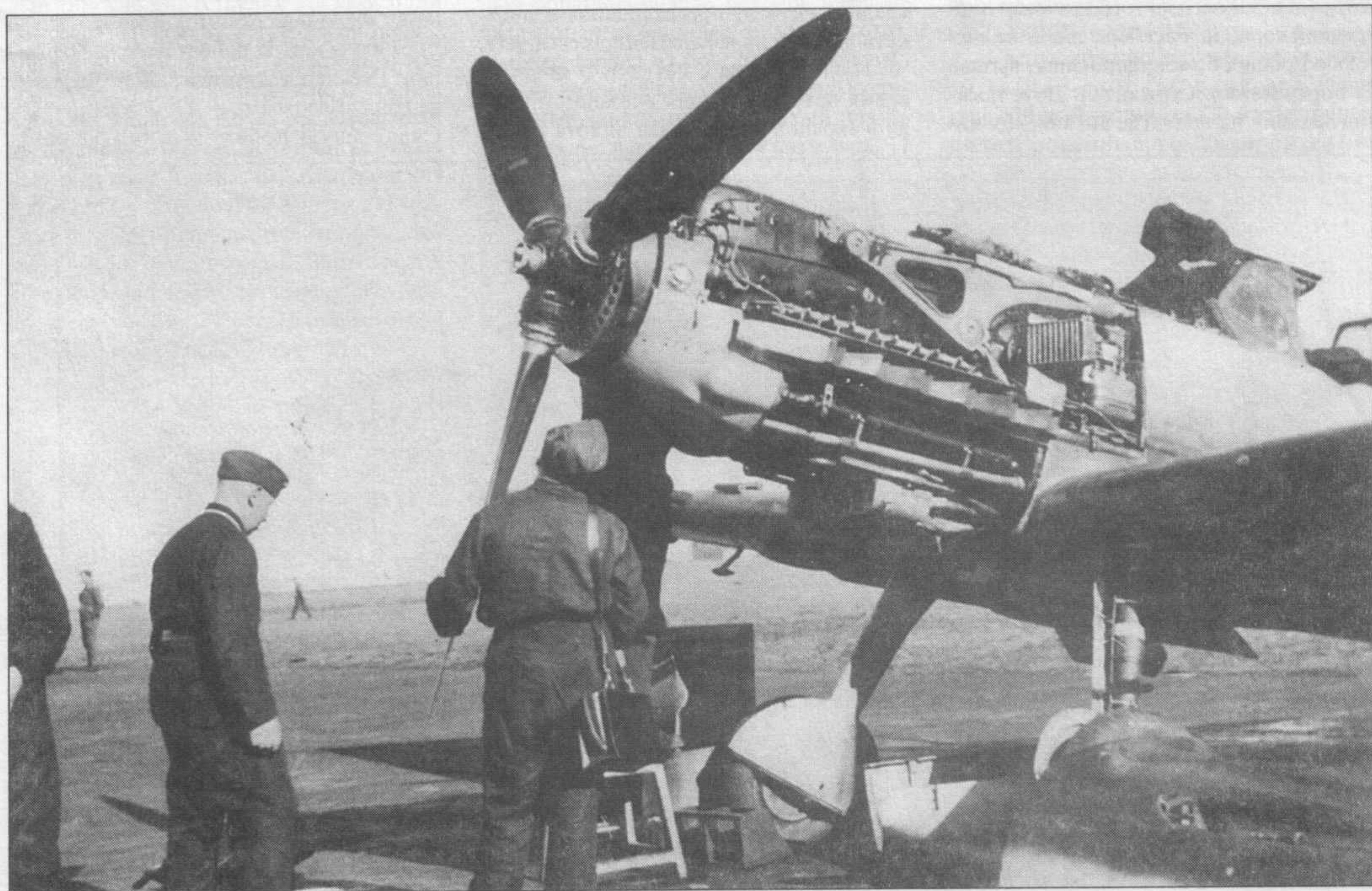
Stab/JG 77	капитан Х. Штрюмпель	Me 109E	Ставангер
1./JG 77	обер-лейтенант Х. Карганико	Me 109E	Киркенес
2./JG 77	капитан Э. Бюхель	Me 109T	Листер
3./JG 77	лейтенант Ф. Менцель	Me 109T	Гердла
13./JG 77	лейтенант Г. Зенонер	Me 109T	Сола

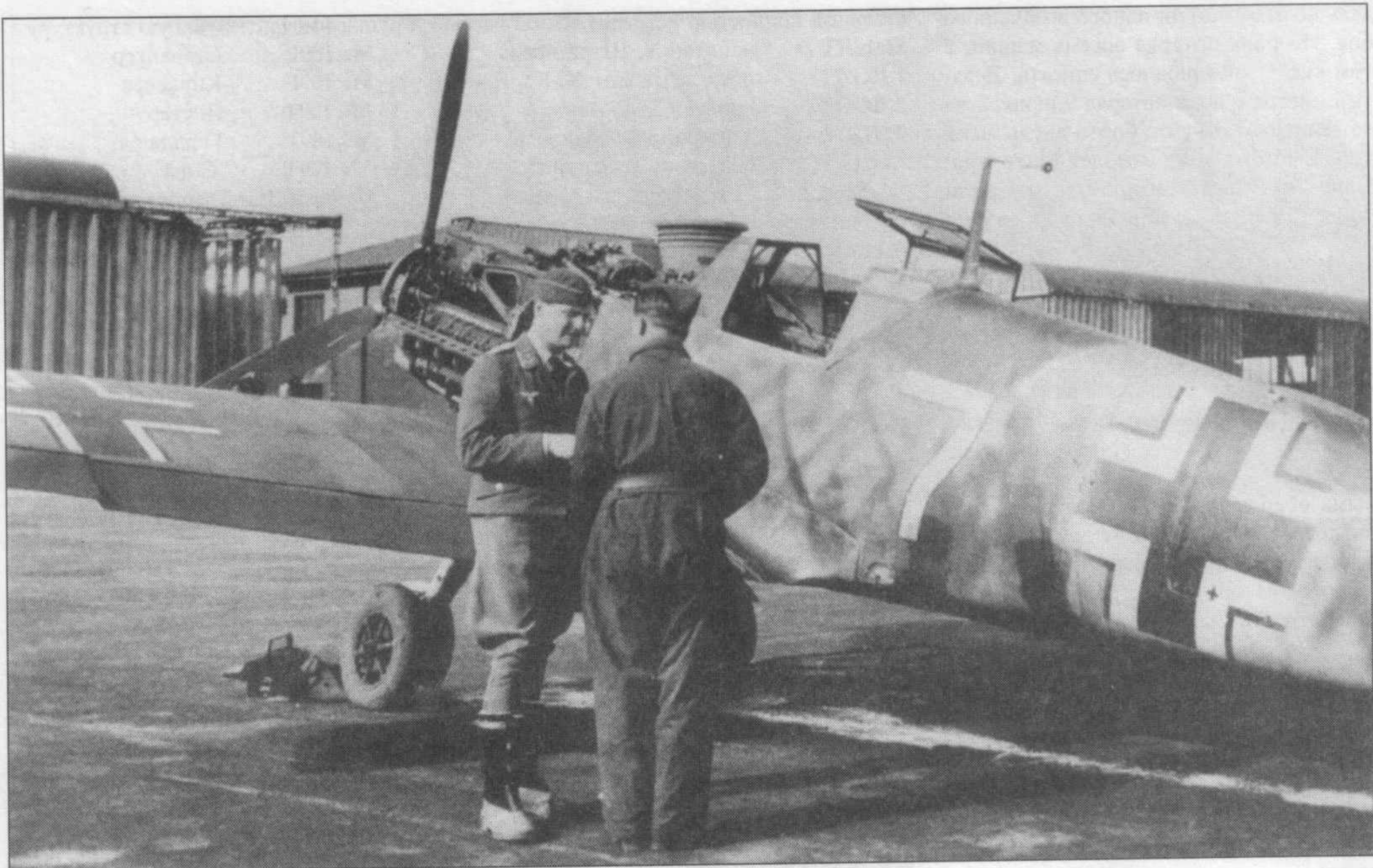
Всего I./JG 77 располагала 42 «Теодорами», а в составе JG Trondheim на начало июля имелся 21 «Теодор», из которых большинство было сконцентрировано в первой эскадрилье.

Прежде чем I./JG 77 приступила к несению службы на новых самолетах, пришлось списать четыре Me 109T, разбитых в ходе тренировок. В авариях погибли два пилота. Еще пять машин получили повреждения.



Два снимка Me 109E из ErpGr 210 во время осмотра двигателя.





Первую победу летчики на «Теодорах» одержали 15 июня, то есть еще до официального заступления на боевое дежурство. В начале второго часа в районе Сола двое пилотов (лейтенант Глэкнер и лейтенант Винхузен) поднялись в воздух и направились в сторону моря к Ставангеру, где перехватили одиночный «Blenheim Mk IV» из 114-й эскадрильи, который незадолго до того атаковал норвежский корабль. Глэкнер первой же очередью прошил бомбардировщик, вызвав на борту пожар. Сержант Л. Доус посадил машину на воду, где английских пи-

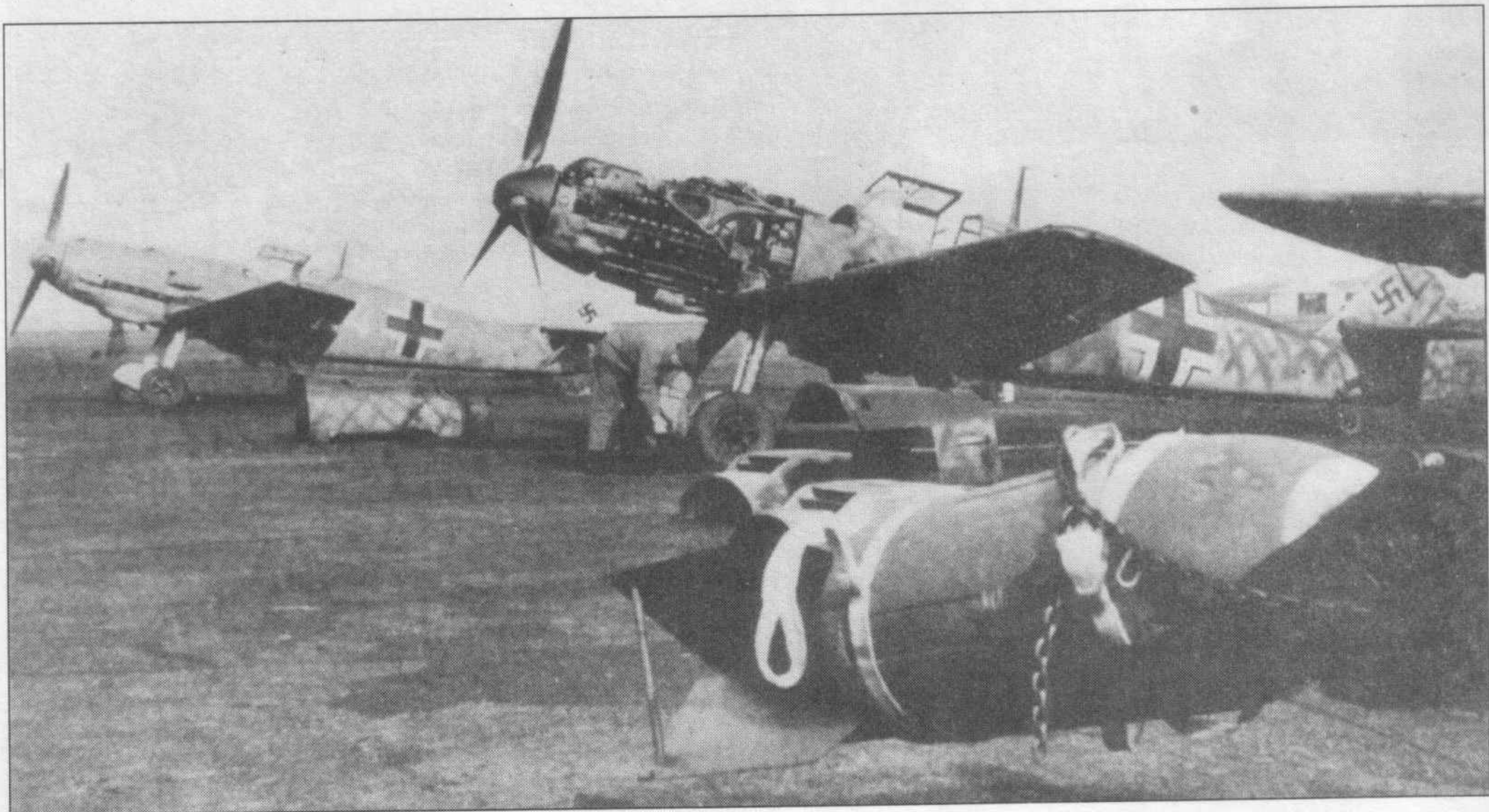
лотов подобрал немецкий гидросамолет. Штурман бомбардировщика погиб во время боя.

Вечером того же дня пилоты I./JG 77 заявили еще один сбитый «Бленхейм», который вероятно принадлежал 235-й эскадрильи. Немецкий пилот сумел попасть в бомбардировщик с дистанции 500 метров! Однако английским летчикам удалось уйти от преследования и дотянуть до базы на изрешеченном самолете.

Июль начался с неудачи. 2 июля во время патрулирования внезапно пропали с экранов радаров два пилота из 13./

JG 77. Самолеты столкнулись и упали в море. В ночь с 4 на 5 июля пилоты I./JG 77 одержали очередную победу. В 40 км к югу от Бергена сбили одиночный «Бленхейм» из 114-й эскадрильи. Еще один самолет был сбит утром следующего дня, когда два Me 109T перехватили пару бомбардировщиков из 235-й эскадрильи, и отправили на морское дно машину взводного офицера Бозема.

7 июля новую победу одержал лейтенант Глэкнер, который в районе Вестланда сбил «Бленхейм» из 139-й эскадрильи. Следующую победу немцам удалось



Серия из четырех снимков. Подготовка к вылету Me 109E/B из экспериментальной ударной группы EgrGr 210, сформированной из трех эскадрилий Me 109 и Me 110. Обращает на себя внимание необычный камуфляж «белой 7». Камуфляж использует палитру 71/02 с преобладанием последнего цвета.



одержать только через две недели. Англичане прекратили налеты, кроме того, воцарилась нелетная погода. Вечером 19 июля пара «мессеров» из I./JG 77 сбила «Гудзон» из 220-й эскадрильи, пилотируемый летным офицером Расселом. 24 июля атака пары «Теодоров» на звено «Бьюфортов» закончилась провалом. Английские бортстрелки срезали один «мессер». Немецкие истребители появились в том районе спустя несколько минут после того, как англичане потопили корабль. Пара Me 109 из 2-й эскадрильи (ведущий лейтенант В. Минц, ведомый унтер-офицер В. Шрамм) атаковали отделившийся от основной группы английский бомбардировщик, пилотируемый сержантом Моррисоном. Бортстрелок хладнокровно подпустил противника ближе и с дистанции 180 метров открыл огонь по ведущему истребителю (Me 109T-2 W.Nr. 7777, «красная 8»). «Мессершмитт» рухнул в море. Ведомый тут же вышел из боя и поспешил на свой аэродром.

Всего I./JG 77 потеряла в июле пять Me 109T, причем лишь один самолет в результате действий противника. Было сбито четыре бомбардировщика. В августе ситуация изменилась мало. Немцы сбили над Норвегией семь английских бомбардировщиков, потеряв семь Me 109T, из них два в результате действий противника.

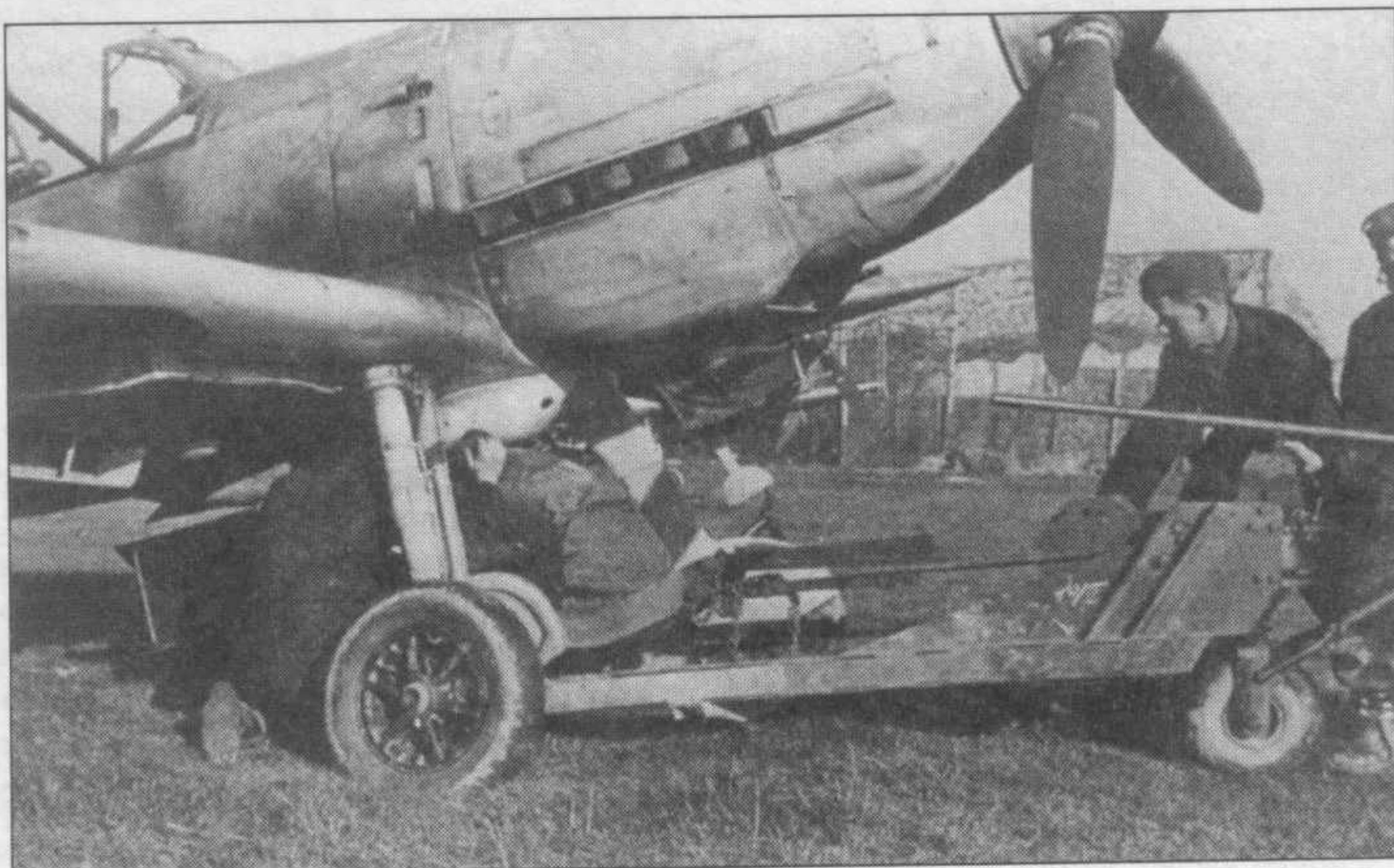
Уже 5 августа лейтенант Винхузен заявил первую победу, но она не находит подтверждения в английских документах. Это означает, что первую фактическую победу в августе одержал 6 августа лейтенант А. Якоби. Лейтенант вылетел на

перехват английского самолета и быстро обнаружил противника по разрывам зенитных снарядов. Противником оказался «Гудзон» из 220-й эскадрильи, пилотируемый взводным офицером Р.С. Джеймсоном. Первым англичанина атаковал лейтенант Г. Зенонер, но бортстрелок бомбардировщика разбил очередью фонарь самолета, осколок плексигласа попал немецкому летчику в глаз. Зенонер вышел из боя. Его место занял Якоби, который первой же очередью срезал англичанина и тот, объятый пламенем, рухнул в воду. Спустя пять дней, 11

августа Якоби снова поднялся на перехват. На этот раз его ведомым был унтер-офицер Х. Шарф. Ведомый как тень следовал за Якоби, пока тот обнаружил и сбил «Бленхейм» из 235-й эскадрильи, подтвердив победу своего шефа. Как и прошлый раз Якоби приблизился к самолету противника и выпустил по нему не менее 60 снарядов, прежде чем самолет взводного офицера У. Ричардса упал в воду.

Следующую победу одержали пилоты 13./JG 77, которые в районе Ставангера сбили «Гудзон» из 320-й эскадрильи, пилотируемый командиром крыла





Лангеларом. Пилоты 13-й эскадрильи заявили еще одну победу, но она не получила подтверждения. Наиболее успешным днем августа стало 30 число, когда, вылетев по тревоге, лейтенант К. Хаммель и фельдфебель Фламм из 2./JG 77 перехватили в 15:00 низколетящие «Гудзоны» из 320-й эскадрильи. Англичане недавно сбросили бомбы на морские цели и шли на базу. Пара «Теодоров» в молниеносной атаке сбила три бомбардировщика. Весь вылет занял у немецких пилотов не более 15 минут, вернувшись на аэродром немцы заявили две победы.

Успешно действовали летчики I./JG 77 в сентябре. Было одержано несколько побед, которые достались тяжелее, чем раньше. Английские пилоты старались уйти от невыгодных поединков, скрываясь в облаках. А поскольку погода все ухудшалась, бороться с англичанами становилось все труднее.

2 сентября пилоты I./JG 77 заявили два сбитых «Бьюфорта» из 22-й эскадрильи, но в действительности на базу не вернулся только один самолет. 6 сентября дежурная пара Me 109 вылетела на перехват трех В-17 из 90-й эскадрильи. Эта часть первой начала применять новые американские бомбардировщики над Европой. Англичане шли на высоте 8000 м и немцы их не обнаружили. Учтя этот случай, уже 8 сентября, когда над Норвегией появилось четыре В-17, немецкие Me

Три снимка, показывающих фрагменты подготовки «Эмilia» к боевому вылету. На первом снимке оружейник устанавливает барабан со снарядами к пушке MG FF. Рядом видно окно фотопулемета. Ниже два снимка, показывающие подвеску 250-кг бомбы.

109Т набрали нужную высоту и начали перехват. Бой шел очень тяжело, поскольку «мессеры» не могли получить нужного перевеса в скорости. Тем не менее лейтенант Якоби, шедший первым, сумел выжать из своего «Теодора» все и за 12 минут непрерывно форсируя двигатель сблизился с противником на дистанцию 400 м. В перекрестье прицела он поймал В-17 летного офицера Романса. Очередь попала в цель. Дав еще несколько очередей, Якоби добил «летающую крепость». Бомбардировщик свалился в штопор и через несколько витков взорвался. Тем временем, в воздух поднялось еще несколько Ме 109Т. Два немецких самолета не нашли противника. Больше удачи выпало унтер-офицеру К.Х. Войту, который перехватил В-17 командира эскадрильи Мэтисона, командира 90-й эскадрильи, и сбил его. Еще один немецкий истребитель обстрелял «летающую крепость» сержанта Вудса. Однако добить поврежденный самолет ему не удалось и В-17 разбился при посадке на своем аэродроме. Таким образом, I./JG 77 одержала крупную победу, сбив четыре еще неотбомбившихся бомбардировщика.

До конца месяца I./JG 77 самолетов не сбивала. Всего в сентябре англичане потеряли над Норвегией восемь самолетов, из которых четыре стали жертвами I./JG 77. Потери группы составили всего два поврежденных в авариях Ме 109Т. В октябре список побед пополнился еще шестью английскими самолетами, а потери составили три Ме 109Т. Два из них были повреждены, а третий разбился. Самое лучшее время в этом месяце показала пара лейтенант Хаммель - унтер-офицер Ф. Шютцен, которые в 17:08 вы-

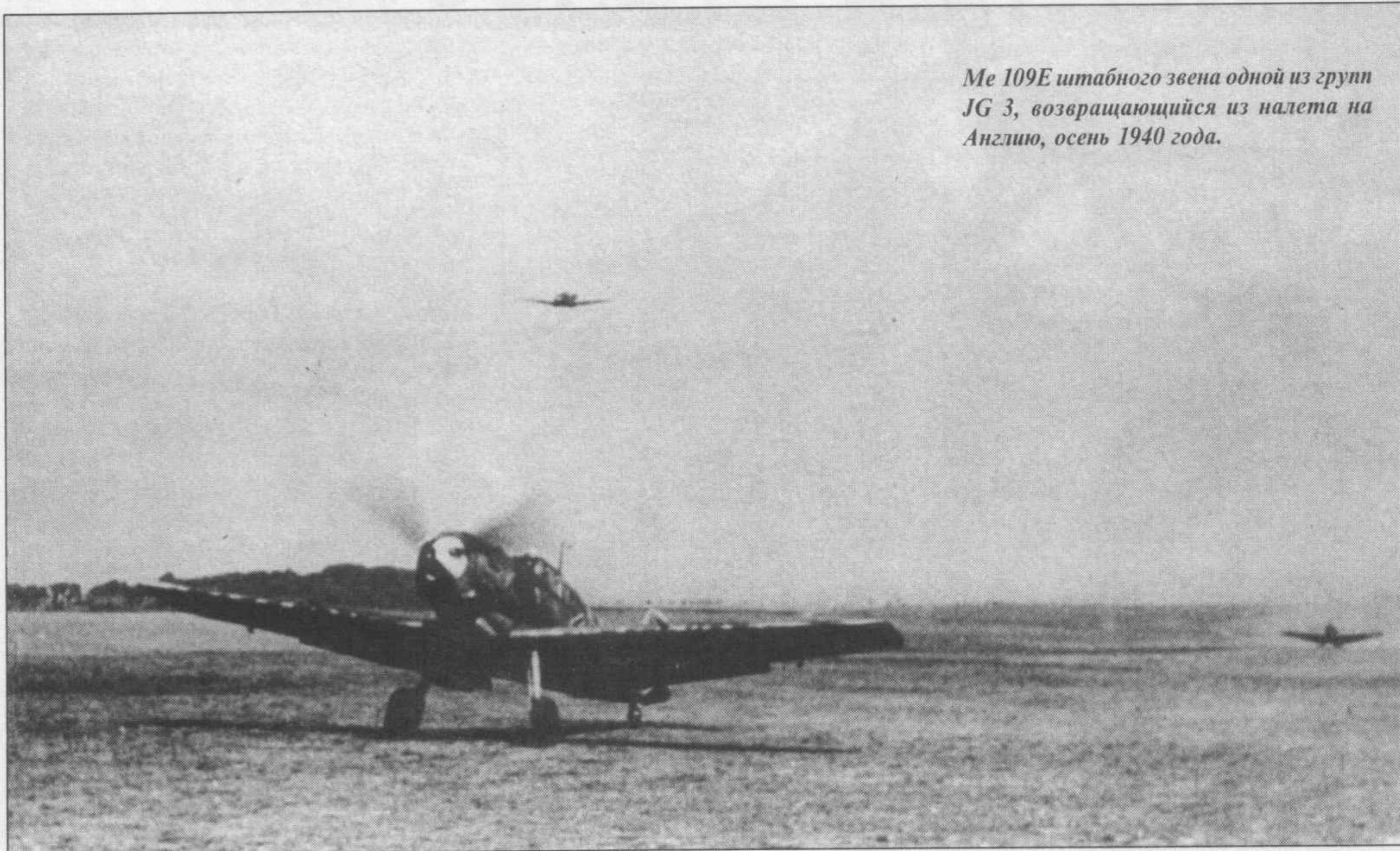


Ме 109Е/В, подготовленный к вылету на Англию, 1940 год. На 250-кг бомбе механики нарисовали звериную морду.

летели на перехват «Бьюфорта» из 42-й эскадрильи, а в 17:25 уже приземлились на аэродром, успешно выполнив задание.

К 1 ноября 1941 года I./JG 77 располагала 34 Ме 109Т-2, из которых 22 были исправны. Однако английские самолеты очень редко появлялись в зоне ответственности группы, поэтому имевшихся самолетов вполне хватало для патрулирования района. Часто выпадали нелетные дни из-за скверной погоды. Например, в первой половине ноября за 11 дней немцы только три раза перехватывали английские самолеты, но ни разу не смогли победить противника. Англичане немедленно уходили в облака. За весь ноябрь англичане потеряли в том районе

всего четыре самолета, из которых только один был сбит «Теодорами». Еще один самолет был сбит огнем зенитной артиллерии, а два остальных, очевидно, не смогли вернуться на базу из-за аварии или ошибок навигации. Небоевые потери группы были довольно высоки. Два самолета упало в море, а четыре получили повреждения при посадке. Статистика потерь группы снова стала отрицательной. Но ненадолго. 27 декабря англичане высадили десант в Вагсой. Десант активно поддерживала английская авиация. Немцы оказали англичанам ожесточенное сопротивление и сбили 12 самолетов. На счету пилотов I./JG 77 появилось пять подтвержденных побед. Первая



Ме 109Е штабного звена одной из групп JG 3, возвращающийся из налета на Англию, осень 1940 года.



Группа новых и старых Me 109E из JG 54 на аэродроме в Югославии, апрель 1941 года. Справа виден самолет одного из асов. У самолета необычный камуфляж, состоящий из пятен RLM 74/75. Слева новенький Me 109E, еще с бортовым кодом PG+BK, но уже с желтой полосой быстрой идентификации. За ним стоят «белая 4» и «белая 11» в стандартной для JG 54 окраске.

попытка пары «Теодоров» перехватить четверку «Бленхеймов» закончилась нулевым результатом. Но уже следующий налет пяти «Бленхеймов» из 110-й эскадрильи на немецкие суда закончился для англичан поражением. Немецкие истребители одного за другим сбили три бомбардировщика. В числе прочих победы одержали фельдфебель В. Кавляйт на Me 109E и лейтенант Э. Хаберманн на Me

109T. Незадолго до этого немцы сбили один «Бьюфайтер» из 234-й эскадрильи и один «Бленхейм» из 254-й эскадрильи. Вторую победу одержала пара «Теодоров» из 3./JG 77. Ведущий пары атаковал английский бомбардировщик снизу. Экипаж «Бленхейма» заметил противника только когда их самолет начал падать. Еще один «Бленхейм» получил тяжелые повреждения от огня Me 110. Хотя англичане сумели

дотянуть до своего аэродрома, при посадке их самолет развалился на части.

Однако кроме 27 декабря работы для «Теодоров» было очень мало. 2 декабря немецкие пилоты сбили «Гудзон» из 320-й эскадрильи, а 4 декабря немцам удалось сбить одиночный разведывательный «Москито» из 1-й эскадрильи. В декабре группа потеряла два Me 109T в результате аварий.



Me 109E из I./JG 27 в ангаре, где то на территории Рейха, весна 1941 года. Желтый тактический номер «12», на заднем плане виден капот другого «Эмиля» с номером «11».



Me 109E, вероятно из II./JG 27, сфотографированный где-то в Греции. При посадке самолет потерял хвостовое колесо. Элементы быстрой идентификации типичные для Балкан, хотя оконцовки крыльев выкрашены в желтый только частично. Желтый на руле направления темнее, чем на капоте двигателя.

На этом первая часть истории Me 109T заканчивается. 23 декабря поступил приказ передать все «Теодоры» в распоряжение кригсмарине. Новые хозяева предполагали провести капитальный ремонт машин и приспособить их для действий с авианосца. Приказ выполнялся постепенно в течение двух-трех недель. Группа сдавала несколько «Теодоров», получая взамен «мессеры» других модификаций. Всего JG 77 потерял 16 Me 109T-2, а еще 21 самолет получил повреждения, в том числе серьезные. Всего полк списал более половины «Теодоров», полученных в июне. Только три или четыре Me 109T получили повреждения в результате действий противника. Все остальные самолеты получили повреждения в результате аварий (чаще всего выходили из строя двигатели из-за высокой запыленности) и тяжелых погодных условий. Наибольшее число самолетов получили повреждения из-за резких порывов ветра при взлете и посадке.

Me 109 в пустыне

Незадолго до начала боевых действий против Югославии, немецкое командование решило направить в Северную Африку I./JG 27 с целью обеспечить воздушное прикрытие сухопутных войск Эрвина Роммеля. Первые самолеты группы прибыли в Африку 18 апреля 1941 года и уже на следующий день приступили к боевым вылетам. Это были самолеты 1-й эскадрильи, которую возглавлял обер-лейтенант Карл-Хайнц Редлих, имеющий на боевом счету десять побед. В его распоряжении было около дюжины пилотов и примерно такое же число самолетов. Тем не менее, появление эскадрильи оказало заметное влияние на ход боевых действий в Ливии. До этого в Ливии в воздухе господствовали английские «Харри-

кейны», которым противостояли давно устаревшие итальянские «Фиаты». Итальянцы уступали англичанам более 50 км/ч максимальной скорости. Появление «мессеров» полностью изменило создавшуюся ситуацию. Теперь англичане стали уступать противнику 50 км/ч максимальной скорости. Немецкий истребитель превосходил английский по ряду других характеристик, что позволяло немецким пилотам уверенно доминировать в небе.

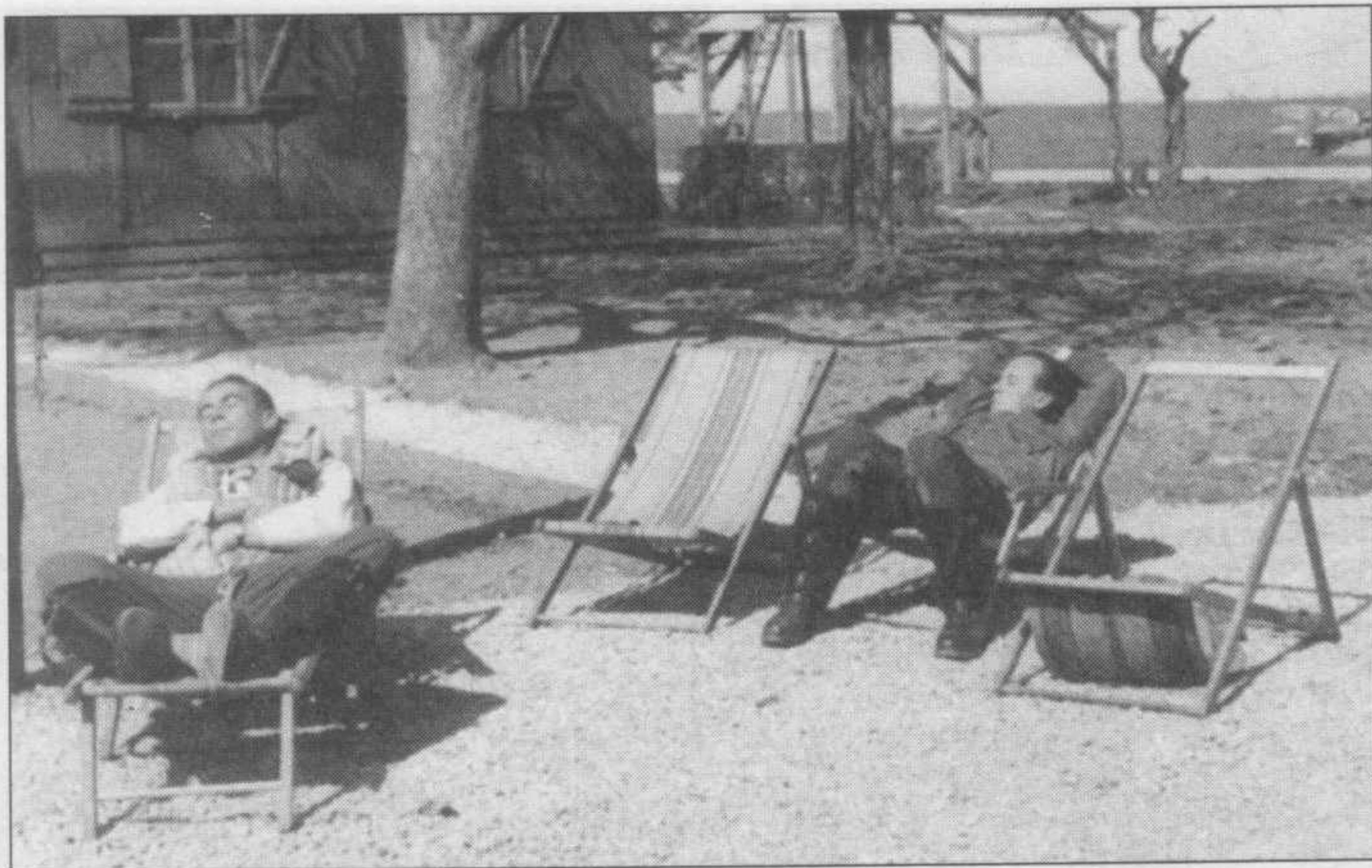
Уже 19 апреля произошли первые воздушные бои. Пилоты 1-й эскадрильи заявили четыре победы, потеряв один Me 109. Обер-лейтенант Редлих заявил о двух сбитых им в районе Тобрука самолетах противника. Его 12 победа одновременно стала 100-й победой I./JG 27, одержан-

ной частью с начала войны. 98-ю победу группы одержал унтер-офицер Зиппель, который в районе немецкого аэродрома в Газали сбил «Харрикейн», одержав свою третью личную победу. Четвертая победа дня выпала на долю лейтенанта Шрёра (101-я победа группы). Жертвами немцев стали пилоты 61-й и 274-й эскадрилий, причем Редлих или Шрёр сбили командира эскадрильи Лэпсли. В течение нескольких дней немцы сбили еще нескольких ведущих офицеров RAF. Вообще, с прибытием I./JG 27 в Северную Африку для англичан начались трудные дни.

20 апреля унтер-офицер Зиппель сбил «Веллингтон», но на следующий день сам был сбит и погиб. 21 апреля в районе немецкого аэродрома был сбит и лейтенант



Me 109E-7/B «черная 7» из I./JG 27 после вынужденной посадки в поле. У самолета подломлена правая стойка шасси. Кроме того, у самолета отстрелена почти половина левого крыла, скорее всего в результате прямого попадания зенитного снаряда. Под фюзеляжем виден пилот ETC 50VIII для четырех 50-кг бомб.



Служба немецких пилотов во Франции в 1941 году требовала завидного терпения. Случалось, что пилоты целыми днями защищали Германию, сидя на земле в ожидании вылетов. На снимках пилоты JG 2 нежатся в шезлонгах, зорко высматривая английские самолеты. На первом снимке адъютант группы, лейтенант Фриц Эдельмани (слева) и Филипп, на втором снимке к ним добавился Штрицель, который уверенно занял место на центральном шезлонге, прикрывая своих коллег, охраняющих небо III Рейха. Пилоты JG 2 постоянно подстерегали опасности. Вот, например, под одним из пилотов сломался шезлонг.



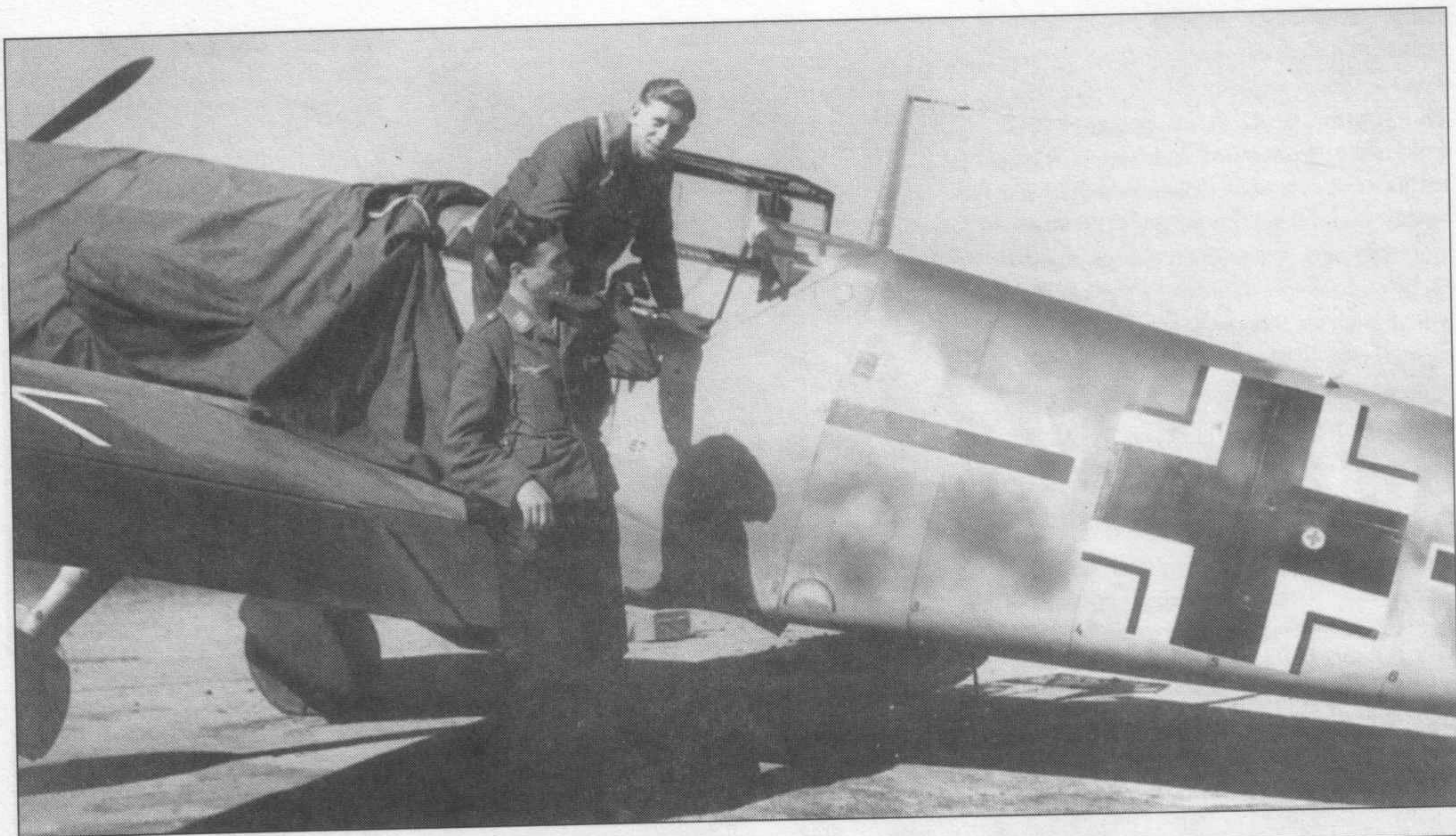
Me 109F-4 из штаба JG 2 на базе Сен-Поль, район Бриа, весна 1941 года. Самолет в стандартном камуфляже 74/75, обозначения также соответствуют времени снимка. Руль направления желтый, как и нижняя часть капота. Обтекатель втулки винта зеленый или красный.

Шрёер, который все же уцелел, хотя и получил множество ранений. Эта потеря была возмещена обер-фельдфебелем Эспенлаубом, который сбил очередной «Харрикейн», снова одержав 100-ю победу группы, на этот раз официально подтвержденную. 22 апреля группа потеряла еще одного пилота - обер-фанриха Помпша, также сбитого английскими истребителями.

20 апреля в Газали прибыла 2-я эскадрилья, 21 апреля прибыл штаб группы во главе с командиром - капитаном Нойманном, а 22 апреля на аэродром прилетели самолеты 3-й эскадрильи. 23 апреля 1941 года группа совершила первый вылет полным составом. Структура и командование группы были следующие: Stab/JG 27 (капитан Эдуард Нойманн), 1./JG 27 (обер-лейтенант Карл-Хайнц Редлих), 2./JG 27 (обер-лейтенант Эрих Герлиц), 3./JG 27 (обер-лейтенант Герхард Хомут).

23 апреля 1./JG 27 дважды вылетала на сопровождение пикирующих бомбардировщиков из StG 2, бомбивших Тобрук. В ходе первого вылета произошло столкновение с английскими истребителями. Два пилота группы заявили в общей сложности четыре сбитых «Харрикейна» из 73-й эскадрильи. Среди жертв обер-лейтенанта Францискета и лейтенанта фон Моллера оказался командир эскадрильи Уайкхем-Барнс. Примерно в то же время свою очередную победу заявил Редлих. Командир 1-й эскадрильи вел патрулирование, когда обнаружил formation «Бленхеймов» из 55-й эскадрильи. Он атаковал противника и обстрелял два бомбардировщика. Один из англичан объятый пламенем рухнул на землю. Другой самолет по оценке немецкого аса также должен был упасть, но в действительности самолет лишь получил определенные повреждения, которые не помешали ему вернуться на базу. Другой отряд «Бленхеймов» во второй половине дня атаковало звено обер-фанриха Марселя. Выходя к цели районе Тобрука Марсель заметил еще группу «Харрикейнов». Немецкий пилот бросил бомбардировщики и атаковал истребители. За первый заход четверка Марселя сбила один истребитель из 6-й эскадрильи, который прикрывал всю группу самолетов. В действительности жертвой немцев стал командир эскадрильи Уэлд. На протяжении дня 1./JG 27 одержала семь побед, потеряв два Me 109 и одного пилота - фельдфебеля Лянге.

Следующая крупная битва произошла 1 мая, когда 3-я эскадрилья снова сопровождала отряд «штурмовиков», шедших бомбить Тобрук. В районе цели немцев перехватило около десяти английских истребителей из 274-й и 6-й эскадрилий. При подходе к цели немцы получили приказ перехватить английский разведчик, шедший над Акроной. Командир эскадрильи, обер-лейтенант Хомут разделил свои силы на две части. Сам повел одну часть на перехват разведчика, а звено



Два снимка пилота Stab/JG 2 Бигге, сделанные рядом с его Me 109F во второй половине 1941 года. На снимках хорошо видны обозначения на самолете, как эксплуатационные, так и тактические. Различима и схема камуфляжа. В описываемый период стрела имела на всех самолетах штабного звена, но лишь у командирской машины стрела имела наконечник.

Марселя оставил сопровождать пикировщики. Вскоре почти одновременно произошло два боя. «Харрикейны» попытались атаковать пикировщики, но Марселя, пользуясь преимуществом в высоте, перехватил противника, сбил два «Харрикейна» и сорвал их атаку. В 20 км южнее другую группу «Харрикейнов» атаковал отряд Хомута. И здесь немцы сбили два английских самолета. Англичанам удалось сбить только один немецкий самолет, пилотируемый ефрейтором Кёном. К вечеру дня на боевом счету I./JG 27 в Северной Африке уже значилось 27 побед, в том числе 22 над «Харрикейнами». Англичане за этот период действительно потеряли 22 истребителя этого типа.

После периода напряженных боев наступило затишье. 4 мая 1941 года DAK перешел к обороне. В эти дни единственную победу удалось одержать только обер-лейтенанту Хомуту.

15 мая англичане, усиленные 43 истребителями и более 200 танками начали наступательную операцию под кодовым названием «Brevity». Целью англичан было прорвать кольцо окружения вокруг Тобрука. Несмотря на то, что наступление обычно сопровождается активным использованием авиации с обеих сторон, в действительности это не имело места. Полеты были ограничены до минимума.





Me 109E из I./JG 52 скапотировал, весна 1941 года. Обратите внимание на то, что кабина пилота полностью разрушена. Отсутствие противокapotажной дуги стало причиной гибели многих пилотов.

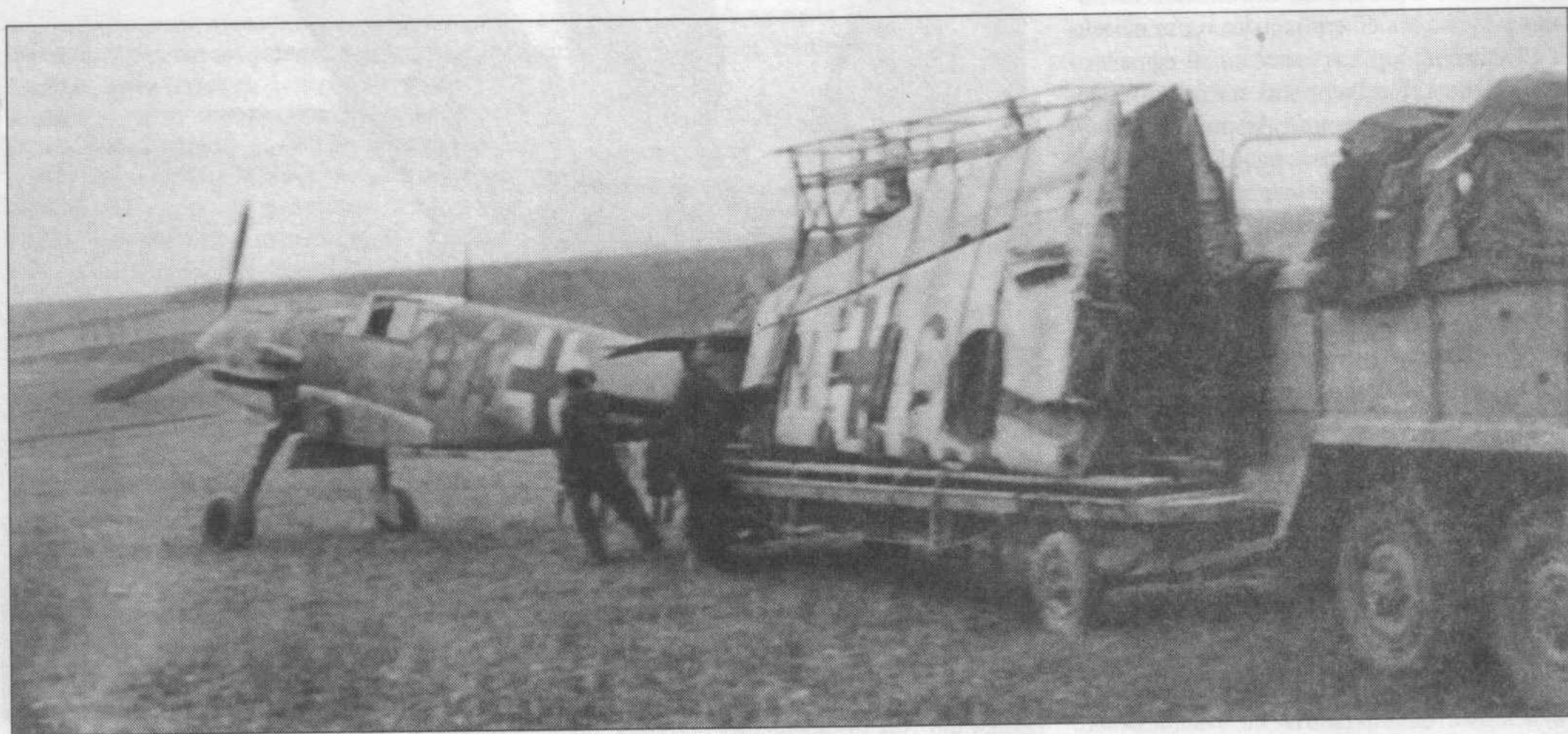
15 мая, в первый день наступления, немцы сумели сбить всего два английских самолета, причем обе победы записал на свой счет Хомут. Англичане начали было продвигаться вперед, но были быстро остановлены. Сложилась патовая ситуация, в которой ни одна из сторон не могла добиться решительного превосходства. Боевые действия в воздухе шли вяло. Лишь 21 мая состоялось крупное сражение, и то по недосмотру англичан. Те решили совершить налет большим отрядом легких бомбардировщиков, не обеспечив им истребительного прикрытия. Что хуже всего, в бой была брошена 14-я эскадрилья, только что прибывшая на фронт и укомплектованная зелеными пилотами. В таких благоприятных условиях немецким летчикам не могли помешать ни тяжелые погодные условия, ни нехватка бензина. На перехват «Бленхеймов» поднялось звено из 3-й эскадрильи. Немцы перехватили англичан над шоссе

Капуццо-Тобрук. Семи минут немцам хватило, чтобы сбить пять бомбардировщиков. По две победы одержали фельдфебель Ковальски и обер-лейтенант Хомут, что стало для него уже традицией.

Эта победа не имела ровно никакого продолжения. В первой декаде июня пилоты I./JG 27 сумели сбить только три самолета противника - все в ходе небольших стычек с малыми группами английских истребителей. В ночь с 13 на 14 июня генерал Уэвелл приказал начать операцию «Battleaxe» - еще одну попытку разблокировать Тобрук. Ранним утром 14 июня аэродром I./JG 27 был атакован одиночным «Мэрилендом», который сопровождал один «Харрикейн»! Пока англичане выискивали цели на аэродроме, в воздух поднялась пара «мессеров», которая в лобовой атаке сбila английский истребитель, пытавшийся прикрыть своего подопечного. Самоотверженным английским пилотом был капитан К. Драй-

вер, ас 1-й южноафриканской эскадрильи, имеющий на счету 11 побед. К своему счастью, Драйвер успел покинуть горящий самолет, его парашют раскрылся и пилот благополучно опустился на землю, прямо в руки немецких солдат. Тем временем обер-лейтенант Фрацискет, сбивший Драйвера, атаковал «Мэриленд» из 24-й южноафриканской эскадрильи, добился нескольких попаданий и вызвал на борту самолета пожар. Вскоре лейтенант Хоффманн сбил еще один одиночный «Мэриленд» из 39-й южноафриканской эскадрильи. В тот же день Редлих и Шнайдер сбili по одному «Харрикейну» из 1-й южноафриканской эскадрильи. В итоге за день I./JG 27 одержала пять побед. Всего пять побед в первый день крупного наступления! Этот факт наглядно иллюстрирует уровень активности как немецкой, так и английской авиации в Северной Африке.

В воскресенье, 15 июня, англичане



Эвакуация «Эмиля», совершившего вынужденную посадку. На этот раз все обошлось хорошо для нового Me 109E с бортовым кодом VA+JN.



Me 109E-4 унтер-офицера Ганса Шуберта, уткнувшийся винтом в землю во время посадки весной 1941 года, когда пилот проскочил посадочную полосу на базе Де-Кой в Голландии. Окраска и обозначения простые, но достаточно нетипичные для этого времени. Кок винта, передняя часть капота, оконцовки крыльев и номер желтые. Камуфляж на верхней стороне фюзеляжа 74/75, но на верхней стороне крыльев только 74.

бросили в бой всю имеющиеся у них авиацию. Потери англичан тут же удвоились - пилоты I./JG 27 заявили в тот день десять побед, в том числе восемь «Харрикейнов», потеряв двух пилотов. Героями дня стали Редлих и Хоффманн, которые заявили по две победы. Свою первую из будущих 60 побед одержал обер-фенрих Ганс-Арнольд Штальшмидт. На следующий день снова отличился Хоффманн, сбивший два из трех «Харрикейнов». 17 июня стал счастливым для лейтенанта Г. Шмидта, который заявил сразу четыре победы, побив тем самым все рекорды части. Успех Шмидта был тем более ценен, что составив половину побед группы за сутки.

Несмотря на то, что и это наступление англичан провалилось, уже 17 июня Уэвелл попробовал снова перехватить инициативу. 21 июня немцы отразили последние попытки англичан атаковать под Соллзомом, на этом завершилась операция «Battleaxe». В ходе трех первых, самых напряженных дней боев (15-17 июня) англичане потеряли 33 истребителя и три бомбардировщика, в то время как пилоты I./JG 27 заявили 19 истребителей и два бомбардировщика, потеряв десять Me 109. Уже 18 июня эта пропорция сместилась еще больше в пользу немцев, когда немецкое звено устроило погром восьмерке «Томагавков» из 250-й эскадрильи. На базу не вернулись сразу четыре истребителя. Обер-лейтенант Редлих, лейтенант Реммер и унтер-офицер Штайнхаузен одержали по одной победе, сбив взводного офицера Манро, сер-

жанта Мортон и сержанта Саммера без потерь со своей стороны.

С окончанием операции «Battleaxe» в небе Северной Африки наступила тишина. Обе стороны копили силы, а густая пыль, висящая в воздухе, исключала возможность полетов. В последних днях июня произошло всего несколько стычек. В июле боевые вылеты были и вовсе ограничены. Например, в последнюю неделю июня было отмечено всего четыре контакта с противником, закончившихся для англичан потерей пяти самолетов.

Два из них - оба «Харрикейны» - сбил Францискет. В одном из июльских боев удалось сбить сразу три «Томагавка», один из которых оказался на счету все того же Францискета.

Август не принес больших изменений. Обе стороны окопались и не проявляли активности, что, соответственно, сказывалось на активности авиации. Истребители лишь совершали патрулирование, изредка совершая вылеты на прикрытие разведчиков и бомбардировщиков, или на перехват противника. Несмотря на



Me 109E-4 из 3./JG 1, в кабине унтер-офицер Шуберт. Кок винта бело-желто-RLM 70. Желтый руль направления и капот.



«Белая 10» из I./JG 27 на одном из сицилийских аэродромов, апрель 1941 года. Самолет Me 109E-7/trop с желтым капотом, белой полосой на хвосте и камуфляжем 74/75.

ограниченные возможности, немецкие пилоты использовали их полностью. Так, за август было сбито 18 самолетов, при этом группа не потеряла ни одного пилота! Самым удачным днем стало 21 августа, когда немцам удалось перехватить группу английских бомбардировщиков, состоявшую из пяти «Мэрилендов» из 24-й южноафриканской эскадрильи и 16 «Харрикейнов» сопровождения из 229-й эскадрильи. Немцы действовали силами десяти Me 109. За несколько минут боя немецкие пилоты заявили шесть побед, в том числе над тремя бомбардировщиками. Среди героев дня были лучшие асы части: капитан Редлих и лейтенант Шрёдер. Всего за 21 августа пилоты I./JG 27 заявили восемь побед, потеряв один Me 109. В действительности в тот день противник потерял семь самолетов. Обе дополнительные победы немцы одержали утром, когда немецкий патруль наткнулся на группу «Томагавков» из 2-й южноафриканской эскадрильи. Стремительно атаковав, немцы сбили две машины: командира эскадрильи и его ведомого. Победы записали капитан Герлиц и лейтенант Котманн.

29 августа снова англичане и немцы встретились друг с другом. Вечером это-

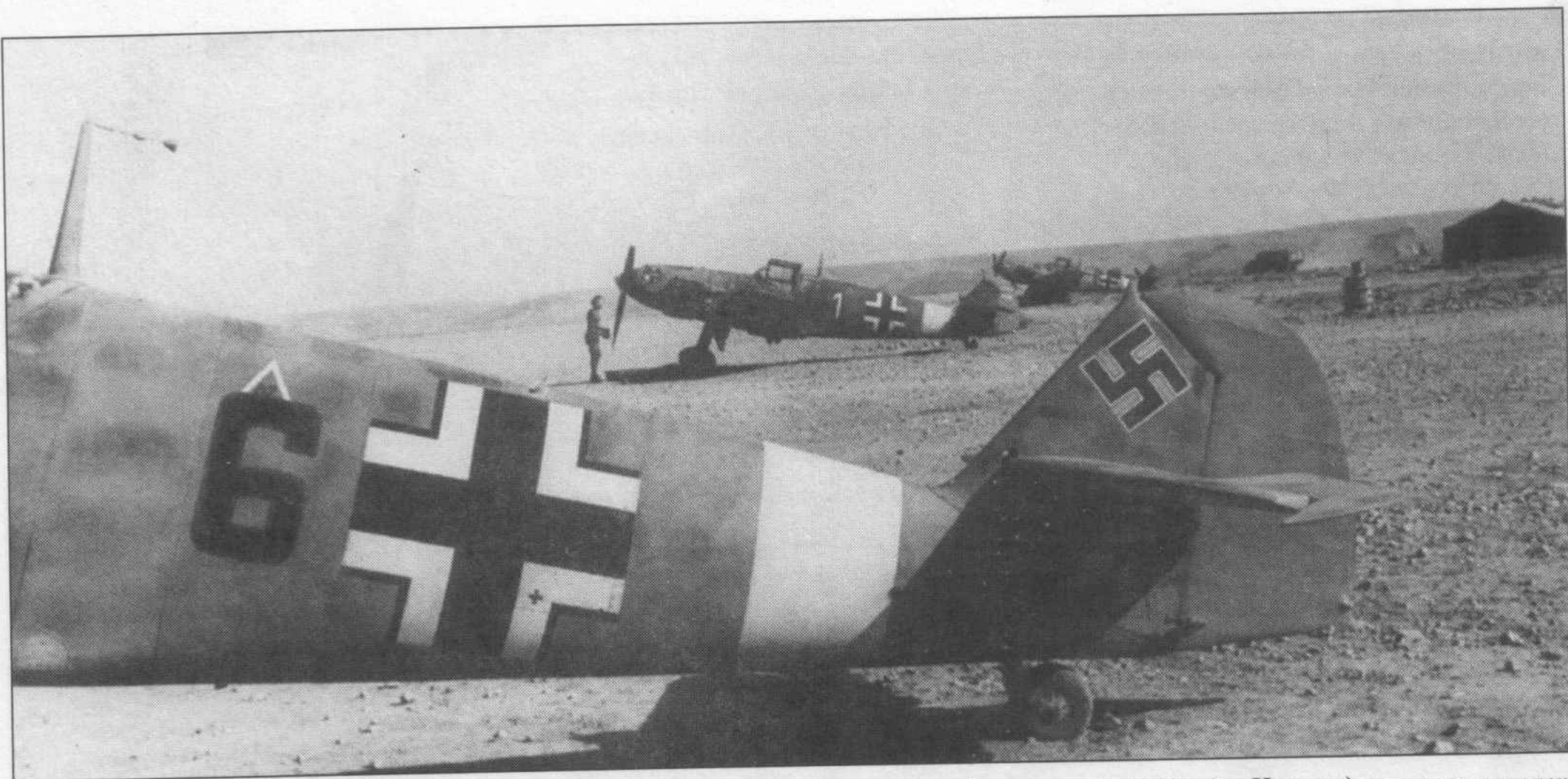
Me 109E-7/trop из I./JG 27 сопровождает пикирующий бомбардировщик. На «мессере» летал адъютант группы, на что указывает буква «А» между сторонами шеврона. Как у большинства машин группы, у самолета капот перекрашен. Сверху камуфляж (RLM 74, борта RLM 76 с пятнами 75); низ желтый. Конец обтекателя втулки винта зеленого цвета.

го дня к юго-западу от Сиди-Барани лейтенант Шрёдер в пике со стороны солнца атаковал отряд «Томагавков» из 250-й эскадрильи и прицельной очередью прошил ведущий самолет взводного офицера Колдуэлла, позднее ставшего легендой RAF в Северной Африке. Буквально нескольких пуль не хватило, чтобы английский самолет рухнул на землю. Однако несмотря на пожар в двигательном отсеке австралийский пилот сумел удержать машину в воздухе и дотянуть до базы. Шрёдер, заметив мелькнувший в воздухе сброшенный фонарь кабины, решил, что англичанин будет прыгать с парашютом и не стал добивать самолет. Эта ошибка позднее дорого обошлась люфтваффе, поскольку Колдуэлл одержал большое число побед, в том числе сбив несколько ведущих немецких асов.

Напряженность боев немного возрос-

ла в сентябре - погода улучшилась и обе стороны начали готовиться к наступлению. В первой половине месяца несколько побед одержал Марсель, сумевший довести свой боевой счет до 15-18. Одно из своих противников Марсель сбил 14 сентября, когда I./JG 27 одержала сразу восемь побед. Немцы сбили пять «Харрикейнов», двух «Томагавков», а Хомут сбил «Мэриленд» из 24-й эскадрильи. В тот день англичане потеряли семь самолетов. Спустя десять дней немцев ожидал очередной крупный успех. Утром звено Марселя вылетело на перехват девяти «Мэрилендов», но задание целиком выполнить не удалось. В районе Бардии Марсель обнаружил два «Мэриленда» и сбил одного из них, сделав два боевых захода. В другом бою одну победу одержал Хомут, которому удалось сбить командира крыла Сандерса из 3-й южноаф-





Звено Me 109E/trop из I./JG 27 в боевой готовности на пустынном аэродроме в Африке, лето 1941 года. На переднем плане самолет W.Nr. 4161 «черная 6». Тактический номер имеет красный кант. На заднем плане «Эмил» с белой «1». За ним виден еще один самолет, с черной «1» с красным кантом.

риканской эскадрильи. Основные события дня случились ближе к полудню, когда усиленное звено из 3-й эскадрильи вылетело на свободную охоту в район перевала Халфайя. Там немцы наткнулись на две группы английских истребителей, насчитывавшие по девять «Харрикейнов» каждая. Немцы дружно атаковали сначала группу 1-й южноафриканской эскадрильи, а затем группу морской авиации. За 15 минут немцы заявили шесть побед: обер-лейтенант Хомут одну, оберфельдфебель Ковальский одну, а оберфранрих Марсель - четыре! В результате Хомут с 27 победами остался лучшим асом группы, а на второе место вышел Марсель, имея 23 победы.

Всего в сентябре 1941 года пилоты I./

JG 27 одержали почти 30 побед, снова не потеряв ни одного пилота!

Пока I./JG 27 наслаждалась триумфом, в Африку прибыли первые подразделения II./JG 27. 16 сентября на Черный континент передислоцировалась 4-я эскадрилья, возглавляемая обер-лейтенантом Рёделем. 25 сентября прибыла 5-я эскадрилья обер-лейтенанта Дюльберга, а 27 сентября - 6-я эскадрилья обер-лейтенанта Штрёсснера. Последним, 29 сентября перебазировавшись штаб группы, которым командовал капитан Липперт. 26 сентября пилотам из 4./JG 27 выпала честь совершить первый боевой вылет II./JG 27 в Северной Африке. В задачу летчиков входила свободная охота в районе Соллюма, но вылет не принес каких-либо

событий. Первую победу пилотам II./JG 27 удалось одержать лишь 3 октября в районе Бук-Бук. Унтер-офицер Хорст Ройтер из 5./JG 27 сбил «Харрикейн» сержанта Лоури из 33-й эскадрильи. Спустя несколько часов в районе Сиди-Барани по одной победе одержали Рёдель и Шахт.

Вместе с появлением новой части, полностью укомплектованной и оснащенной новыми самолетами, роль I./JG 27 резко уменьшилась. Немногие уцелевшие «Эмили» группы находились в плачевном состоянии. Несмотря на это группа продолжала полеты. Например, 12 октября отдельные пары и звенья 3-й эскадрильи несколько раз вступали в бой с английскими истребителями. Первая стычка произошла в 8:00 в районе Бук-Бук и закончилась победой, одержанной Францискетом. Позднее Марсель сбил еще два самолета противника, а в 9:05 в районе Сиди-Омар еще одну победу на свой боевой счет добавил лейтенант Зиннер. К бою присоединилось звено из II./JG 27. Свежие самолеты атаковали оборонительный круг «Томагавков» и «Харрикейнов». По самолету сбили лейтенант Кёрнер («Томагавк») и капитан Керлиц («Харрикейн»). Всего немцы насчитали за сутки шесть побед, в том числе пилоты 3-й эскадрильи сбили четыре «Томагавка» из 2-й и 3-й южноафриканской эскадрилий. Марсель и Францискет сбили лейтенанта Уйтса, летного офицера Робертса и сержанта Скотта. Зиннер сбил «Томагавк» сержанта Паркера.

Но события 3 октября представляли собой скорее исключение, обычно пилоты I./JG 27 редко одерживали заметные победы. В конце ноября аэродром 3-й эскадрильи подвергся налету ночных бомбардировщиков RAF, в результате чего эскадрилья потеряла половину боеспо-



Генерал Кессельринг награждает Рыцарскими крестами летчиков-истребителей, которые одержали свои победы в боях над Мальтой в октябре 1942 года.



Осмотр механизма уборки шасси на Me 109E из I./JG 27. Шасси убиралось и выпускалось только при работающем двигателе. Отсюда вращающийся винт и две подпорки под фюзеляжем.

собных самолетов. После этого случая было решено отвести I./JG 27 в Европу для отдыха и пополнения. В следующую ночь после получения приказа английские ночные бомбардировщики нанесли удар по аэродрому 2-й эскадрильи, причинив и тут ощутимые потери. В конце октября группу все же отвели в Германию. Пополнение, получение новых машин, отпуска для пилотов и механиков продлились немного более месяца. 3-я эскадрилья вернулась в Северную Африку 15 декабря, в то время как 1-я эскадрилья действовала там уже с середины ноября 1941 года. I./JG 27 начала вторую часть своей африканской карьеры, закончившейся лишь весной 1943 года.

Первый этап африканской кампании для группы сложился очень удачно. С апреля до конца октября I./JG 27 одержала около 140 побед, потеряв всего около десятка пилотов и, что плохо, почти все самолеты. Но следует помнить, что около половины потерь было вызвано авариями, повышенным износом двигателей в условиях повышенной запыленности и налетами английских бомбардировщиков. На боевые потери пришлось не более 15-20 машин. Учитывая, что фактический урон противнику составлял где-то около 120 самолетов, можно заключить о высокой эффективности действий группы. Успех объяснялся хорошей подготовкой пилотов, а также техническим превосходством Me 109E над английскими самолетами.

Me 109 расширяет LebensRaum

В ноябре 1940 года после визита Молотова в Берлин Гитлер принял окончательное решение напасть на Советский

Союз. Начало боевых действий было намечено на май 1941 года, однако резкие изменения в юго-восточной Европе заставили Гитлера отодвинуть начало наступления на месяц. В качестве окончательной даты выбрали 22 июня. Требовалось сконцентрировать мощные ударные силы на исходных позициях всего за две-три недели. Например, 53-й истребительный полк выдвинулся на исходные позиции в период с 12 по 14 июня.

Несмотря на то, что JG 53 целиком участвовал в плане «Барбаросса», он никогда не действовал как единое целое, а был «порезан на кусочки» и разделен между двумя группами армий следующим образом:

Stab/JG 53 Кшевице майор Г. фон Мальтцан Lfe 2 (Mitte)
I./JG 53 Кшевице о/л В. Бальфанц Lfe 2 (Mitte)
II./JG 53 Нойзидель капитан Г. Бретнюц Lfe 1 (Nord)
III./JG 53 Рачки/Соболево капитан В.Д. Вильке
Fl.Kps. VIII (Mitte)

Полк был целиком оснащен истребителями Me 109F-2 и полностью укомплектован. Наиболее опытной в составе полка была III./JG 53, имевшая на боевом счету более 200 сбитых самолетов.

Боевые действия полк начал уже в 2:50 по Берлинскому времени (3:50 по местному и 4:50 по московскому времени), когда в воздух поднялись самолеты II./JG 53. В задачу группы входило провести наступательное патрулирование с целью очистить небо от возможных истребителей противника. В ходе полета немцы обнаружили одиночный И-16, однако короткий бой не принес результатов.

Через полчаса, в 3:20 взлетели самолеты III./JG 53. Их целью были советские аэродромы в районе белорусско-литовской границы. Штабное звено вместе с 7-й эскадрилей атаковали аэродромы Алытус и Ораньи, в то время как 8-я эс-

кадрилья направилась в район Оссова, где немцам удалось уничтожить на земле семь самолетов. Штаб и 7-я эскадрилья завязали первый воздушный бой, в ходе которого обер-лейтенант Вильке и фельдфебель Штумпф заявили, соответственно, три и один И-15 (Скорее это были И-153.). 9-я эскадрилья, как и 8-я атаковала наземные цели.

В 3:40 свой первый вылет совершила I./JG 53. Задачей группы было сопровождать формацию Ju 87. Полет прошел спокойно, поскольку советских истребителей в воздухе не встретилось.

После первого удара последовала короткая пауза. Механики спешно готовили машины к очередному вылету, а пилоты обобщали опыт первого боя с новым противником. Второй вылет был запланирован на 6:00, но уже в 5:30 в воздух поднялось дежурное звено II./JG 53 на перехват группы СБ-2. Немцам удалось обнаружить противника и сбить четыре самолета, в том числе обер-фельдфебель Литьенс - два. Советским бортстрелкам удалось прошить очередью Me 109F-2 W.Nr. 6674 «двойной шеврон» командира II./JG 53, капитана Бретнюца. Пуля раздробила руку пилота и он решил совершить вынужденную посадку по ту сторону линии фронта между Эрцвилкасом и Немаксчаем. Пилоты группы были очень опечалены столь неудачным началом кампании и попробовали подобрать командира. На его спасение был отправлен «Storch», однако все усилия оказались напрасны. Бретнюц попал в плен. 26 июня наступающие немецкие части освободили капитана, но было уже поздно. Началась гангрена. Несмотря на ампутацию руки спасти жизнь пилота не удалось. Хайнц Бретнюц

умер 27 июня, имея к тому времени на боевом счету 35 побед.

Самолет Бретнюца позднее был обнаружен немецкими солдатами. После осмотра его посчитали годным к ремонту и отправили в Германию.

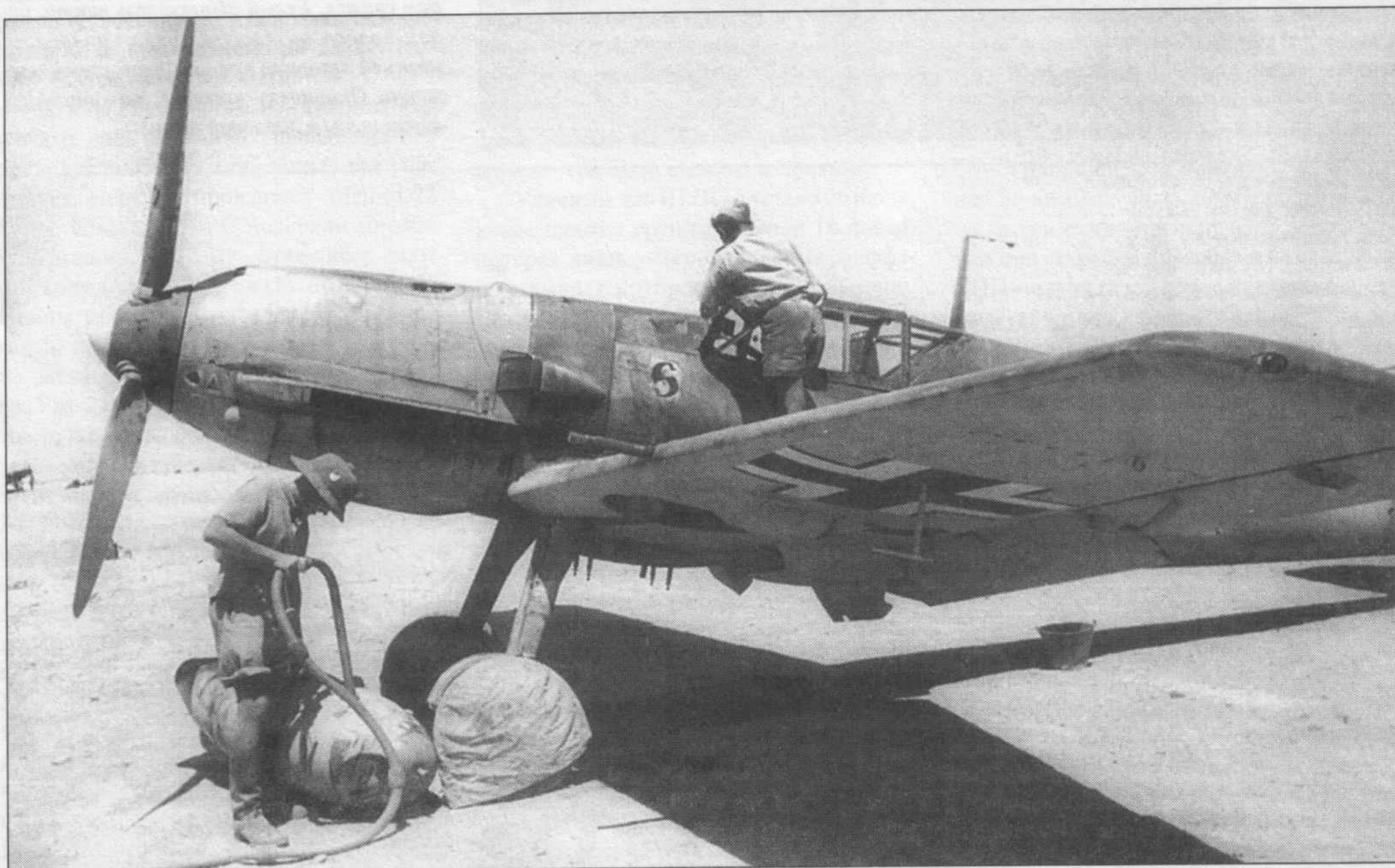
В 6:00 в соответствии с планом «мессеры» из III./JG 53 снова вылетели на сопровождение пикирующих бомбардировщиков. Во время этого вылета состоялся бой с группой И-153 и И-16. Пятеро пилотов заявили по одной победе, ценой потери Ме 109 обер-фельдфебеля Кослов-

ски. За несколько минут до падения Кословски также сумел сбить одну «Чайку». Среди отличившихся был обер-фельдфебель Кроншнабель, это была его первая победа. Через полчаса во время свободной охоты пилоты штаба и I./JG 53 четырежды вступали в бой с противником, заявив четыре победы, в том числе три - штабное звено полка. В 9:00 летчики I./JG 53 снова были в воздухе, сопровождая отряд Ju 87, а штаб полка занялся свободной охотой. Оба отряда «мессеров» вступили в бой с советскими истребите-

лями. Штабное звено наткнулось на 20 И-16, а истребители сопровождения были атакованы несколько меньшими силами. Штабисты вели долгий и безрезультатный с обеих сторон бой, а пилоты I./JG 53 заявили две победы. Одну из них, первую в своей карьере одержал будущий эксперт полка лейтенант Целлот, которому суждено было погибнуть под Сталинградом, имея на счету 71 победу.

Когда в 11:00 III./JG 53 вылетела бомбить советские аэродромы в районе Вильнюса, советская авиация нанесла ответ-

Подготовка «Эмилей-7» из 7./JG 26 обер-лейтенанта Мюнхеберга, действующей в Африке совместно с I./JG 27. Самолеты не оборудованы тропическими фильтрами, что приводило к быстрому износу двигателей из-за высокой запыленности.



ный удар. На перехват советских бомбардировщиков вылетело несколько звеньев I. и II./JG 53. К тому времени II./JG 53 уже командовал капитан Шпис, занявший место погибшего Бретнюца. Перехват удался и пилоты полка заявили несколько побед. Пара пилотов из II./JG 53 - унтер-офицер Райбель и лейтенант Шульц заявили сразу пять сбитых ДБ-3. Через час снова в воздух поднялись де-

журные звенья I. группы на перехват еще одного отряда советских бомбардировщиков, состоявшего из нескольких СБ-2. Были заявлены три победы, из которых одну записали на счет командира 1-й эскадрильи обер-лейтенанта Оли. Очередную группу бомбардировщиков перехватило штабное звено группы, которое в 16:00 вылетело на свободную охоту в район Кобрин. По дороге над Бялой Под-

ляской пилоты обнаружили звено СБ-2. Первый самолет сбил лейтенант Шайсс (его вторая победа), второй - лейтенант Прой (первая победа), а третий - Мальцан (18-я победа). Затем «мессеры» долетели до Кобрин, где провели штурмовку аэродрома, обстреляв стоящие на земле самолеты. Примерно в то же время в большом бою участвовали пилоты III./JG 53, которые во время налета на советский аэродром столкнулись с неожиданно сильным отпором. В ходе боя немцы заявили сразу десять побед, потеряв оберфельдфебеля Й. Кроншнабеля, которому пришлось совершить вынужденную посадку из-за аварии двигателя. В числе победителей оказались Вильке и будущий ас, лейтенант Юрген Хардер, который одержал в этом бою свою первую победу. Затем в бой вступила I./JG 53, которая сопровождала «штуки» и расчищала воздушное пространство. До цели истребители сопровождали пикировщиков, но после того как те отбомбились, смогли заняться свободной охотой. Вскоре немцы обнаружили пару советских самолетов в районе Бялой Подляской. Оли направил им на перехват свое звено. Приблизившись, он определил самолеты как ДБ-3. Обе машины были сбиты усилиями лейтенанта Падиора и фельдфебеля Венцеля.

Два снимка. Подготовка «Эмилей-9» из разведывательной эскадрильи 4. (H)/12, единственной части тактической разведки в составе *Deutsches Afrika Korps* в 1942 году. Самолеты эскадрильи были выпущены в тропическом варианте и несли стандартный африканский камуфляж. Особенности обозначений хорошо видны на втором снимке. Белый обтекатель винта, белая полоса на хвосте. Белая полоса на нижней стороне капота необычный элемент. Оконцовки крыльев, по-видимому, выкрашены в желтый цвет.





Me 109F-2 «желтая 15», сбитый на Восточном фронте. Машина принадлежала к III-й группе какого-то полка, вероятно JG 51. Самолет был сбит восточнее Смоленска в конце августа 1941 года.

Последние вылеты в тот день самолеты полка совершили в период между 19:15 и 21:00. Первым на атаку наземных целей вылетело штабное звено полка. Несколько «Мессершмиттов» из III./JG 53 вылетели на прикрытие наступающих танковых колонн. Немного позднее пилоты II./JG 53 сопровождали отряд Ju 88, но этот вылет прошел без осложнений. Несмотря на то, что в 22:00 еще было светло, все части полка завершили вылеты и можно было подвести итоги дня. Это заняло довольно много времени, так как событий за сутки произошло очень много. Всего за первые сутки войны полк заявил 75 побед, что составило четверть от всех заявок семи истребительных полков люфтваффе. Лучшее всего показала себя III./JG 53, которая заявила 36 побед, а еще 28 самолетов по данным пилотов было уничтожено на земле. Потери полка - три самолета.

22 июня был одним из самых напряженных дней кампании. Дальше каждый последующий день становился все спокойнее. Перелом произошел именно 22 июня, советские ВВС потеряли множество машин, поэтому оставшиеся силы приходилось растягивать по фронту. Немцы также несли потери, которые не могли немедленно восполнить. Это также заставляло снижать активность полка. Уже 23 и 24 июня число боевых вылетов резко сократилось. 23 июня полк совершил только шесть вылетов, а 24 июня - еще меньше. 23 июня пилоты II. и III./JG 53 только по одному разу вступали в бой, понеся при этом потери. В частности была сбита машина командира 7-й эскадрильи обер-лейтенанта Хайнца Альтендорфа, которому пришлось совершить вынужденную посадку в районе Граева, разбив при этом свой самолет. Еще тяжелее пришлось на следующий день пилотам I./JG 53, которые, пытаясь перехватить группу СБ-2 в районе Прушана, потеряли своего командира, капитана Вилфрида Бальфанца. Самолет

Бальфанца был сбит очередью советского бортстрелка. Немцы заявили несколько побед, в том числе лейтенант Тонне одну. В тот же день легкое ранение получил лейтенант Шаллер из III./JG 53, пытаясь провести штурмовку одного из советских аэродромов.

25 июня советская дальняя авиация провела массированную ударную операцию. По всему фронту шли ожесточенные столкновения. Большая битва разгорелась над Вильнюсом, в которой участвовали самолеты II./JG 53. Вечером выяснилось, что пилоты JG 54 и III./JG 53 заявили в общей сложности около 50 побед, в том числе половина пришлось на III-ю группу. Героем дня показал себя лейтенант Шрамм, который заявил сразу четыре победы. Не отстал от него фон Мальцан, который перехватил группу из девяти ДБ-3 и заявил четыре сбитых самолета. Не обошлось и без потерь. Всего полк потерял шесть Me 109, из которых пять принадлежали III./JG 53. Примерно половина потерь была вызвана авариями.

Удачным для III./JG 53 стало 26 июня, когда пилоты группы заявили 18 побед, потеряв лишь унтер-офицера Пфайффера, самолет которого попал в аварию. Вечером удача сопутствовала звену из I./JG 53, возглавляемому командиром эскадрильи, обер-лейтенантом Оли. Проводя свободную охоту, четыре немецких истребителя атаковали группу И-153 и в ходе боя заявили три победы. Командир эскадрильи записал на свой боевой счет седьмую победу, а унтер-офицер Банмер - первую.

27 июня произошло несколько мелких стычек. III./JG 53 прикрывала с воздуха немецкие танковые колонны. Пилоты группы доложили о 12 победах, одержанных ценой машины фельдфебеля Зауэра, сбитой советскими летчиками в районе Молодечно. Самому фельдфебелю удалось спастись и спустя несколько дней он вернулся в расположение части. Успехи других групп в тот день не известны, но можно оценить их примерно на том же

уровне, что и в III./JG 53, причем две остальные группы потерь не понесли.

III./JG 53 вела наиболее напряженные бои, соответственно неся более высокие потери. Две первые группы к вечеру 26 июня имели по 24 боеспособных истребителя. А III-я группа к утру 29 июня располагала всего 20 самолетами, из которых могло летать 17. Остальные 14 Me 109F-2 были потеряны в период с 22 по 29 июня. Из них четыре были сбиты в воздушных боях, шесть были потеряны в результате аварий. Большинство сбитых машин пали жертвами бортстрелков советских бомбардировщиков. Например, 29 июня командир полка, майор Гюнтер Барон фон Мальцан, который вечером сбил бомбардировщик в районе Бобруйска, почти тут же был сбит ответным огнем другого самолета и совершил вынужденную посадку. Его ведомые одержали еще две победы и вернулись на базу. Неудачей закончился день для I./JG 53, когда дежурное звено вылетело на перехват бомбардировщиков противника. Взлетная полоса оказалась плохо подготовлена, и три самолета получили повреждения при старте. В другой раз на скверной ВПП получили повреждения еще два самолета, а один из пилотов был ранен.

30 июня III./JG 53 выполнила несколько вылетов, не одержав при этом заметных успехов. Одну победу одержал командир группы, который вечером в районе Бобруйска сбил на обратном пути на базу одиночный И-15. Активность других групп неизвестна, но можно предположить, что она была ограничена. Немного активнее полк действовал 1 июля, когда II./JG 53 дважды поднималась по тревоге на перехват советских бомбардировщиков. В обоих вылетах удалось добиться побед. Две победы записал на свой боевой счет обер-фельдфебель Литьенс. В тот же день пара истребителей из III./JG 53 несколько раз вылетала для прикрытия танковых колонн в районе Борисова, где немцам также удалось одержать



Поздравления одного из асов 8./JG 54, сидящего в кабине своего Me 109F-4 «красная 1». Как обычно, на фюзеляже видны эмблемы. На этот раз их сразу три: полка, группы и эскадрильи.

по меньшей мере одну победу. Необычное происшествие случилось 2 июня. В полдень пара самолетов 1-й эскадрильи вылетела на свободную охоту в район Тернополя. Там немцы перехватили группу СБ-2. В ходе атаки лейтенант Шульц атаковал советский бомбардировщик. Очередь, пущенная бортстрелком СБ-2 разбила фонарь кабины и куски плексигласа попали пилоту в глаза. Ситуация была совсем безнадежна, но обер-лейтенант Ганс Оли хладнокровно «взял ведомого на буксир». Он летел рядом с машиной Шульца, постоянно отдавая команды ослепшему пилоту, и сумел посадить ведомого на свой аэродром.

III./JG 53 в тот день занималась свободной охотой, всего проведя шесть вылетов парами самолетов. Было одержано несколько побед, в том числе сотая с начала кампании. Ее автором стал обер-лейтенант Белов. Те же задания группа

выполняла 2 июля, заявив в течение дня еще семь побед. Две из них записали лейтенанту Шрамму. В тот день на базу не возвратился унтер-офицер Лайфельд, который во время боя был ранен и сбит, после чего его посчитали пропавшим без вести. Спустя несколько дней пилот все же нашелся, хотя тяжелое ранение заставило его навсегда распрощаться со службой в линейной части.

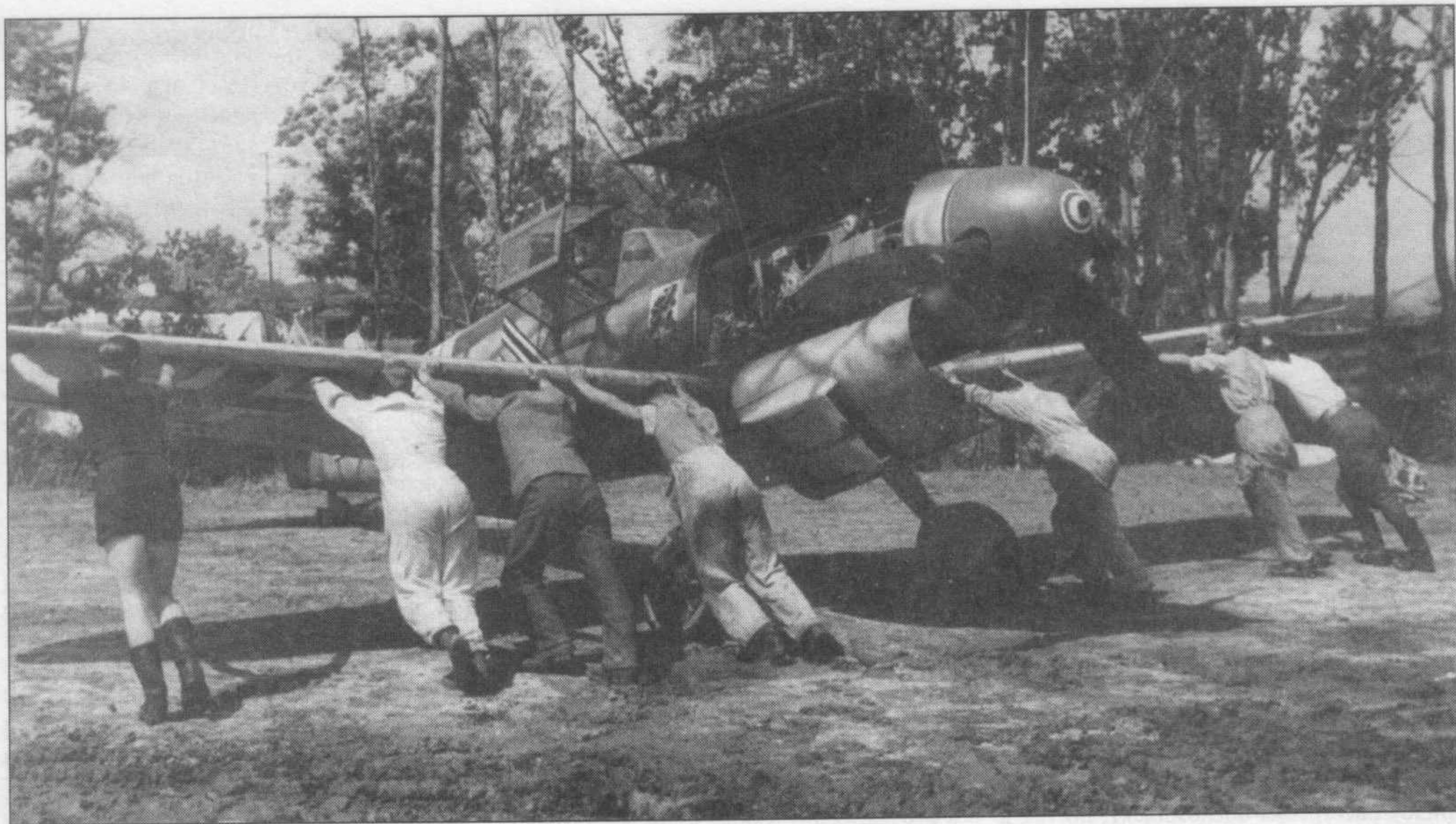
Несмотря на плохую погоду, 4 июля полк совершил несколько боевых вылетов. III./JG 53 занималась прикрытием сухопутных частей, одержав в тот день четыре победы без потерь со своей стороны. Зато 5-я эскадрилья в тот день потеряла сразу двух пилотов. Унтер-офицер Райперт погиб к северу от Острова, а обер-лейтенант Шрёдер был ранен и совершил вынужденную посадку в районе Патаси. Еще два пилота полка получили ранения, один во время взлета, другой

при посадке. Всего два «мессера» были записаны в графу безвозвратных потерь, а три машины получили повреждения.

Два следующих дня не отличались от предыдущих, по крайней мере для III./JG 53. 5 и 6 июля группа сбивала по четыре самолета в ходе вылетов по прикрытию с воздуха наступающих танковых колонн. 6 июля победы добилось штабное звено полка, которое незадолго до полудня поднялось на перехват группы из 11 ДБ-3. Вылет прошел удачно - немцы заявили четыре сбитых бомбардировщика. Повезло пилотам I./JG 53, которые перехватили несколько небольших групп советских бомбардировщиков и заявили десять побед. Среди героев дня оказался новый командир группы, капитан Ганс фон Верра, который отличился тем, что в 1940 году сумел сбежать из лагеря для военнопленных в Канаде. Сбитый им СБ-2 стал его первой победой на Восточном фронте.



Несколько самолетов III./JG 54 в Сиверской под Ленинградом, зима 1942/43 г.г. Обратите внимание на зимний камуфляж ближнего самолета. Он покрывает только верхнюю сторону крыльев и верхнюю сторону фюзеляжа. Похожим образом были замаскированы многие машины JG 54.



Me 109F из II./JG 54 закатывают на стоянку, район Ленинграда, 1941 год. Обратите внимание на рисунок кока винта, а также на «мраморный» камуфляж, характерный для II./JG 54. На самолете летал командир группы, капитан Храбак, на это указывает двойной шеврон на борту фюзеляжа.

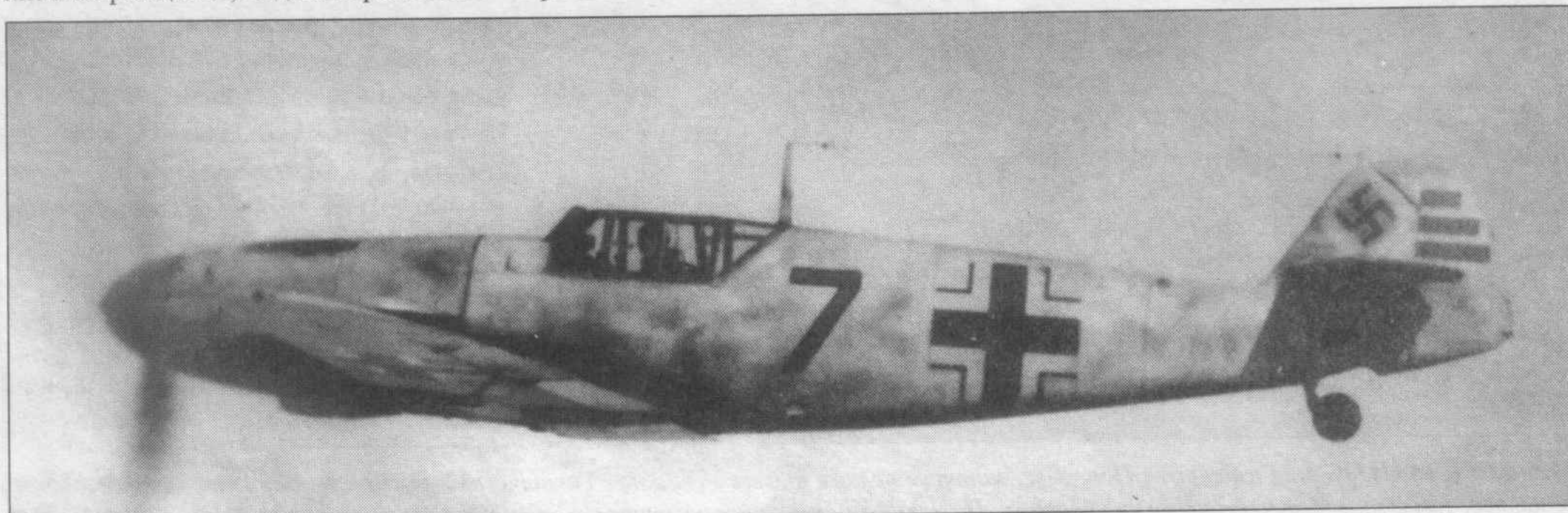
ка, который в течение одного боя сбил СБ-2 и И-15. Но уже во втором вылете другой И-15 очередью прошил радиатор на «Фридрихе» фон Мальцана, и пилоту пришлось совершать вынужденную посадку. Тем временем дежурное звено II./JG 53 вело ожесточенный бой с небольшим отрядом советских бомбардировщиков, атаковавших аэродром группы. Немцам удалось сбить три самолета. Позже по одной победе заявили фельдфебель Зауэр и фельдфебель Кословски, которые занимались свободной охотой в районе Смоленска.

16 июля 1-я эскадрилья полка вела тяжелый бой с эскадрилей ДБ-3. Немцы часто путали эти самолеты с американскими В-10 из-за похожей формы носа фюзеляжа. Несколько «мессеров» эскадрильи вылетели в 11:00 на сопровождение пикировщиков, шедших в район Вин-

ницы. После того, как «штуки» отбомбились и легли на обратный курс, истребители занялись свободной охотой. Вскоре было обнаружено девять ДБ-3, которые тут же были атакованы. На этот раз бой развивался не слишком удачно. Хотя обер-лейтенанту Оли удалось сбить один ДБ-3, но и его самолет получил свою порцию свинца, заставившую пилота выйти из боя. Командование звеном принял на себя лейтенант Норберт Шефер, который заявил одну за другой две победы, после чего получил попадание в радиатор и тоже вышел из боя. Совершив вынужденную посадку, Шефер попал в плен - его первый вылет, когда он принял командование и одержал свои первые победы, стал для него и последним. В ходе трех других вылетов пилоты I./JG 53 заявили еще три победы без потерь со своей стороны. Тем не менее, I./JG 53 пришлось

списать в тот день три Me 109, в том числе два поврежденных. Еще тяжелее давался опыт пилотам II./JG 53, чей аэродром подвергся бомбовому удару. Группа потеряла два Me 109. Это был первый удачный налет советской авиации на аэродромы полка. III./JG 53 также понесла потери - в плен попал фельдфебель Зауэр, у которого в районе Смоленска отказал мотор.

18 июля советская авиация предприняла новую попытку налета на немецкие аэродромы. Одна из групп бомбардировщиков вылетела в направлении аэродромов в районе Житомира, где дислоцировался Stab/JG 53. Однако немцы не дали себя захватить врасплох и рассеяли отряд из шести СБ-2. Пилоты штаба заявили три победы. Немного раньше, в 4:00 двое пилотов I-й группы перехватили группу «пешек», сбив два бомбардировщика.



Me 109F-2 фельдфебеля Эрвина Фляйга из 3./JG 51, одержавшего 43 победы, отмеченных на руле направления. Снимок сделан зимой 1941/42 г. JG 51 летал исключительно на «Фридрихах-2» до августа 1942 года, когда на вооружение полка начали поступать «Густавы-2», а вскоре за тем «Фокке-Вульфы» Fw 190A.



Me 109F командира одной из групп JG 54, 1942 год. В отличие от большинства «Фридрихов» у этой машины передние углы фонаря остеклены.

Падение обеих машин подтвердили наземные наблюдатели. Одним из героев боя стал фельдфебель Райбель, для которого это была уже пятая победа. Однако погреться в лучах славы Райбелю не пришлось - из следующего полета он не вернулся. Его самолет упал, но сам пилот сумел спастись и спустя несколько дней выйти в распоряжение части. Меньше приключений выпало на долю обер-фельдфебеля Корнаца - несмотря на то, что его самолет получил повреждения от огня советской зенитной артиллерии, пилоту удалось дотянуть до своего аэродрома.

Удачно сложился для штаба полка день 20 июля. В районе Умани штабное звено перехватило звено Су-2, бомбящее наземные цели. Едва немцы зашли на атаку, из туч вынырнуло несколько И-15. Однако контратака не успела, немцы стремительно атаковали. Фон Мальцан обстрелял один бомбардировщик, но тут подоспели советские истребители, и начался бой. Шисс перехватил И-15, севший на хвост фон Мальцану, а сам фон Мальцан вскоре сбил второй И-15. Это был его 40 самолет. Тем временем Пуфаль сбил один Су-2, добившись своей пятой победы. Еще более удачным оказалось 23 июля, когда штабное звено вылетело на перехват группы СБ-2. Обнаружить про-

Подготовка к вылету самолета в зимних условиях, зима 1941/42 г. Стояли холода, а в распоряжении механиков не было даже палаток, которые защищали хотя бы от ветра.





Штабное звено JG 3, осень 1942 года, район Сталинграда. Самолет на переднем плане принадлежал капитану Вильке, командиру полка.

тивника не составило труда, поскольку группу засекла немецкая зенитная батарея. Хотя группу из шести бомбардировщиков прикрывали три И-16, немцы атаковали и в ходе короткого боя заявили пять побед: три истребителя и два бомбардировщика. Один истребитель и один бомбардировщик заявил командир полка. В тот же день пилоты из III./JG 53 постоянно действовали на центральном участке фронта, совершив несколько вылетов, действуя парами. Группа заявила две победы: лейтенант Госнедль и оберфельдфебель Нойгофф сбили по одному И-16. Такой же результат имела и I./JG 53, которая вместе со штабом действовала южнее, в районе Умани и Киева. Аналогичные результаты были показаны и на завтра. Полк заявил в общей сложности четыре победы, потеряв два самолета поврежденными и одного пилота раненым. На большее уже не хватило сил, в частях уже начала сказываться нехватка самолетов. В результате потерь и отсутствия запасных частей III./JG 53 распо-

лагала уже всего шестью боеспособными истребителями, а остальные имеющиеся машины или находились в ремонте или стояли на земле, ожидая подвоза нужных запчастей.

Конец июля ознаменовался успешными действиями звена, выделенного из состава III./JG 53 и действовавшего под Вязьмой. Звено насчитывало четырех пилотов: обер-лейтенант Гёц (командир), лейтенант Шмидт, фельдфебель Штумпф и фельдфебель Зайдель. Звено базировалось в Вярдине, выполняя функцию отряда раннего перехвата бомбардировщиков противника. Уже в первый день боев, 25 июля звено заявило восемь побед, в том числе лейтенант Шмидт четыре, а Гётц три. На следующий день, 26 июля было одержано еще шесть побед, на этот раз оплаченных ценой одного самолета, совершившего вынужденную посадку.

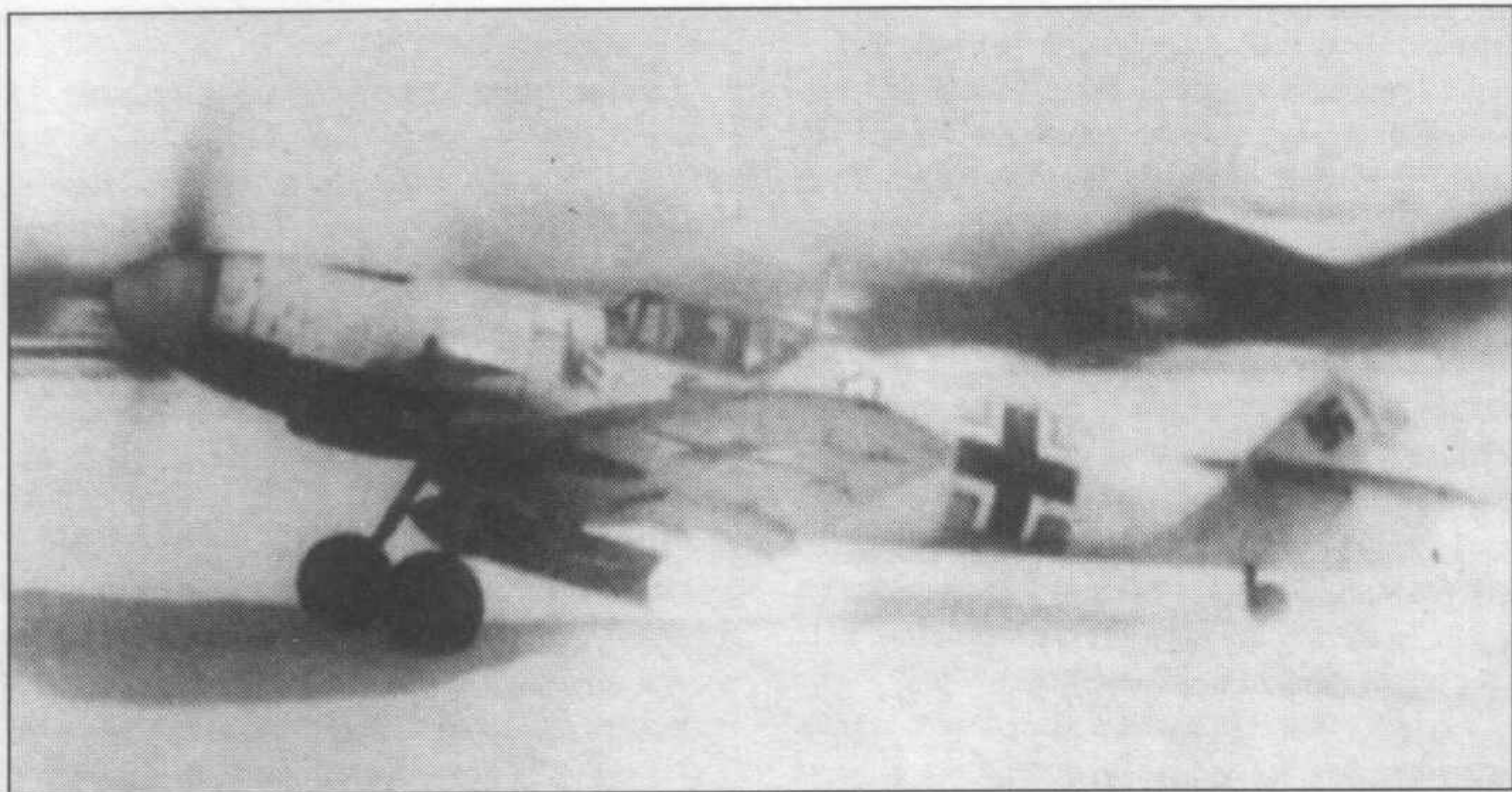
Снова успех сопутствовал штабу и I-й группе полка, которые утром 26 июля отражали налет на свой аэродром. Сначала немцы перехватили три СБ-2, а за-

тем девять Ил-2, которых некоторые пилоты спутали с «Валти V-11». Один Ил-2 сбил Шисс. Затем он попытался атаковать второй самолет, но тут обнаружил, что расстрелял весь боекомплект. Немцы заявили, что им удалось сбить все бомбардировщики и штурмовики, а унтер-офицер Хагеродт «умудрился» сбить еще и И-153 в придачу. Потери полка составили один поврежденный «Фридрих», совершивший вынужденную посадку. На следующий день похожий успех одержала III./JG 53, увеличив свой счет на 15 побед, среди которых три принадлежали капитану Хайнцу. В тот же день лейтенант Эрих Шмидт получил Рыцарский крест за свою 30-ю победу.

29 июля штаб и I-я группа перехватили шесть ДБ-3 в районе аэродрома Новый Миргород. Точные результаты боя не известны. Еще четыре победы добавили на счет полка пилоты III./JG 53, доведя его до 1007. Этот очевидно неправдоподобный результат был достигнут ценой ощутимых потерь. Так за вторую половину июля полк потерял восемь самолетов, в том числе два в результате боевых действий противника. 30 июля штабное звено полка участвовало в налете на штаб маршала Тимошенко под Киевом. Штурмовку выполнял отряд Ju 87, а «мессеры» обеспечивали прикрытие. В ходе вылета на огонь советской зенитной артиллерии нарвался Шисс. Командир полка фон Мальцан заявил две победы над советскими бомбардировщиками. В III-й группе поздравляли двух других пилотов: лейтенанта Хардера, одержавшего пятую победу, и обер-лейтенан-



Me 109G-4 одного из истребительных полков люфтваффе, скорее всего JG 52, весна 1943 года. Tактический номер нанесен поверх бортового кода (Stammkennzeichen), окрашенного краской RLM 74. Обратите внимание на треугольник, расположенный рядом с горловиной маслобака, а не под ней, как это обычно практиковалось.



Me 109F-2/B из II./JG 54 вылетает на очередное задание, зима 1941/42 г. «Белая 1» принадлежала Вальдемару Вюбке, на руле направления видны его пять побед.

та Мюллера, который принес группе юбилейную 200-ю победу.

На следующий день снова отличились пилоты штаба и I-й группы полка, которые несколько раз вступали в стычки с небольшими группами самолетов противника. В результате этих стычек было заявлено девять побед: пять над Пе-2 и четыре над И-16. По две победы записали фон Мальцан (два Пе-2), Тонне (Пе-2 и И-16) и фон Верра (два Пе-2).

Успехов полк добивался и в последующие дни. Советские пилоты в тот период летали только небольшими группами на малой высоте. Так 4 августа I./JG 53 одержала две победы: по одной обер-лейтенант Квает-Фаслем и обер-лейтенант Урзинус, который, сбив вечером Ил-2, заслужил право называть себя асом.

Важную для себя победу одержал 5 августа новый командир I./JG 53, обер-лейтенант Г.И. Хайнеке, занявший место обер-лейтенанта Оли. Вечером, в районе Барышевки, неподалеку от Киева, во

главе звена «мессеров» Хайнеке вылетел в первый раз в роли командира I-й эскадрильи на перехват группы из пяти советских бомбардировщиков. Вылет прошел удачно, немцы заявили два сбитых самолета, одного из которых сбил новый командир эскадрильи. Это была его 15 победа и, одновременно, последняя победа штаба и I./JG 53. 6-7 августа обе части отвели в тыл для переформирования, а оттуда перебросили на новый участок фронта.

Тем временем, успешно действовала III./JG 53. 2 августа группа вошла в состав Gefechtsverband Hagen, объединяющий остатки JG 27. Отряд действовал в районе Смоленского котла, где обе стороны вели отчаянные бои, стараясь переломить ход сражения в свою пользу. Кроме свободной охоты летчики группы занимались штурмовкой наземных целей. Обычно в течение дня отмечались небольшие стычки с парами и звеньями советских самолетов. Особняком стоит

день 5 августа, когда пилоты группы заявили 15 побед. Это было повторение рекорда от 27 июля. Двое пилотов сбили несколько самолетов в ходе одного вылета: лейтенант Шрамм два, а фельдфебель Калькум четыре.

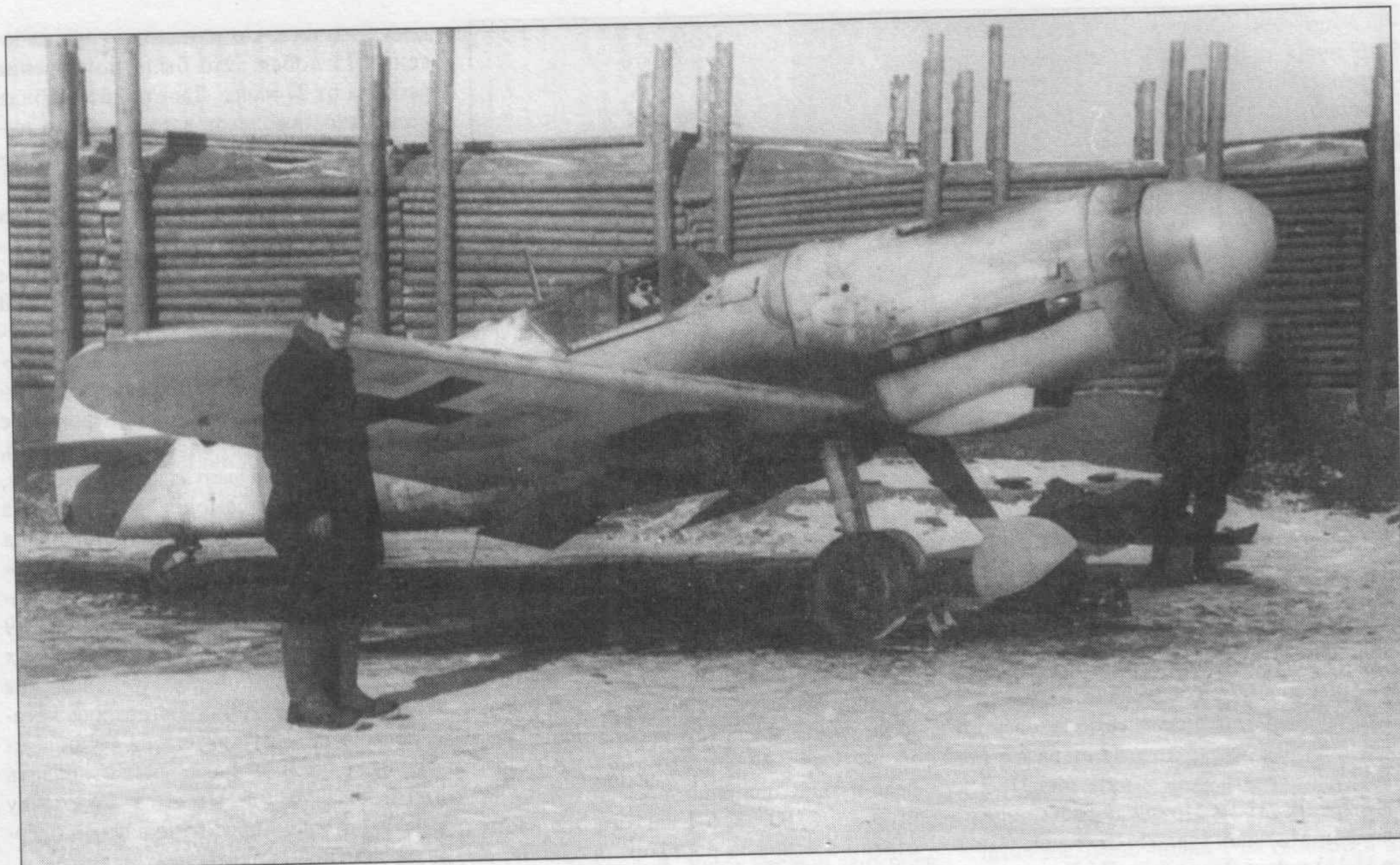
В течение нескольких следующих дней пилоты III./JG 53 не добивались заметных успехов, а их главным заданием было сопровождение пикировщиков. В группе оставалось всего несколько исправных машин, на которых пилоты летали по очереди. 16 и 17 августа фельдфебелю Клиппгену пришлось прыгать с парашютом, а фельдфебель Витцель дважды совершал вынужденную посадку, один раз разбив самолет, а второй раз серьезно его повредив. 18 августа группа располагала уже только одним боеспособным истребителем. К 20 августа удалось вернуть в строй еще три машины. 19 августа пилоты группы в районе Великих Лук заявили три победы. Но положение с материальной частью оставалось катастрофическим. 21 августа на сопровождение отряда Ju 87 полк сумел отправить только два Me 109. Несмотря на стычку с истребителями противника побед одержать немецкие пилоты не сумели.

23 и 24 августа в районе Великих Лук группа смогла одержать сразу 15 побед. Дальше - больше. Правда, 25 и 26 августа пилоты группы заявили только три и четыре победы, соответственно, но уже 27 августа число побед подскочило до 14, а 28 - до 29. Лучшим пилотом группы стал обер-лейтенант Альтендорф, который 27 августа «засчитал себе» три победы.

Но не все было так легко, как могло представиться. 31 августа отряд из шести «мессеров», ведомый обер-лейтенантом Гётцем, штурмовал советский аэродром. В ходе штурмовки советские зенит-



Me 109G-2 из III./JG 52, снятый на одном из аэродромов полка на южном участке Восточного фронта, осень 1942 года. Обратите внимание на необычную окраску самолета - под кабиной видно пятно, оставшееся от замазанной эмблемы.



Me 109G-6 готовится к вылету, зима 1943/44 г. Машина целиком выкрашена сверху белой краской, что указывает на зимний период. Местами краска облезла и покрылась слоем копоти. Снег и полеты в облаках при сравнительно высокой температуре воздуха приводили к быстрому облупливанию краски, особенно если она была неправильно подготовлена перед нанесением на самолет. У самолета на снимке желтые полосы на хвосте и обтекатель втулки винта. Все форточки фонаря открыты, чтобы облегчить пилоту переговоры с наземным персоналом.



Me 109G-6 во время техосмотра. Машина, вероятно, принадлежала I/JG 52 и применялась зимой 1943/44 г. Обратите внимание на камуфляж, а также на зеркало заднего вида на фонаре, которое в данный период уже практически не использовалось.



Каждая минута отдыха была на вес золота, поэтому механики решили вздремнуть, подготовив самолет к вылету. Me 109G-6 появились на Восточном Фронте в начале июля 1943 года, то есть месяца на три позже, чем в Африке и на Западе. Его отличие от «Густава-4» заключалось в том, что над двигателем вместо пулеметов MG 17 стояли крупнокалиберные MG 131.

чики сбили лейтенанта Шмидта, имевшего к тому времени 47 побед, в том числе 18, одержанных над Англией. Шмидт был одним из лучших асов полка. Шмидт сумел покинуть горящую машину, но попал в плен.

В конце августа напряженность боев начала ослабевать. 7 сентября, например, группа заявила только семь побед. 8 сентября результат повторился, а 9 сентября летчики заявили 11 побед, в том числе лейтенант Хардер и лейтенант Шрамм по две. На базу не возвратился лейтенант Бекманн, которому пришлось садиться в аварийном режиме. 7 сентября по той же причине группа потеряла лейтенанта Шаллера.

24 сентября 8-я эскадрилья в одном штурмовом вылете потеряла сразу двух пилотов: фельдфебель Винклер погиб, а капитан Хайнце пропал на несколько дней, но смог вернуться в свою часть. В результате этих потерь группе пришлось резко сократить число боевых вылетов. Ограничивалось также число самолетов, участвующих в каждом вылете. Сказывалась и нелетная погода - небо затянула сплошная облачность. Лейтенант Хардер, заметивший шестерку Су-2, оторвался от своих товарищей и атаковал противника. Хотя он доложил о том, что ему удалось сбить один самолет, остальные бомбардировщики скрылись в облаках. Внезапно Хардер понял, что не представляет где находится и в какую сторону ему лететь. Он кружил над землей до тех пор, пока не израсходовал все топливо, после чего совершил вынужденную посадку. На

его счастье, он оказался на своей стороне фронта, в районе Новгорода. Его Me 109F-2 W.Nr. 9212 «Шеврон с кругом» удалось спасти, но повреждения машины оценили в 35%, что требовало капитального ремонта в заводских условиях.

Этот не слишком удачный вылет имел место 25 сентября. Как позднее выяснилось, это был вообще один из последних вылетов полка на Восточном фронте. В начале октября, с началом наступления вермахта на Москву, часть сняли с фронта и отправили в Рейх на переформирование. Вслед за III-й группой в тыл отправили и II./JG 53, которая прибыла на фронт во второй декаде августа и имела неполный состав. Под Старой Руссой действовал штаб группы, а также 4-я и 5-я эскадрильи, то есть всего 25 истребителей вместо 40. Первый боевой вылет II./JG 53 провела 19 августа, но уже 22 августа потеряла унтер-офицера Шойхойпфлюга, который погиб в бою с советскими истребителями. Спустя три дня эту потерю удалось смягчить успехом обер-фельдфебеля Литьенса, который в районе озера Ильмень заявил в ходе трех боевых вылетов пять побед. Наиболее продуктивным оказался последний вылет, произведенный около 16:40. В результате вылета немцы заявили четыре победы, в том числе Литьенс три над И-16. Счастье не оставило обер-фельдфебеля и на следующий день, когда в 5:00 в воздух поднялась дежурная пара 4-й эскадрильи. В ходе вылета Литьенс сбил еще один И-16, доведя число своих побед до 20. Следующая пара «мессеров» заявила еще две победы.

27 августа в II./JG 53 стал днем фельдфебеля Рольваге, который в двух вылетах заявил три победы, что составило почти треть всех успехов группы за день. Лейтенант Дингер из 4-й эскадрильи заявил две победы (над Р-10 и И-16).

30 августа II-я группа понесла новую безвозвратную потерю. Унтер-офицер Нисколаус погиб, наравшись на огонь советской зенитной батареи. Но хуже всего группе пришлось в начале сентября, когда за первую неделю месяца часть потеряла сразу шесть самолетов, а также одного пилота убитым и двух ранеными. Не исправилась ситуация и в дальнейшем. 10 и 11 сентября в результате аварий группа потеряла два Me 109, в том числе Me 109F-4 W.Nr. 8408, пилотируемый Литьенсом. 11 сентября, сопровождая отряд Ju 87, Литьенс был сбит И-16 в районе Романова. Самолет получил тяжелые повреждения, а пилот был ранен, что заставило его прыгать с парашютом. Прежде чем его сбили, Литьенс успел заявить две победы, которые составили почти четверть успехов группы за сутки. Всего 11 сентября группа провела 4 боевых вылета, совершив 29 самолетовылетов, одержав девять побед, в том числе семь в период между 9:00 и 11:00.

16 сентября фельдфебель Рольваге сбил одиночный Ли-2, который стал его 10 победой. 5 октября Рольваге совершил последний вылет II./JG 53. В ходе вылета он одержал последнюю победу группы на Восточном фронте. В 16:32 его жертвой стал одиночный И-16.

Всего в ходе кампании на Восточном

Me 109G-6 из неизвестной части, Восточный фронт, весна 1944 года. Можно предположить, что машина принадлежала штабному звену - видна сторона штабного шеврона.



фронте пилоты JG 53 заявили 769 побед. Потери составили 15 пилотов (погибшие, пропавшие без вести, взятые в плен), еще 26 пилотов было ранено. 55 самолетов было уничтожено, 41 тяжело поврежден, 23 поврежден в меньшей степени. Всего из 170 машин полк потерял 70%. Безвозвратные потери составили 32%.

Действия JG 53 на Восточном фронте можно признать удачными.

«Густав» на страже Северного моря

В мае 1942 года начался серийный выпуск долго ожидаемой модификации Me 109G - «Густав». Как и «Эмил», которого первоначально выпускали в двух вариантах, «Густав» также выпускался в двух вариантах: G-1 и G-2. Первый из них был специализированной машиной, имевшей улучшенные высотные характеристики. Самолет оснащался ускорителем GM 1, а пилон для подвески дополнительного бака на него не ставили. Это позволяло истребителю развивать скорость до 660 км/ч на высоте 6500 м. Для 1942 года это был хороший результат. Для сравнения, стандартный истребитель RAF «Spitfire Mk V» на этой высоте с трудом развивал 600 км/ч.

Первые экземпляры Me 109G-1 направляли в три части: две высотные эскадрильи JG 26 и в I./JG 1. Последняя из упомянутых частей была довольно молодой, на ее оснащении состояли «Фридрихи» и несколько «Эмилей-7». Первые «Густавы» поступили в группу в мае 1942 года, но освоение этих машин затянулось

из-за сложной конструкции герметической кабины. Первые боевые вылеты группа провела в июне. На протяжении нескольких месяцев активность действий группы постепенно возрастала. Поскольку часть занимала позиции на правом фланге системы ПВО Рейха, где противник не проявлял большой активности, освоение новой техники шло постепенно и без особых проблем.

Группа имела следующую структуру и командование: Stab/JG 1 (подполковник Эрих Микс), 1./JG 1 (обер-лейтенант Герхард Зоммер), 2./JG 1 (капитан Вернер Доленга), 3./JG 1 (обер-лейтенант Пауль Штольте).

Первый «Густав-1» группа потеряла 21 августа, когда в результате аварии разбился Me 109G-1 W.Nr. 14052 из 2-й эскадрильи. Проблемы с моторами преследовали часть до 1943 года. Мотор DB 605 не прощал пилотам малейшего пренебрежения к себе. В этом убедился унтер-офицер Бирманн, который вечером 11 июля начал преследование «Mosquito». В результате долгой погони он все же сбил англичанина, но на обратном пути двигатель его самолета отказал. В результате вынужденной посадки самолет W.Nr. 14049 разрушился на 40%. Спустя всего месяц 1 августа по той же причине упал и полностью разбился Me 109 W.Nr. 14031. Спустя две недели, 14 августа был потерян Me 109G-1 W.Nr. 14149, который пилотировал унтер-офицер Г. Пивоварски из 1./JG 1. 31 июля на старте на 30% разбил Me 109 W.Nr. 14056 унтер-офицер О. Туровски из 2-й эскадрильи.

В июле пилоты I./JG 1 заявили всего четыре победы. В августе было одержано пять побед, в том числе две в результате группового боя с истребителями противника. В ходе этого боя немецкие пилоты заявили два сбитых «Спитфайра». Еще один английский истребитель был сбит пилотом 11-й эскадрильи. Немцы в бою потерь не понесли. Победа, заявленная унтер-офицером Ваймекерсом из экспериментального звена 2-й эскадрильи не получила подтверждения. В задачу экспериментального звена входило испытание радиостанции FuG 16ZY, которая позволяла наводить пилотов на воздушные цели. В тот раз звено перехватило по наводке пару «Веллингтонов».

В сентябре пилоты I./JG 1 не одержали ни одной победы, в октябре заявили три в ходе двух боев, в ноябре - одну. Автором этой победы стал лейтенант Кноке, который заявил один «Москито», сбитый им в районе Гельгоlanda. В описываемый период группа потеряла шесть Me 109, в том числе три «Густава-1» (два в результате отказа двигателя) и один «Густав-2».

В начале 1943 года ситуация на участке JG 1 в целом и I./JG 1 в частности резко изменилась, когда к боевым действиям подключились американцы. Если до того времени полк находился на периферии, то в 1943 году очутился в эпицентре. Летчикам полка пришлось бороться с «летающими крепостями». Первый свой вылет 8-я воздушная армия США провела 27 января, используя в том числе 64 B-17. На их перехват вылетели самолеты I./JG 1. Немцы атаковали и на-

ткнулись на мощнейший огонь бортовых стрелков. Это был разгром, какого еще не знала группа. Под огнем крупнокалиберных пулеметов погибло сразу трое пилотов группы. Хотя немцы заявили пять сбитых В-17, одна заявка не прошла подтверждения, но действительные потери американцев составили лишь один бомбардировщик. Несколько десятков машин получили повреждения, но все были отремонтированы и возвращены в строй.

В следующие дни полк продолжал нести потери, что заставляло его ограничивать свою деятельность. Тем не менее, I./JG 1 продолжала летать почти исключительно на «Гусавах-1», в том числе на G-1/R2, оснащенных радиостанцией FuG 16ZY. Ситуация изменилась весной, когда самолеты Me 109G-1 заменили на Fw 190A. Уцелевшие «мессеры» передали в формирующуюся II./JG 11.

Me 109 в пустыне - 2

В конце сентября - начале октября в ходе подготовки и осуществления плана «Тайфун» немецкая армия провела широкомасштабную кампанию, снимая с Восточного фронта часть сил и перебрасывая их в район Средиземноморья. Это решение было продиктовано ситуацией в Северной Африке, где события развивались в невыгодном для Германии ключе. Англичане постоянно наращивали в Ливии свое военное присутствие, игнорировать этот факт уже не представлялось возможным.

Ситуацию в Африке предполагали переломить за счет активной деятельно-

сти авиации. В Африку и на Сицилию перебросили несколько дополнительных частей, в том числе 53-й истребительный полк JG 53, который в 1941 году воевал на Восточном фронте, а потом краткое время дислоцировался в Бельгии и Голландии. Из России в Италию были перебросены все части Luftflotte 2, а также некоторые части, входившие в систему ПВО Рейха, например, III./JG 27.

Эта группа участвовала в боях на Восточном фронте с 22 июня 1941 года. С фронта часть сняли лишь в начале октября, после того, как вермахту удалось прорвать фронт под Москвой. В то время группа летала на «Эмилях», что заставляло перебросить часть в Германию, где летчики получили новые Me 109F-4/tror, и только затем отправить в Северную Африку. На момент отправки на новый фронт группа имела следующую структуру и командование: Stab/JG 27 (капитан Эрхард Брауне), 7./JG 27 (обер-лейтенант Эрих Герлиц), 8./JG 27 (обер-лейтенант Анрон Пойнтер), 9./JG 27 (обер-лейтенант Эрбо Граф фон Кагенек).

Часть прибыла на фронт 6 декабря, приземлившись на базе в Тмими. Менее чем через неделю группе пришлось перебазироваться на базу Мартуба. В день переброски, 12 декабря, III./JG 27 одержала свои первые «африканские» победы. Их автором стал фон Кагенек, который во второй половине дня в районе Тмими сбил два английских истребителя. Но этот успех вскоре сменился тяжелыми минутами, когда 9 декабря итальянский истребитель по ошибке сбил транспортник Ju 52, перевозивший на

борту наземный персонал группы. В результате погибло пять человек, четверо получили тяжелые ранения и ожоги, выскочившая из горящего «Юнкерса».

До конца декабря пилоты III./JG 27 еще несколько раз одерживали победы, в результате чего боевой счет группы вырос на 8 побед. Успешнее других действовал лейтенант Г. Ницше, который 24 декабря над заливом Агейла без особых усилий сбил два «Бьюфайтера». Это были две первые победы пилота. Напряженный бой группе пришлось вести 31 декабря, когда около полудня восточнее Агедабии звено «Фридрихов» из 7-й эскадрильи завязало бой с «Харрикейнами». Немцы заявили две или три победы. В действительности, 229-я эскадрилья, сопровождавшая группу «Бленхеймов» в тот день потеряла только два самолета и двух пилотов: один погиб, а другой попал в плен.

В январе III./JG 27 одержала только одну победу, а в феврале - пять побед в двух боях, которые имели место в третьей декаде месяца. В марте в похожих условиях группа одержала семь побед. Главными противниками немцев в тот период стали истребители P-40, лучшие союзнические истребители в то время на этом ТВД.

Плохая погода, тяжелые бытовые условия, проблемы со снабжением и застой на фронте привели к ограниченной деятельности группы в апреле и мае 1942 года. В апреле пилоты группы участвовали всего в пяти боях, заявив пять побед, а в мае боевой счет группы пополнился единственной победой. В июне сухопутные войска активизировались. К



«Густав-6» из I-й группы неизвестного полка, замаскированный в кустах на полевом аэродроме, Восточный фронт, весна 1944 года. Самолет мог принадлежать JG 52, а снимок мог быть сделан в Румынии, где часть защищалась в районе Ясс.



Me 109F-4/троп из I./JG 27, Северная Африка, зима 1941/42 г. Та зима стала последним сезоном, когда немцы в Африке в качестве элементов быстрой идентификации использовали желтые полосы на носу фюзеляжа. Практика показала, что желтый капот почти не контрастирует с пустынным камуфляжем.

тому времени группа, располагавшая полутора десятком исправных самолетов имела на счету всего 19 успехов. Потери группы достигли 25 самолетов, еще 19 машин получили повреждения. Среди потеранных «мессеров» только восемь было потеряно в результате действий противника, почти все в воздушных боях. Самой тяжелой стала потеря в ходе одного боя сразу двух «Фридрихов», сбитых австралийскими пилотами сержантом Томпсоном и сержантом Дэйсоном

из 450-й и 3-й эскадрильи. Это произошло 27 февраля в 12:00 в районе Тобрука. Жертвами австралийцев стали унтер-офицер Й. Ленц и лейтенант В.Д. Зирк. Оба немецких летчика попали в плен. В том бою немцы заявили пять сбитых P-40, из этих побед две записали на свой счет пилоты III./JG 27: обер-лейтенант Х. Тангеринг и фельдфебель К. Форбгер. В действительности, в том бою англичане потеряли только три «Киттихока», а один совершил вынужденную посадку на аэро-

дроме, не выпуская шасси.

В середине июня ситуация обострилась. Только за первые три дня второй половины месяца пилоты III./JG 27 заявили семь побед в ходе трех боев, в том числе пять P-40 и один B-24 «Liberator». В третьей декаде июня было сбито еще девять самолетов, в том числе пять пришлось на 26 июня, когда в полдень в районе Мартуха пилоты сбили четыре истребителя противника в течение 15 минут. В этот же период шесть побед одержали



Me 109F-4/троп с пилоном ETC 50VIII для четырех 50-кг бомб. Самолет принадлежал II./JG 3, а снимок сделан на аэродроме Сан-Пьетро на Сицилии, апрель 1942 года. Весной 1942 года группа действовала над Северной Африкой и над Мальтой. Обратите внимание на разницу между желтым цветом капота и голубой полосой на нем.

пилоты I./JG 27. В действительности, пять истребительных дивизионов Содружества потеряло четыре «Кертиса», еще две машины получили тяжелые повреждения.

Но победы давались непросто. В июне группа потеряла 11 машин. За каждые три победы часть платила двумя машинами. Среди жертв английских асов оказались в числе прочих командир 7-й эскадрильи, обер-лейтенант Германн Тангердинг, «мессер» которого получил повреждения и пилоту пришлось совершать вынужденную посадку. Потери, вызванные действиями противника были нормальными, а в потери в пилотах и

того меньше. Лишь унтер-офицер К.Г. Панир попал в плен, когда 15 июня его «мессер» Me 109F-4/trop W.Nr. 10039 «желтая 8» был сбит огнем зенитной артиллерии в ходе штурмовки аэродрома Гамбат. Панир выпрыгнул с парашютом, попав в список безвозвратных потерь группы.

Июль и начало августа прошло в напряженных боях. Битва длилась 40 дней без остановки на всем пути до Эль-Аламейна. Впрочем, участие III./JG 27 было достаточно скромным. Почти все успехи одерживались небольшим числом пилотов, в то время как основные силы группы занимались зачисткой воздушного

пространства. За этот период группа заявила 39 побед, потеряв дюжину самолетов. Затем на большую часть августа группа перебазировалась в Хаггаг-эль-Квасабу, где пилоты, наконец, получили отдых.

Когда осенью начались новые бои, III./JG 27 оказалась к ним совершенно не готова. К 1 сентября группа располагала только 27 Me 109F. Несмотря на постоянную доставку новых самолетов, не удалось пополнить парк до штатной численности, поскольку потери были высоки. Каждый месяц группа получала по 16-17 самолетов, но этого едва хватало для того, чтобы покрывать текущие потери.

Два снимка одного самолета. Me 109f-4/trop из III./JG 27 «красная 2». Камуфляж: песочный фон с пятнами оливково-зеленого цвета RLM80, нанесенными пульверизатором. Как видно на первом снимке, песочный фон доходил только до середины фюзеляжа.





Me 109F-4/trop из JG 27 во время ремонта. На правом крыле и хвостовом оперении видны многочисленные залатанные пробоины. На правом крыле видны пятна сразу четырех цветов, в том числе 74 и 75. Можно предположить, что крыло было приставлено от другого самолета.

По состоянию на 1 ноября 1942 года группа располагала только 27 Me 109F.

В первой половине сентября успехи были редки. Обычно в одном бою удавалось одержать не более одной победы. 15 сентября был успешным днем для III./JG 27. Пилоты доложили о 13 сбитых самолетах противника. Эти победы были одержаны в двух боях. Все самолеты были определены как P-40, лишь Шрёр идентифицировал свою жертву как «Спитфайр». Этот неожиданный успех объясняется тем, что группе пришлось участвовать в крупном воздушном бою, который длился с 16:45 до 17:05. В этом бою участвовали и две другие группы полка. Все началось с того, что немецкие истребители сопровождали отряд пикировщиков, когда их перехватили 36 P-40

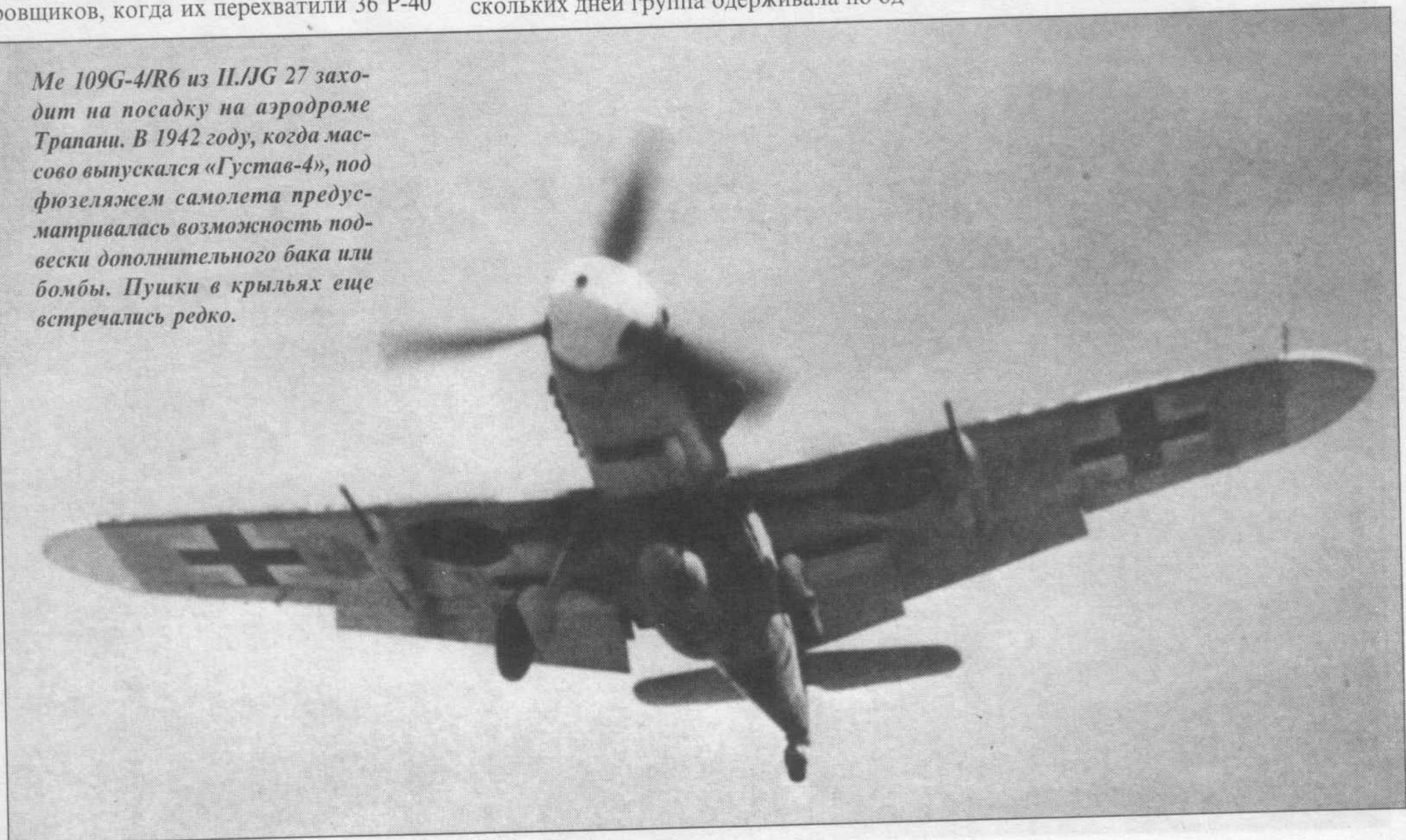
из четырех эскадрилий. Охранение, состоявшее из 15 «мессеров», вступила в бой. В ходе боя не только удалось отстоять «штуки», но пилоты заявили 20 сбитых самолетов противника. В действительности союзники потеряли только шесть P-40, а еще два были повреждены. Немцы потеряли 2 машины, но в III./JG 27 обошлось без потерь.

Похожим образом развивались события и в следующей битве, когда пилоты III./JG 27 заявили четыре сбитых «Киттихока». Союзники не подтверждают этих потерь.

В следующие дни немцам не удалось повторить такого успеха, несмотря на то, что Шрёр - лучший пилот группы - не вылезал из кабины. На протяжении нескольких дней группа одерживала по од-

ной-две победы, и лишь в начале октября результативность снова возросла. 2 октября заявлено 5 побед, а 9 октября - шесть. 9 октября также оказался трагическим для III./JG 27 днем. Аэродром подвергся бомбардировке, в результате группа понесла тяжелые потери в самолетах. Спустя несколько часов после налета в воздух поднялись 45 немецких истребителей, которые попытались отразить налет около 100 союзнических самолетов. В ходе боя немцы заявили 11 сбитых машин, в том числе пилоты III./JG 27 - три. В действительности союзники потеряли всего пять самолетов, не считая поврежденных. Следующий бой принес группе три очередные победы, итого шесть, из восьми побед, одержанных всеми немецкими самолетами в том

Me 109G-4/R6 из II./JG 27 заходит на посадку на аэродроме Трапани. В 1942 году, когда массово выпускался «Густав-4», под фюзеляжем самолета предусматривалась возможность подвески дополнительного бака или бомбы. Пушки в крыльях еще встречались редко.



Пилоты JG 53 обедают прямо у своих машин, ожидая сигнала тревоги, лето 1943 года, Сицилия. Самолет на снимке - Me 109G-6/trop (W.Nr. 16327), модифицированный до стандарта R6, т.е. оснащенный двумя пушками MG 151/20 под крыльями.



бою. Все три победы группы в том бою - две Шрёра и одна Шёфбёка - получили подтверждение.

В этих двух боях группа потеряла три самолета. Два были сбиты в воздухе, а два повреждены на земле. Один из пилотов 7-й эскадрильи, фельдфебель В. Фингерхут прыгнул с парашютом и попал в плен. Такая же участь ожидала 13 октября одного из лучших пилотов группы - лейтенанта Эриха Шёфбёка, командира 7-й эскадрильи, который в ходе боя с семью

«Спитфайрами» в районе Эль-Аламейна был сбит и пропал без вести. Эта потеря оказалась не последней. На следующий день был сбит другой ас группы, оберфельдфебель Г. Розенберг, который в ходе боя с английскими истребителями из 2-й и 4-й эскадрильи получил ранение.

Октябрь оказался наиболее напряженным месяцем для III./JG 27. Правда, пилоты заявили 41 победу, но и сами понесли тяжелейшие потери. Группа лишилась 32 самолетов, в том числе 19 унич-

тоженных, а также 11 пилотов убитых, пропавших без вести, раненых и взятых в плен. Среди них было два аса и два командира эскадрилий - кроме упомянутого Шёфбёка группа потеряла, занявшего освободившееся место командира 7-й эскадрильи, оберлейтенанта В. Альтхофа.

В ноябре закончилась эпопея III./JG 27. Роммель начал быстрое отступление. С воздуха отступающие части прикрывали последние машины III./JG 27. Активным действиям мешала нехватка боепри-

Самолет из той же серии (W.Nr. 16350). С него сняли пушки, поскольку многие пилоты не видели в них особого смысла. Снимок сделан на аэродроме 4./JG 77 в Тунисе, апрель 1943 года.





Одна из баз люфтваффе в Тунисе, 1943 год. Потери среди наземного персонала заставляют пилота самому заправлять самолет. На переднем плане стоит Me 110G, а дальше видны два Me 109G-4/trop из III./JG 53. Обратите внимание на камуфляж ближайшего к нам Me 109.

пасов и бензина, а также необходимого технического оборудования для обслуживания самолетов. Пилоты III./JG 27 постоянно сталкивались с мощным присутствием противника, который навязывал тяжелые бои, постоянно атакуя отступающие немецкие колонны. В результате за месяц группа потеряла 21 истребитель, в конце ноября III./JG 27 располагала только 15 «мессерами», в том числе Me 109G-2/trop. О том, в каких тяжелых условиях были понесены эти потери, свидетельствует тот факт, что за весь месяц группа потеряла только одного пилота, но 16

человек наземного персонала погибло, получило ранения или попало в плен в результате атак авиации и наземных войск союзников на аэродромы группы.

За ноябрь группа смогла сбить всего четыре самолета противника в трех боях, имевших место в первой половине месяца. Два сбитых самолета определили как В-24. Их сбили 4 ноября в районе Бенгази. В этой операции погиб лейтенант Эберхадр Шмидт из штаба III./JG 27. Его Me 109F-4/trop W.Nr. 13250 напоролся на огонь английской зенитной артиллерии.

В ходе битвы под Эль-Аламейном

группа одержала 79 побед, потеряв 50 Me 109, не считая поврежденных машин. Пропало без вести или попало в плен 12 пилотов, четверо были ранены. Если считать подтвержденные победы, то их соотношение к потерям составило примерно 1:1, что вряд ли можно назвать успешным результатом.

Сицилийские неудачи JG 77

После падения Туниса в начале мая 1943 года перед союзниками открылся ряд возможных продолжений кампании



Me 109G-4 из 6./JG 27, Сан-Пьетро, Италия, май 1943 года. Кроме JG 77 еще JG 27 участвовал в боях над Африкой, а затем на Сицилии и в Италии. Самолет, видный на снимке, несет стандартный европейский камуфляж 74/75. Тактический номер желтый с черной каймой, элементы быстрой идентификации белые (полоса на хвосте и оконцовки крыльев).

Me 109F-4/tror из 9./JG 53 вырывается на старт, лето-осень 1942 года. Самолет несет многочисленные элементы быстрой идентификации белого цвета. Вероятно нижняя часть капота выкрашена в желтый цвет.



на Средиземноморском ТВД. Наиболее перспективным казалось начать боевые действия против Италии - наиболее слабого участка в системе «Festung Europa». В Италии немецкие войска должны были неизбежно испытывать проблемы со снабжением, кроме того, союзническая авиация уже полностью доминировала в этом районе. С другой стороны, немцы имели достаточно времени, чтобы наладить в Италии надежную противовоздушную оборону, кроме того, узкий полуостров могли оборонять меньшее число самолетов. Но то, что высадка союзников на «итальянском сапоге» была неизбежна, мало кто сомневался. Поэтому обе стороны копили силы для будущей

кампании. Немцы испытывали острую нехватку резервов, поскольку их основные силы были связаны на Восточном фронте и на северо-западе Европы. Союзники же располагали прекрасными базами в Африке и на Мальте. Для противостояния им немецкое командование выделило три полка, в том числе JG 77. Все группы полка дислоцировались на Сицилии на юге Апеннинского полуострова. На вооружении полка состояли исключительно машины Me 109G-6.

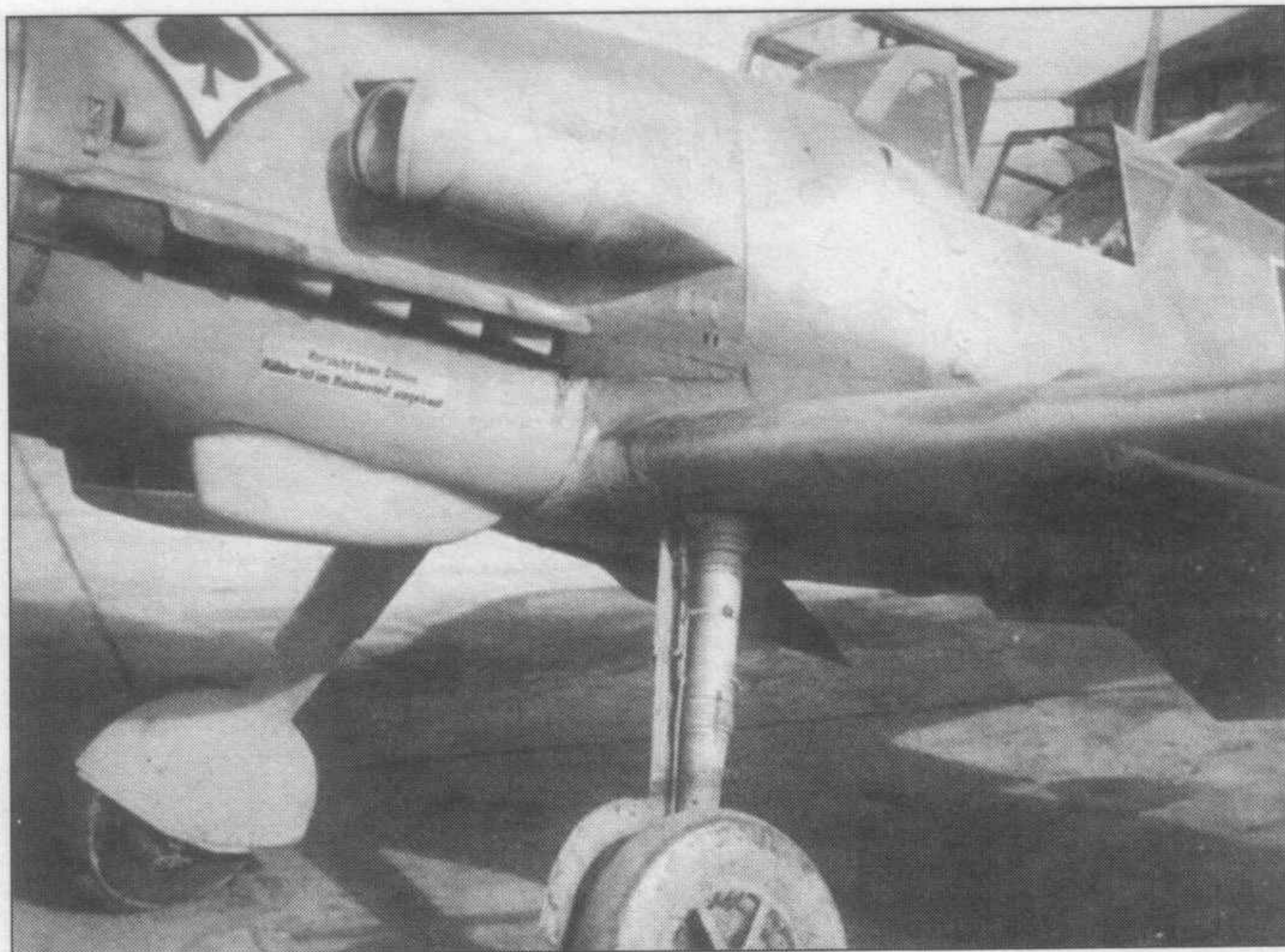
Незадолго до начала боевых действий в Сицилии группы были почти полностью укомплектованы, а процент исправных машин находился в норме. JG 77 имел следующую структуру, командова-

ние и силы: Stab/JG 77 (майор Йоханнес Штайнхофф, 4/3), I./JG 77 (майор Хайнц Бер, 38/28), II./JG 77 (капитан Зигфрид Фрайтаг, 41/37), III./JG 77 (майор Уббен, 39/29). Всего полк располагал 132 самолетами, из которых 96 были исправны.

Несмотря на то, что союзники располагали на Средиземноморье меньшим числом самолетов, чем на северо-западе Европы, кроме того, это были машины старых типов, группировка союзников была достаточно мощна по ряду причин. Прежде всего, на стороне союзников был численный перевес, качественный паритет с противником и лучшая подготовка личного состава. В результате Luftflote 2 был вынужден уйти в оборону. В июне

Тревога в 4./JG 53, Ла-Мани, март 1943 года. На фоне виден G-6/tror «белая 5», принадлежавший обер-фельдфебелю С. Литъенсу. На «белой 4» летал обер-лейтенант Ф. Дингер.





«Пятиточечный» Me 109G-4/троп из 2./JG 53, «черная 5», Тунис, март 1943 года. Самолет принадлежал лейтенанту Гансу Опелю, который прибыл в JG 53 в конце 1942 года, прежде летав в составе 11./JG 26. Под кабиной надпись «Charlotte», которая на снимке почти не видна. Съемная нижняя крышка капота желтая.

1943 года натиск союзников, готовящих высадку десанта, усилился, и немецкие авиационные части начали нести повышенные потери. За этот период JG 77 потерял 27 самолетов. Но самые трудные испытания были еще впереди.

1 июля полк провел всего несколько разведывательных вылетов и вылетов по сопровождению патрульного гидросамолета. Эти действия не принесли никакого успеха. Лишь истребители I./JG 77, взлетевшие на перехват группы из 18 «Спитфайров», вошли с противником в огневой контакт. В ходе короткого боя фельдфебель Поль заявил свою 19-ю победу, сбив один «Спитфайр». Это был единственный успех, одержанный группой в том бою. В свою очередь, англичане сбивали «мессер» из 3-й эскадрильи, в котором погиб фельдфебель Г. Цук. Однако еще до конца дня погибли два пилота из II./JG 77, вылетевшие на перехват группы «Спитфайров». Пара «Густавов» вылетела и вскоре связь с нею оборвалась навсегда.

На следующий день пилоты JG 77 совершили 75 самолето-вылетов, главным образом на перехват самолетов противника. Одну из таких групп, состоявшую из В-25 и Р-40, удалось перехватить поутру и завязать с ней бой. Немцы заявили шесть сбитых Р-40 и один В-25, потери полка составили один Me 109. В тот день полк еще потерял пять Me 109 и два Me 109 получили повреждения в аварии. В полдень пилоты I./JG 77 проводили разведку боем в районе Мальты. Там они столкнулись с группой «Спитфайров», из которых им удалось сбить три. И снова полк понес потери - на базу не вернулся один «Мессершмитт», сбитый англичанами. Хотя в тот день пилоты полка заяви-

ли девять побед, потери составили 8 самолетов. Среди сбитых были два «Уорхока» из отдельной 99-й истребительной эскадрильи, укомплектованной неграми. Впрочем, чернокожие не остались в долгу - одну победу заявил 1-й лейтенант Чарльз Холл.

Ситуация не изменялась несколько дней. Сицилия подвергалась непрерывным налетам союзнической авиации. С рассвета до заката, без остановки, союзники бомбили цели на острове. Немецкая ПВО была подавлена. 3 июля полк Штайнхоффа лишь дважды участвовал в бою - на большее не хватило сил. Первый бой произошел в 11:00 и закончился в пользу пилотов I./JG 77. Им удалось прорваться через строй Р-40 и заявить пять сбитых бомбардировщиков. Два, идентифицированные как В-25 и «Бостон» стали жертвами обер-фельдфебеля Мешке и фельдфебеля Шталя, которые благодаря своему успеху стали асами.

Кроме того, немцам удалось сбить два Р-40. Все эти победы были одержаны ценой одного «мессера», сбитого пилотами американской 33-й истребительной группы. Пилот самолета сумел спастись.

Совсем иначе развернулись события в полдень того же дня. Несколько «Мессершмиттов» из III./JG 77 вылетели на перехват отряду «Лайтнингов». Бой не принес побед, а на обратной дороге один Me 109 разбился, а второй получил повреждения, так как самолеты израсходовали все топливо.

Еще более жаркие бои разгорелись 4 июля между 10:00 и 12:00, когда за неполные два часа JG 77 дважды поднимал свои самолеты в воздух. В первом бою 16 Me 109 из I-й группы завязали бой с 12 «Бостоном» и примерно 40 Р-40 из 324 FG. Немцы заявили четыре победы, потеряв один самолет. Еще один «мессер» разбился при посадке, угодив в свежую воронку. В числе победителей оказались обер-лейтенант Беррес из 1-й эскадрильи, который одержал свою 50-ю победу, а также фельдфебель Кюдорф из штаба группы, который, сбив «Уорхок», приобрел статус аса. Со своей стороны, пилоты 324 FG заявили пять побед.

В другом бою, разгоревшемся над морем к востоку от Сицилии, участвовало 34 Me 109G из II./JG 77, а также 30 В-17 и 12 «Спитфайров». В результате короткого, пятиминутного боя было сбито десять самолетов: четыре В-17, три «Спитфайра» и три «Мессершмитта». Все немецкие пилоты уцелели, хотя один был ранен. Среди победителей оказался командир группы, капитан Фрайтаг, который, сбив «Спитфайр», одержал свою 95-ю победу.

Однако насладиться успехом союзники немцам не дали. Едва истребители приземлились, как аэродром подвергся массированному удару крупного отряда В-26. В результате инфраструктура базы получила серьезные повреждения, два Me 109 были уничтожены прямым попаданием авиабомбы, а еще пять машин получили повреждения.

5 июля незадолго до полудня полк снова вылетел на перехват союзнических



Английские солдаты рядом со сбитым Me 109G-2 из I./JG 27, совершившем вынужденную посадку в Англии из-за повреждений системы смазки.



Обломки Me 109F-4/троп на одном из аэродромов I./JG 27, Египет, осень 1942 года.

бомбардировщиков. Полк действовал силами первых двух групп, насчитывавших 23 боеспособных «Густава». Противниками немцев были 27 бомбардировщиков из 99 BG и 20 «Лайтнинг» из 95 FS, входившей в состав 82 FG. Пилоты JG 53 связали боем американские истребители, благодаря чему пилоты JG 77 смогли прорваться к бомбардировщикам и обстрелять 11 из них. Потери американцев были оценены в шесть В-17. Кроме того, был сбит одиночный «Москито», который оказался в районе боя. Это был первый самолет «Москито», потерянный англичанами в регионе. Американские бортстрелки заявили 38 определенных и 11 вероятных побед, хотя немцы потеряли лишь один «мессер», пилот которого остался в живых. Другая машина получила серьезные повреждения во время посадки, очевидно, снова из-за воронок, оставленных на ВПП американскими бомбо-

возами. Но все усилия немецких пилотов оказались тщетными. Американские бомбардировщики продолжили полет и разнесли аэродром Гербини, уничтожив и повредив 28 самолетов.

6 июля над Сицилией немцы сбили в общей сложности 17 союзнических самолетов, их которых только одна победа выпала на долю JG 77. Ее автором оказался лейтенант Лихи, который вместе с несколькими однополчанами участвовал в бою с 40 «Спитфайрами», сбив одного из них. 12 других боевых вылетов не принесло никаких результатов. Потери полка за сутки составили три уничтоженных «Густава» и один поврежденный. Все потери вызваны авариями. Неудачным оказался и следующий день. Немцы сбили над Сицилией 16 союзнических самолетов, и снова на долю JG 77 выпала только одна победа, которую одержал Штайнхофф, сбивший «Мартлет». II./JG 77

дважды вступала в воздушный бой со стандартными формациями бомбардировщиков USAAF, потеряв в боях два Me 109, и не сбив ни одного самолета противника. Несладко пришлось и другим немецким частям, поскольку сопровождение, составленное из Р-40 из 317 и 324 FG, действовало очень эффективно.

8 июля снова гремели бои, но результат их был иной. Пилоты JG 77 провели три боя, заявив пять побед, потеряв четыре Me 109, а еще один самолет повредили при аварии. Свою 160-ю победу одержал майор Штайнхофф, который в 16:30 доложил о сбитом Р-40. Противниками его полка были 12 «Бостонов» и около 30 Р-40 из 324 FG и 99 FS. Американские пилоты заявили три Me 109, то есть столько, сколько потеряла II./JG 77.

В последний день авиационного наступления союзники готовили почву для предстоящего десанта. Тяжелее всех в тот



Таков был конец Fliegerfuhrer Afrika в Египте осенью 1942 года. На снимке видны фюзеляжи «Фридрихов» из JG 27, в том числе совсем новые машины, у которых даже не успели замазать литеры Stammkennzeichen.



Me 109G из III./JG 27 выруливает на старт, весна 1943 года.

день пришлось II./JG 77, которая четырежды вылетала на перехват. Первый вылет начался в 7:00, когда 13 Me 109 в сопровождении 10 «мессеров» из других групп перехватили 36 B-25 и «Бостонов», сопровождаемых 30 P-40. Еще один такой бой разгорелся около полудня. Дюжина «мессеров» из II./JG 77 и десяток самолетов из других частей перехватили 24 «Балтимора» и B-26, сопровождаемые «Уорхоками». Этот бой был еще более успешным для немцев. В первом бою с истребителями «Кертисс» из 324 FG немцы заявили четыре победы, в том числе две победы на счету 5-й эскадрильи. Во втором бою с тем же противником счет был удвоен. Еще четыре P-40 записали на свой счет пилоты II./JG 77, в том числе два капитан Фрайтаг - командир группы. В обоих случаях немцы потерь не понесли, но два Me 109 из JG 53 получили повреждения, а один разбился в результате

аварии. Пилоты 324 FG в обоих боях заявили девять уверенных и четыре вероятные победы.

Тем временем, между 8:00 и 9:00 девять «Мессершмиттов», в том числе шесть из JG 77, вступили в районе Шачча-Трапани в бой с 34 B-17, сопровождаемых восемью P-38 из 14 FG. Немцы не смогли добиться успеха, потеряв при этом два Me 109. Один, пилотируемый обер-фанрихом Фридрихом Мёнхом, был сбит и пилот погиб из-за неисправности парашюта. Другой «Густав» получил 25% повреждения. Американцы заявили один сбитый самолет.

Вечером того же дня за несколько часов до начала операции «Ladbroke» немецкая авиация на Сицилии располагала 298 истребителями (все G-6) в трех полках, в то время как штатная численность трех полков составляла 360 машин. Могло летать только 165 самолетов, то

есть 55%. В JG 77 положение было еще более тяжелое, где из 113 самолетов боеспособность сохранило только 53 (47%). Как видно, действия союзников на протяжении нескольких дней перед высадкой дали свои плоды.

Несмотря на то, что первый день десантной операции на Сицилии («Husky») не принес решительного перелома, союзники бросили в бой такие силы, что немцы оказались прижатыми к земле. За сутки союзники провели 3600 самолетовых вылетов, в то время как Luftflote 2 произвел неполных 300, в том числе часть в ночное время. JG 77 произвел 65 самолетовых вылетов, из них 34 по сопровождению штурмовых «Фокке-Вульфов». В ходе двух таких операций противника в воздухе не было обнаружено, но четыре самолета получили повреждения от огня корабельной зенитной артиллерии. Утром, между 8:40 и 10:00 «Мессершмитты»

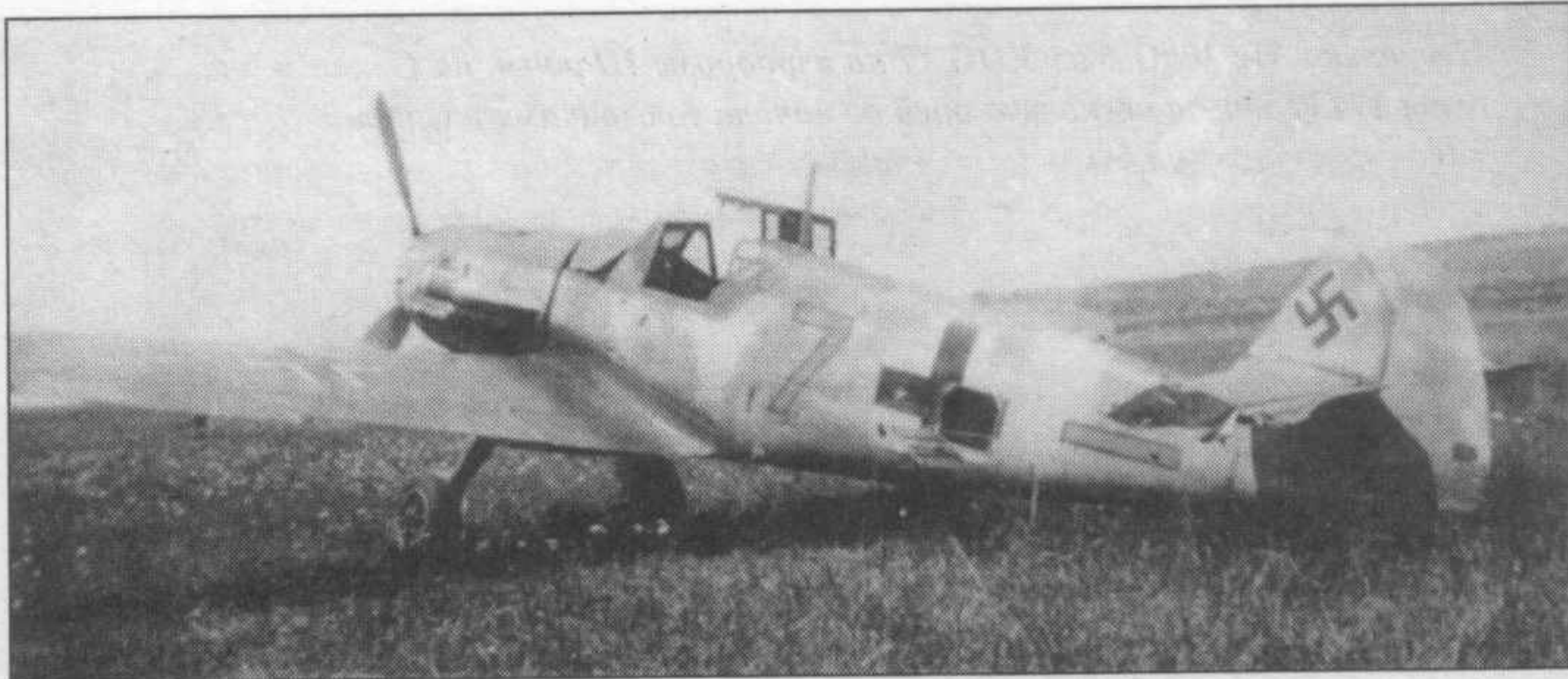


Me 109G-6/tror из II./JG 77, обнаруженный американцами на Сицилии летом 1943 года. Обратите внимание на детали конструкции и окраски.

вели бой с группой Р-40, которые несли польские опознавательные знаки. Поляки сумели не пропустить немецкие истребители к бомбардировщикам. Двое пилотов из 5-й эскадрильи заявили по одной победе, потерь немецкие летчики не понесли. Немного хуже сложились дела вечером, когда пилоты заявили два сбитых Р-40 и один В-25, потеряв при этом поврежденными два самолета. Еще пять машин были повреждены на земле самолетами союзников. III./JG 77 потеряла один «мессер» при невыясненных обстоятельствах. Всего за сутки полк потерял безвозвратно десять Me 109. Даже поврежденные самолеты попадали в число невосполнимых потерь, так как уже 11 июля началась эвакуация частей люфтваффе с Сицилии, и поврежденные машины пришлось бросить.

На протяжении следующих дней Luftflotte 2 не проводил крупных операций, поскольку шла эвакуация частей. Если отдельные вылеты и совершались, то силами пар или звеньев. 12 июля из всех трех групп JG 77 активно действовала только II./JG 77, которая за сутки семь раз поднимала самолеты. Дважды группа вступала в бой с Р-38, не одержав при этом побед, но потеряв командира, капитана Фрайтага, который получил ранение в бою с «Лайтнингами». В тот же день I./JG 77 потеряла два истребителя вместе с пилотами - обе машины разбились при невыясненных обстоятельствах. В III./JG 77 также не обошлось без потерь. В районе Мальты был сбит унтер-офицер Ф. Шмидт из 9-й эскадрильи, который пал жертвой «Спитфайров» во время разведывательного полета.

13 июля стало для JG 77 черным днем. В этот день полк потерял сразу 24 самолета, еще три машины получили повреждения, которые было невозможно исправить в сложившейся ситуации. I./JG 77 потеряла два Me 109 в авариях, один был сбит союзническими истребителями, а один уничтожен прямым попаданием авиабомбы на аэродроме. Ни одной победы немецким летчикам в тот день одержать не удалось. II./JG 77 перенесла разгром в 9:00, когда поднятая по тревоге



Два снимка Me 109G-4/trop из 6./JG 53, захваченного американцами на Сицилии или в Тунисе. Первый снимок сделан на аэродроме, второй - на свалке. Никаких попыток отремонтировать самолет американцы не предпринимали.

вылетела на перехват. В бою союзники сбили один Me 109, еще два повредили. Четвертый самолет был уничтожен на аэродроме в ходе бомбардировки. К вечеру личный состав группы уничтожил 12 неисправных самолетов, эвакуировать которые не представлялось возможным. Как и в I./JG 77, в II./JG 77 побед в тот день не одержал никто.

III./JG 77 потеряла пять Me 109, которая вела бои над Сицилией, действуя с базы на Сардинии. Группа вступила в бой с «Лайтнингами» и «Спитфайрами» около 7:30, заявив две победы (один «Спитфайр» и один Р-38). Потери группы составили четыре самолета, в том числе машина командира 8-й эскадрильи, капитана Э. Омерта, одного из лучших асов полка. Пятый «Мессершмитт» был сбит огнем зенитной артиллерии.

14 июля оставшиеся истребительные

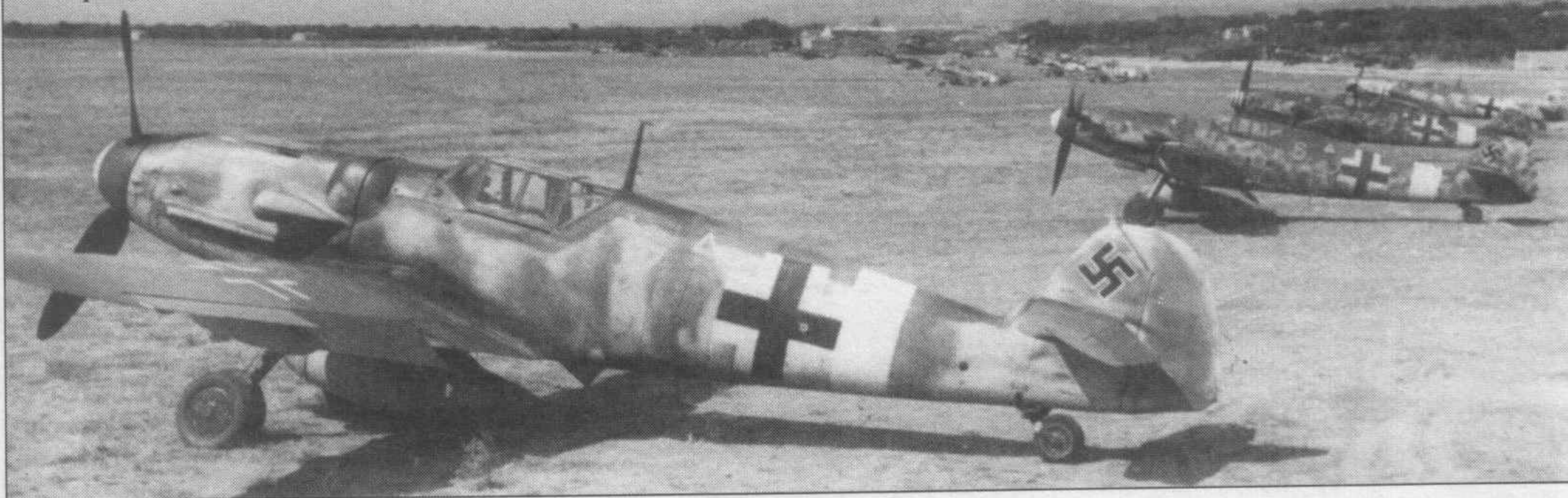
части Luftflotte 2 прошли реорганизацию на базе Вибо-Валенция на юге Италии. Поскольку ни одна из групп не имела достаточно сил, то весь JG 77 объединили в составе импровизированной JGt Vibo-Valentia. Пары и звенья новой истребительной группы совершили несколько боевых вылетов. Два вылета закончились боем и победой. Утром, в 8:00 1-я эскадрилья заявила две победы в ходе боя с группой «Спитфайров», не потеряв при этом ни одного самолета. Звено из 7-й эскадрильи сбило В-26, победу над которым на свой счет записал ас III./JG 77 - обер-фельдфебель Йоганн Пихлер. Вскоре после своей 37-й победы Пихлер сам был сбит «Спитфайром», прорваться к бомбардировщикам немцы не смогли.

Реорганизация не принесла ощутимых результатов и на протяжении следующей недели деятельность истребителей



Кладбище немецких и итальянских самолетов в Тунисе или на Сицилии. Me 109G-4/trop, видимые на снимке, принадлежали JG 53 и несли полный набор средиземноморских элементов быстрой идентификации белого цвета.

Несколько Me 109G-6 из 3./JG 77 на аэродроме Шаччя, на Сицилии, конец июня 1943 года, за несколько дней до начала союзниками операции «Husky». У самолетов по-разному камуфлирован фюзеляж, поскольку машины выпущены разными заводами. Небольшие тактические номера были характерны для 1./JG 77.



Lfe 2 практически замерла. Проявились проблемы со снабжением, а необычайно разрушительный налет, проведенный союзниками 16 июля силами около 105 средних бомбардировщиков на базу Вибо-Валенция привел к тому, что все стоявшие на аэродроме самолеты получили повреждения той или иной тяжести. Из 80 машин 30 было уничтожено или не подлежало ремонту, были уничтожены многие строения, а все запасы сгорели. Остатки JG 77 участвовали в перехвате группы В-24, летящей на Бари. Перехват не удался. Пилоты JG 77 заявили два сбитых «Либерейтора», действительные потери американцев составили три В-24. Бортстрелки заявили 11 достоверных побед, то есть «сбили» все немецкие истребители, участвовавшие в атаке. Группа же потеряла только один самолет, сбитый огнем зенитной артиллерии.

JG 77 продолжила службу лишь 23 июля, но только силами I-й группы. Часть за сутки провела четыре операции силами 26 Me 109, участвовала в двух боях, но не одержала никаких успехов. Потери составили два Me 109. Один был по ошибке сбит немецкой зенитной ба-

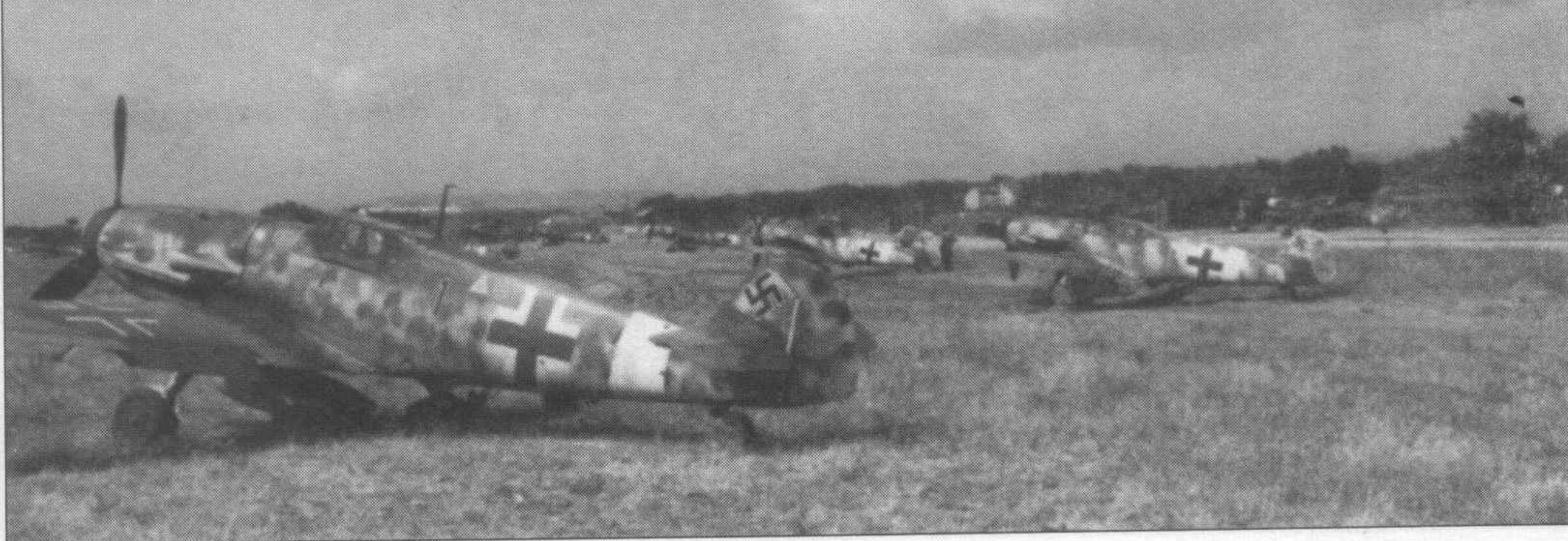
тареей, а другой упал в результате аварии. На следующий день группа провела три боя, сбив один Р-51 из 25 «Апачей» и «Уорхоков», перехватив этот отряд силами 12 Me 109. Единственный сбитый в тот день самолет потеряла III./JG 77, которая попыталась перехватить со своей базы на Сардинии союзнический патруль. В ходе преследования один самолет упал в воду при невыясненных обстоятельствах.

25 июля обернулся для Lfe 2 настоящей трагедией. Над заливом Евфимия крупная группировка «Спитфайров», насчитывавшая более 40 машин, перехватила десть Ju 52, сопровождаемых семью Me 109 из I./JG 77 и пятью Me 109 из II./JG 27. Англичане навязали немцам бой, пользуясь своим численным превосходством. Были сбиты все десять транспортных «Юнкерсов» и четыре Me 109 из JG 77. Немцы смогли сбить только два истребителя, одну из побед заявил оберлейтенант Штразен из Stab/JG 77, который почти сразу сам был сбит английским истребителем. Среди сбитых оказался один из асов полка - оберлейтенант Э. Беррес. Беррес погиб.

Два следующих дня немцы занимались охотой на разведывательных «Мустангов» из 68 FRG. 26 июля одного из разведчиков сбил капитан Омерт. Это была единственная победа, одержанная за день. На следующий день дважды посчастливилось фельдфебелю Шлику. Сначала утром он перехватил пару «Рипер Сибу» и одного из них сбил. Лейтенант Кёлер повредил второй самолет. После полудня это же звено перехватило пару «Мустангов» и тут же атаковало противника. Захватить противника врасплох не удалось, американцы вовремя заметили противника. Тем не менее, фельдфебель Шлик сумел сесть противнику на хвост и сбить его. Вторым «Мустангом» занялся оберфельдфебель Мешке. В горячке боя Мешке забыл снять оружие с предохранителя и, воспользовавшись этим, американец начал отрываться. Его попытался перехватить лейтенант Кёлер, но было уже поздно. Нервы у Кёлера сдали, и он проорал по радио Мешке: «Это все из-за тебя, глупый засранец!»

В тот день полк заявил еще один сбитый В-26, потеряв два Me 109 и одного пилота. На следующий день, 29 июля потери

Еще один снимок «Густавов-6» из I./JG 77, аэродром Шаччя. На этот раз показаны машины 1-й эскадрильи. На переднем плане самолет W.Nr. 15463.



составили три Me 109, еще два самолета получили повреждения в результате аварий. Несмотря на несколько вылетов, ни одного самолета сбить не удалось.

Еще хуже сложились дела 30 июля. III./JG 77 рано утром вылетела по тревоге, с целью перехватить американские бомбардировщики, шедшие бомбить базы на Сардинии. Разыгралась долгая битва, длившаяся 35 минут. Против нем-

цев действовало 20 P-40 из 317 FS и 16 из 319 FS. Немцы потеряли четыре Me 109. Три пилота были ранены, четвертый - лейтенант Вильке - погиб. Немцы заявили пять P-40, но действительные потери составили всего один «Уорхок». Американские пилоты щедро «сбили» сразу 21 самолет!

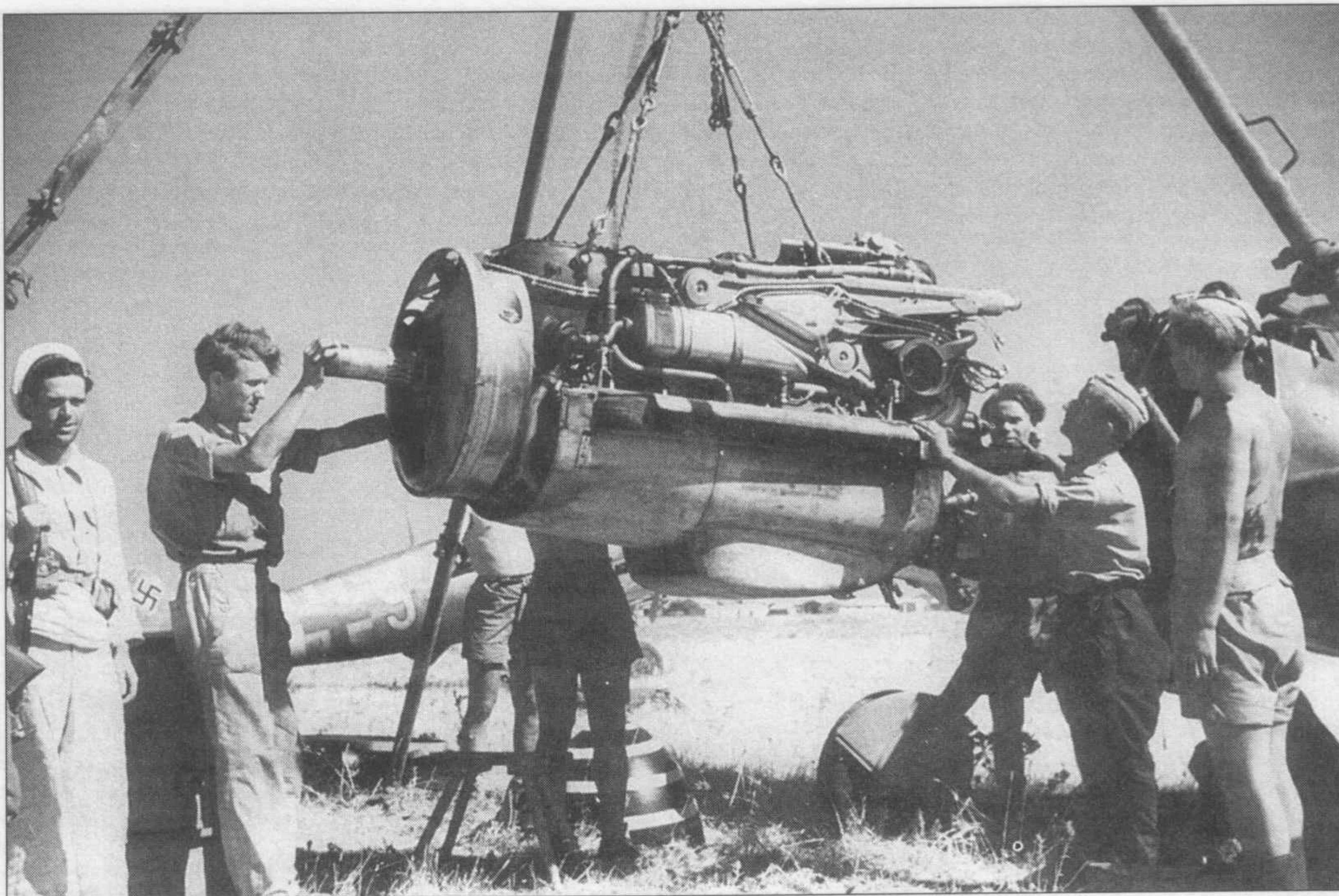
В тот день III./JG 77 потеряла еще один самолет. В ходе разведывательного вылета в район Туниса пропал без вести

один из пилотов. Тем временем I./JG 77, несмотря на два боя, не потеряла ни одного самолета, но и не смогла добиться побед. На следующий день, сопровождая отряд штурмовиков Fw 190, «мессеры» из I./JG 77 завязали бой с 25 P-40 в районе Милаццо. Немецкие пилоты заявили одну победу, потеряв один Me 109. Еще один «Густав» разбился во время взлета. Три следующие самолета были потеряны



Два снимка «Густавов-6» из II./JG 51, которая осенью 1942 года была переброшена в Тунис, а затем на Сицилию, где и были сделаны оба фото. На первом снимке видна эмблема полка, а ниже - вид спереди на обтекатели пулеметов.





Замена DB 605A на «Густаве» проходило очень просто. Производитель доставлял двигатель в сборе, так называемый Triebwerkanlagen, то есть уже смонтированный с моторной рамой, с установленным маслорадиатором и маслобаком и другими деталями. Конструкция двигателя была продумана до мелочей, так что практически не имело смысла выпускать отдельные двигатели, без перечисленных узлов.

на следующий день в результате аварий, а один Me 109 из II./JG 77 был сбит в бою со «Спитфайрами» в районе Мессины. У «Мессершмитта» аса I-й группы, оберлейтенанта Франца Грдлички отказал двигатель, и самолет разбился, совершая вынужденную посадку. Это был первый бой и первая потеря группы за последние две недели, то есть с момента, когда группу отвели в тыл для переформирования.

2 августа обе группы выполнили всего три вылета численностью 25 Me 109 (не считая двух разведывательных миссий), из которых только один вылет, проведенный десятью Me 109 из I./JG 77 примерно в 13:00 завершился контактом с противником. Немцы сумели захватить врасплох звено «Спитфайров» и сбить два самолета. Одного из англичан сбил лейтенант Кёлер, это была его 25-я победа.

Это событие заметно не повлияло на ход боевых действий в регионе. Всего за тот день немецкие летчики заявили 21 победу. Весь полк JG 77, насчитывающий около 100 пилотов, сумел внести лишь 10% от общего результата.

Подобные результаты полк показал и на следующий день, когда восемь Me 109 из I./JG 77 над Мессиной столкнулись с восемью «Спитфайрами» и девятью P-40. В течение нескольких минут боя немцы заявили три сбитых «Уорхока». На базу не вернулись три Me 109G. Два из них получили повреждения в результате аварии, а третий был сбит. Пилот этого самолета

носил очень необычное имя Люфт-кампф (буквально «воздушная битва»).

Следующие два дня прошли для полка по тому же сценарию.

3 августа II./JG 77 потеряла два самолета, один получил повреждения, а другой разбился. Обе потери стали результатом аварии. 4 и 5 августа группа лишилась четырех Me 109, в том числе один самолет числился в безвозвратных потерях. Снова все машины получили повреждения в результате аварий.

7 августа полк одержал свои последние успехи. В полдень 11 «Мессершмиттов» вступило над Мессиной в бой с дюжиной P-40. В течение боя, продлившегося 15 минут, командир 4-й эскадрильи, лейтенант Райнерт заявил две победы. Во второй половине дня группа перехватила группу из 30 P-38. Унтер-офицеру Эрхарду Филиппу удалось подстеречь оставшийся самолет и сбить его. Но на этот раз не обошлось без потерь. Один «мессер» сбили американцы, а другой - итальянские зенитчики. Вообще, в тот день итальянцы удружили своим союзникам, повредив зенитным огнем еще один немецкий истребитель. Два «Бьюфайтера» были сбиты пилотами III./JG 77 у берегов Сардинии. В тот же день II./JG 77 потеряла два «Густава» в результате аварии.

Итоги 9 августа мало отличались от итогов 7 числа. I./JG 77 снова потеряла два Me 109 в результате аварии. Отряд из семи «мессеров» из II./JG 77, ведя боль-

шой бой с крупным отрядом бомбардировщиков противника, заявила два сбитых P-38. Один «Лайтнинг», сбитый унтер-офицером Филиппом, стал пятой победой немецкого пилота. 14 августа Филипп попытался улучшить свой счет, но на этот раз ему не повезло и его сбил американский истребитель. Летчик уцелел и через несколько дней вернулся в расположение своей части.

Несмотря на то, что 9 августа американцы не причинили немцам потерь, тем пришлось списать два Me 109, разбитых при вынужденной посадке. Еще два вылета, проведенных утром и в обед силами 24 пилотов II./JG 77, не принесли никаких результатов.

10 августа был тяжелым днем для полка. Летчики вылетали на шесть операций, в воздух поднялось 70 самолетов. Но результаты были минимальны. Два аса III./JG 77 - Омерт и Уббен - сбили по P-38 у берегов Сардинии. Остальные две группы побед не одержали, а потеряли из-за аварий два Me 109. Один самолет получил 50% повреждений, а другой - 75%. На следующий день были потеряны еще два Me 109 (50% и 85% повреждений), а кроме того, третий был сбит «Спитфайрами» в районе Этны, когда 17 «мессеров» попыталась перехватить группу английских самолетов. Всего полк произвел 48 самолетовылетов в рамках 9 операций.

12 августа, во время второго боя, пилоты RAF устроили немцам кровавую

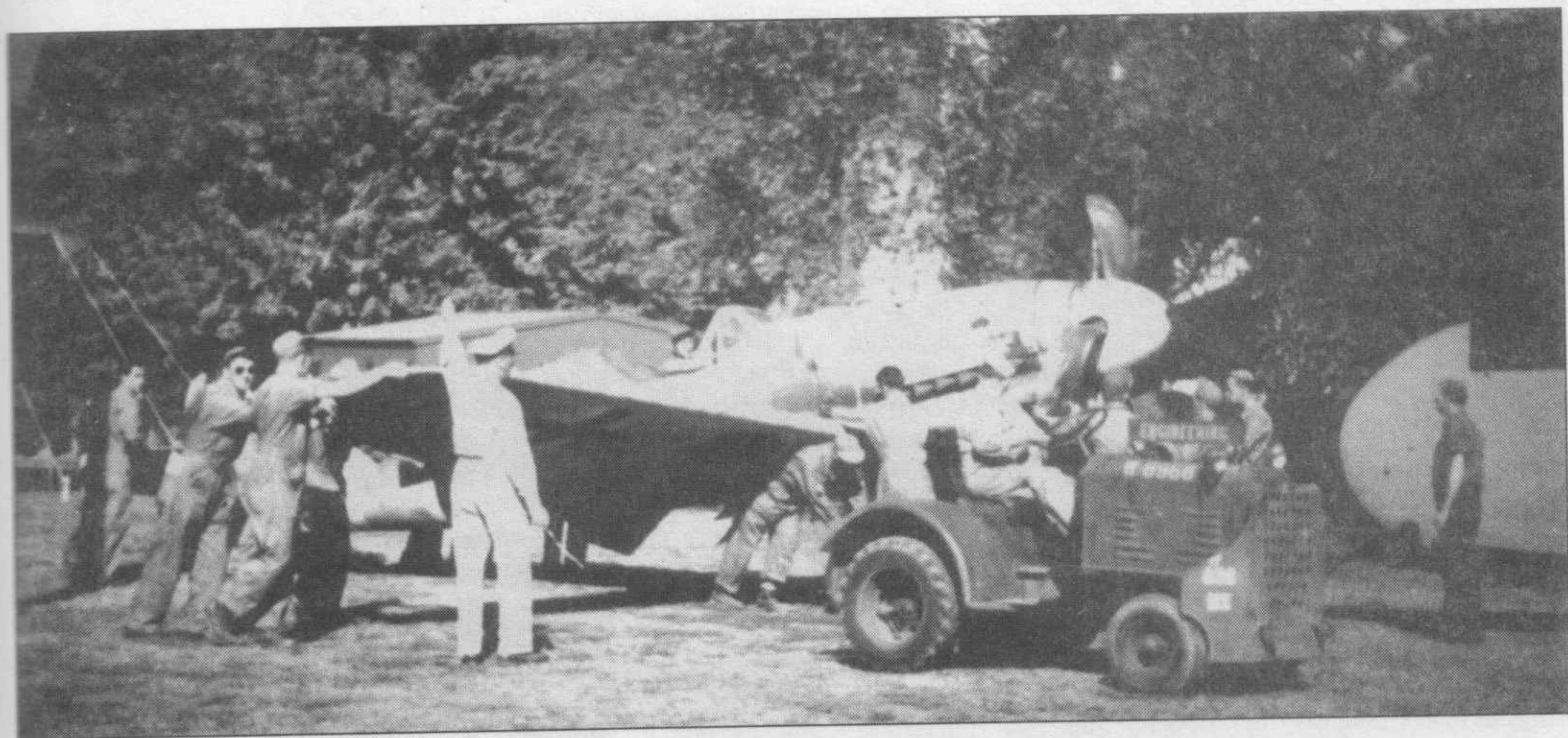
Из кабины Me 109G-6 выглядывает коза! Такой трофей доставил в расположение части пилот IV./JG 27 весной 1944 года, Балканы.

баню. К счастью для JG 77, этот полк непосредственно не участвовал в столкновении. Лишь I./JG 77 действовал неподалеку.. В 16:00 лейтенант Райнерт заявил один сбитый «Спитфайр», а девять «Густавов» атаковали 25 P-40 и четыре «Спитфайра». Бой был ожесточенный и трудный для обеих сторон.

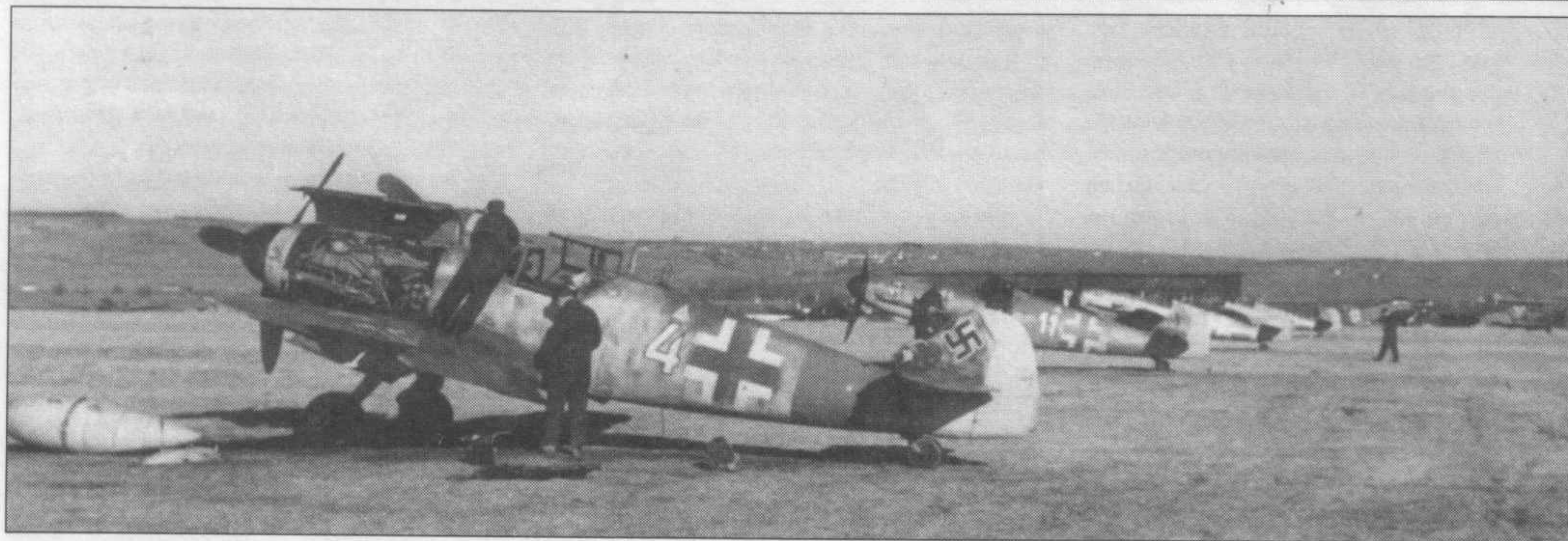
На следующий день, около 11:00 15 Me 109 из I. и II./JG 77 сопровождали пять Do 217. По пути их атаковали девять P-40 из 78 FG, в ходе боя немцы заявили четыре сбитых самолета противника. Три победы записал себе Райнерт. Но это были его последние успехи. В том же бою он получил очередь с «Уорхока» и был вынужден прыгать с парашютом над морем.

С 14 августа и до 17 августа, когда союзники полностью овладели Сицилией, JG 77 уже не показывал сколько-нибудь ощутимых результатов. 14 августа пилоты 8./JG 77 заявили два сбитых P-40. 17 августа около полудня семь Me 109 из II./JG 77 поднялись на перехват группы из 40 «Бостонов», сопровождаемых сотней P-38. Немцы заявили одну победу, не понеся потерь. Это был последний успех полка в ходе боев за Сицилию.

За четыре дня полк потерял безвозвратно еще пять «Мессершмиттов», в том числе только один в результате действий противника. Еще два самолета получили повреждения, в том числе один в бою. Так как за этот период полк произвел более 110 самолетовылетов, уровень потерь можно оценить как приемлемый. В свою очередь, это позволяет предположить, что союзники не проявляли должного усердия в последние дни операции. В подтверждение этого служит факт, что



Me 109G-8 из JG 53, захваченный американцами. Самолет привели в относительный порядок и отправили в США как экспонат выставки «Back the Attack». Камуфляж 74/75, белый обтекатель втулки, что указывает на итальянский фронт, 1944 год.



Три снимка Me 109G-6 из I./JG 27, сделанные на базе Ваграм, занимаемой группой в начале 1944 года. На хвостах самолетов видны желтые полосы быстрой идентификации, введенные в I./JG 27 в январе 1944 года.

немцам удалось эвакуировать с острова 106 тысяч человек и 18 тысяч тон только разных медикаментов.

Результаты JG 77 в ходе битвы за Сицилию можно оценить по следующим цифрам. С 1 июня по 17 августа полк потерял 39 пилотов убитыми и 15 ранеными. 140 самолетов пришлось списать, 36 получили тяжелые повреждения, 30 более легкие повреждения. О том, в каких тяжелых условиях приходилось действовать полку, свидетельствует тот факт, что большинство уничтоженных «Густавов» было потеряно на земле во время непрерывных бомбардировок союзников.

За этот же период летчики полка заявили 124 победы, то есть меньше, чем потерял полк. Даже если учесть только самолеты, сбитые в боях, то пропорция окажется мало утешительной. Боевые потери полка составили 55 самолетов, это означает, что с учетом неподтвержденных побед соотношение побед к потерям едва дотягивает до 2:1.

«Голубая линия» в биографии Me 109

Весной 1943 года на Восточном фронте установилось временное затишье. Однако Советская Армия еще располагала некоторыми резервами, полностью очистив в апреле от противника Предкавказье.

Чтобы размягчить немецкую оборону советские войска предприняли пол-

номасштабные авиационные удары. Очень скоро битва в небе обрела какую-то самостоятельную ценность и превратилась в грандиозное сражение, длившееся без перерыва в течение двух месяцев. Обе стороны прикладывали отчаянные усилия для того, чтобы завоевать господство в воздухе.

Советская сторона к началу операции располагала примерно 800 самолетами, собранными в составе 4-й ВА, 5-й ВА, частях ВВС ЧФ и АДД. Немцы держали в районе JG 52, в составе которого имелась только одна свежая группа. Остальные группы полка находились на фронте с января 1943 года. Всего к началу апреля полк располагал примерно 80 истребителями. Когда советская сторона начала наступление, выяснилось, что имеющихся сил одного полка явно не хватает. Поэтому 5 апреля приказ перебазирования в Керч получил JG 3 «Udet». К выполнению приказа приступили в тот же день. III./JG 3 перебазировалась на полевой аэродром Керчи IV, а II./JG 3 - на авиационную базу в черте города. Приказ о переброске не касался I./JG 3, которая находилась на территории Рейха на отдыхе и переформировании. Stab/JG 3 с марта уже находился под Анапой. Всего к операции подключилось 76 самолетов: Me 109G-2 (37 штук) и Me 109G-4 (39 штук). Полк имел следующую структуру: Stab/JG 3 (майор В.Д. Вильке, 4 Me 109G-

4), II./JG 3 (капитан К. Брендле, 40 Me 109G-2/G-4), III./JG 3 (майор В. Эвальд, 32 Me 109G-2/G-4).

Первый успех полка выпал на долю обер-лейтенанта А. Вальца из штабного звена, который утром 1 апреля заявил одну победу. 5 апреля начались дожди, аэродромы раскисли и самолеты остались на земле. 6 апреля ситуация только усугубилась.

До 15 апреля боевые действия в воздухе носили ограниченный характер. Тем не менее, 10 апреля пилоты III./JG 3 заявили два сбитых ЛаГГа-3.

Резко обострилась обстановка на следующий день. Stab и II./JG 3 всю первую половину дня занимались отражением налетов советской авиации. Первый вылет состоялся уже в 5:00, когда пилоты 5-й эскадрильи вступили в бой с группой И-16. Вскоре присоединились самолеты штабного звена полка. Бой длился почти полчаса. По донесениям немецких летчиков, они сбили семь самолетов, в том числе четыре победы заявили пилоты 5-й эскадрильи.

В 9:30 пара пилотов 4-й эскадрильи, ведомые лейтенантом Вольфом Эттелем, вступили в бой с группой Р-39. Эттель заявил три победы.

В полдень прошла новая стычка. Пара пилотов из штабного звена и несколько пилотов из II./JG 3 вступили в бой с пятью ЛаГГа-3. Вальц и Вайк из

штабного звена заявили по одной победе. Бой длился девять минут. В ее ходе погиб обер-лейтенант Вальц, самолет которого упал в районе Абинской.

Последний бой в тот день имел место в 13:00 и принес II./JG 3 три победы. Обер-лейтенант Г. Фрилингхаус заявил свою 50-ю победу, а лейтенант Вольф Эттель - 70-ю.

На следующий день немецкие пилоты из II./JG 3 заявили четыре сбитых в одном бою самолета, а 13 апреля - об одном. 14 апреля прошло тихо, а 15 апреля бои вспыхнули с новой силой. Накануне советские сухопутные силы перешли в наступление, немцы контратаковали. В воздухе было не менее жарко, чем на земле. Погода внезапно улучшилась и держалась до конца месяца. Всего в апреле из 30 дней 20 были летными, а 2 ограниченно летными.

15 апреля, как сказано выше, установилась ясная погода. Обе стороны массированно применяли авиацию. Пилоты JG 3 заявили 26 побед, большинство из которых записали на счет II./JG 3. III./JG 3, которая только подключилась к операции, заявила всего две победы, обе записанные на фельдфебеля Г. Пайффа. Это были его 49-я и 50-я победы. Stab/JG 3 доложил о трех сбитых около 16:30 ЛаГГах-3. В том же бою пилоты II./JG 3 заявили пять побед. Всего II-я группа за сутки провела четыре боя, наиболее напряженным выдалось утро с 8:30 до 9:00. За этот период пилоты доложили о семи сбитых самолетах, в том числе трех Ил-2 и трех ЛаГГ-3. Потери группы составили один поврежденный Me 109.

16 апреля снова произошло несколько

стычек, но полк в них участвовал ограниченно. Поэтому в этот день пилоты II./JG 3 заявили всего семь побед, в том числе шесть в ходе одного боя, имевшего место около 15:00. Две победы записал на свой счет обер-лейтенант Й. Киршнер, который тем самым довел свой боевой счет до 80. Пилоты штабного звена заявили четыре победы, в том числе три «Аэрокобры» на счету капитана В. Даля. Примерно в то же время о двух сбитых ЛаГГах-3 доложил майор В. Эвальд. Это был единственный успех, одержанный III-й группой в тот день.

17 апреля события развивались по-другому, если говорить про II./JG 3. Пилоты части заявили 13 побед в пяти боях, в то время как III./JG 3 доложила только о двух Илах-2, перехваченных в 9:00. В 15:00 штаб добился трех побед в том же бою II./JG 3 доложила о двух сбитых истребителях.

Самая «продуктивная» для полка битва в тот день имела место в районе полудня, когда немецкие пилоты заявили шесть сбитых истребителей противника, в том числе пять ЛаГГ-3. Не обошлось без потерь. II./JG 3 потеряла два «Густава» сильно поврежденными, в том числе один в результате действий противника.

18 апреля напряжение ослабло. В четырех боях полк «Udet» заявил только пять побед. Все на счету II./JG 3, по две победы заявили Киршнер и Эттель. В одном из боев с P-39 в районе Новороссийска был сбит и погиб унтер-офицер Ганс Пабст.

19 апреля дела пошли удачно. В двух боях II./JG 3 добилась сразу 12 побед. Советские истребители не смогли пере-

хватить «мессеры» и те прорвались к штурмовикам. Уже до полудня полк заявил восемь сбитых Илов-2. Пилоты Фишер и Фёрг нарвались на огонь советской зенитной артиллерии, их самолеты получили повреждения.

Апогея кампания достигла 20 апреля, когда немцы провели налет на Малую Землю. Разгорелась напряженная битва, так как советская сторона подтянула на тот участок фронта до 300 новых истребителей в составе трех корпусов и двух дивизий РГК. Благодаря этому шагу в районе Кубани Советская Армия располагала уже тысячей самолетов, а несколько дней спустя их число возросло еще на 200 машин. Более половины всех сил составляли истребители. Немцы располагали в том районе всего 150 истребителями.

20 апреля JG 3 заявил в общей сложности 43 победы, потеряв три Me 109, еще два самолета получили повреждения. Два «мессера» были сбиты советскими пилотами, а один получил повреждения во время бомбардировки Анапы. Тяжелым ударом для полка стала потеря пилота Адольфа фон Гордона из штабного звена III./JG 3, который нарвался на очередь стрелка-радиста Ил-2. Героями дня стали фельдфебель Э. Цильбер и фельдфебель А. Зурау, которые заявили по три победы. Но всех обскакал обер-лейтенант Киршнер, который записал на свой счет сразу восемь самолетов, главным образом ЛаГГ-3 и Ил-2.

Кульминацией дня стал перехват группы советских бомбардировщиков «Бостон», сопровождаемых истребителями ЛаГГ-3 и Ла-5. В ходе боя немцы заявили 13 побед.





Два снимка «пятиточечных» Me 109G-6 из I./JG 27, база Ваграм, февраль 1944 года. Виден трехцветный камуфляж. Обратите внимание на эмблему, нанесенную на капоте двигателя. На одном снимке эмблема стандартная, на другом - с толстым кантом, на котором написано «Marseille Staffel» (эскадрилья Марселя).

В последующие пять дней напряженность боев постепенно уменьшалась. Снова ухудшилась погода. 21 апреля II./JG 3 заявила всего четыре победы, одержанных в двух боях, потеряв при этом лейтенанта Мюрре. В 11:00 пилоты группы перехватили группу штурмовиков и заявили три победы. К этому бою присоединился Г. Вайк из Stab/JG 3 и доложил о еще двух сбитых Илах-2, доведя число своих побед до 10. Это была последняя победа штаба полка, который вскоре сняли с фронта и отправили в Рейх к I./JG 3.

Следующий день принес удачу Эттелю, который заявил четыре победы из шести, одержанных II./JG 3. 23 апреля четыре победы заявил Киршнер, снова вернув себе первое место в списке асов полка. В тот день II./JG 3 доложила все-

го о 20 победах, в том числе о девяти сбитых ЛаГГ-3. Три ЛаГГа записал на свой счет Вольф Эттель. III./JG 3 за сутки одержала три победы.

24 апреля пилотам II./JG 3 удалось перехватить группу Илов-2, сопровождаемых И-16. Немцы связали истребители боем и прорвались к штурмовикам. Всего было заявлено семь побед, в том числе шесть над Илами. Пилот фон Боремски из III./JG 3 в тот день принес своей группе две победы.

Это были последние успехи полка на Кубани, поскольку на следующий день Советская Армия прорвала фронт, создав угрозу окружения Керчи. Полк пришлось отвести. 25 и 26 апреля II./JG 3 одержал только пять побед, в том числе четыре над Ла-5.

Ситуация обострилась 27 апреля, когда полку пришлось вести три боя, заявив девять побед. Самым результативным оказался бой, имевший место в 17:30. Немцы доложили о шести сбитых машинах, в том числе Киршнер - о четырех, доведя свой боевой счет до 100 побед.

На следующий день четыре из 15 побед своей группы одержал Эттель, также перешагнув за порог в 100 побед. Этот очевидный спор двух летчиков наводит на сомнения относительно их реальных успехов. Все сбитые в тот день советские самолеты оказались истребителями: девять ЛаГГ-3 и шесть Як-1. К бомбардировщикам и штурмовикам прорваться немцам не удалось. По данным советской стороны в тот день было потеряно 18 истребителей из 4-й ВА, что, учитывая не-

боевые потери, потери от огня зенитной артиллерии и другие причины, дает сомнениям твердую почву.

Почти по тому же сценарию развивались события на следующий день, когда советская сторона предприняла новый штурм «Голубой линии». В трех боях, имевших место до полудня, II./JG 3 заявила 23 победы, в том числе две над Пе-2 (идентифицированных как Як-4), одну над Ил-2, а остальные над ЛаГГами-3 и Яками-1. Майор Курт Брендле из штаба полка заявил четыре победы в ходе одного боя. Обер-лейтенант Й. Киршнер снова вырвался вперед, также заявив четыре победы: два ЛаГГ-3 и

два Як-1. В описываемый период полк боевых потерь не нес.

30 апреля полк одержал только две победы. 1 и 2 мая погода испортилась и самолеты остались на земле. Тем временем поступил приказ перебазироваться под Харьков. В результате две группы были сняты с фронта.

Но не на долго. Когда в первой декаде мая Советская Армия возобновила наступление на Кубани, погода прояснилась. II./JG 3 в спешном порядке была снова возвращена на прежний аэродром, где оставалась на протяжении трех следующих недель. Из 31 майского дня летными оказались 26, а два ограниченно

летными. Ничего не мешало двум противоборствующим сторонам выяснять отношения в воздухе.

II./JG 3 снова включилась в битву на Кубани 7 мая. Во второй половине дня группа провела два боя, заявив семь побед. На следующий день вылеты продолжались все светлое время суток, было заявлено 30 побед. Потерь группа по-прежнему не несла. Всего за сутки произошло шесть воздушных боев, в ходе одного из них пилоты заявили половину от всех дневных достижений. Киршнер заявил уже семь побед, одержанных в ходе четырех боев. На протяжении дня пилоты полка заявили шесть сбитых «Спитфай-



Два снимка. Осмотр G-6 и G-6/trop пилотами JG 77 летом 1943 года. Весной 1943 года заводы, выпускавшие «Мессершмитты» перестали наносить на машины тропический камуфляж.



ров», в том числе три в утреннем бою, который 6-я эскадрилья вела в период между 7:50 и 8:00. 9 мая пилоты II./JG 3 заявили 14 побед, потеряв одного пилота, который попал в плен после боя в районе Крымской, где немцы попытались перехватить группу «Бостонов», сопровождаемых Ла-5.

10 мая результат повторился. Как и следовало ожидать, отличился Эттель, который в двух боях заявил пять побед: три над ЛаГГ-3 и два над Як-1. Киршнер не дал себя обогнать, заявив три победы (Ил-2, Як-1, «Спитфайр»). Потерь полк не понес, но во время бомбардировки Анапы получил повреждения один Me 109G.

11 мая группа одержала 9 побед в ходе пяти боев (снова почти только истребители), на следующий день была одержана единственная победа.

13 мая состоялся только один бой - групповой, в ходе которого было заявлено четыре победы. На следующий день - пять побед, а 15 мая - только одна победа. Ее одержал унтер-офицер Хорст Людтке, который в 11:15 доложил о сбитом Ла-5 - 13-й победе на своем счету.

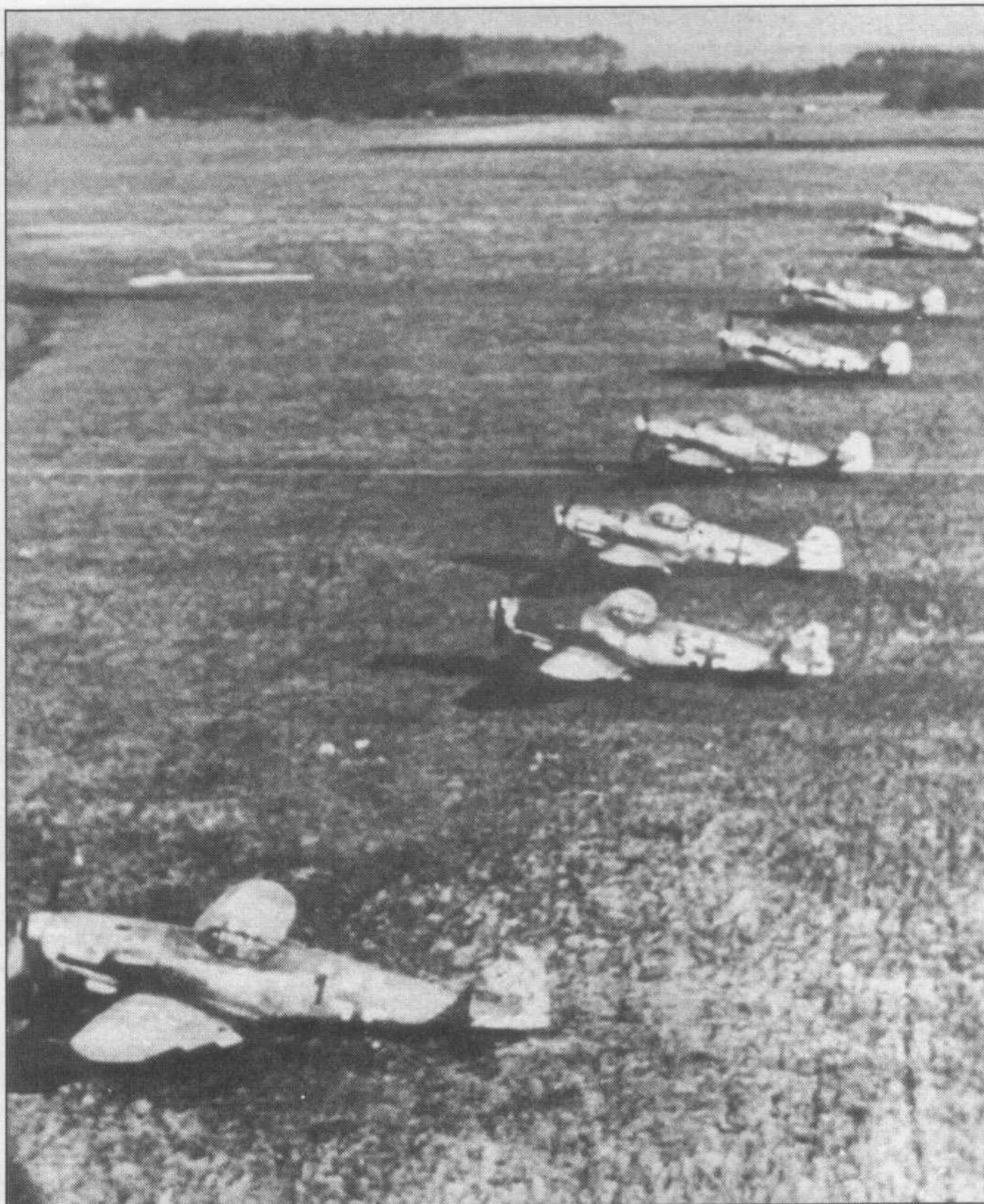
Несмотря на то, что бои вдоль «Голубой линии» еще продолжались, группу снова сняли с фронта и отправили на север. За время своего второго тура на Кубани II./JG 3 заявила 87 побед, потеряв четыре самолета: два безвозвратно и два поврежденными. Всего за апрель-май 1943 года полк «Udet» заявил 344 сбитых самолета противника, потеряв 13 Me 109 безвозвратно и 18 из-за повреждений. Только шесть самолетов было потеряно в результате действий противника.

Месяц в обороне Рейха

Летом 1943 года американские ВВС приступили к налетам на Рейх. 8-я воздушная армия США, силы которой наращивались из месяца к месяцу, постоянно терроризировала население западных районов Германии. Люфтваффе в попытках нейтрализовать противника несло ощутимые потери. Развитие электроники и повысившееся качество подготовки пилотов позволило союзникам переломить ход битвы в свою пользу.

Первый налет имел место 17 августа, когда бомбардировке подверглись Регенсбург и Швайнфурт. Немцы подняли в воздух все имевшиеся в распоряжении истребители. В разыгравшейся битве немцам удалось одержать 67 подтвержденных побед, в то время как был заявлен 71 сбитый самолет. Потери немцев достигли 46 истребителей. Половину побед одержали части, оснащенные «Мессершмиттами», при этом потери этих частей составили 19 машин. 11 «мессеров» было сбито бортстрелками В-17, еще десять получило повреждения.

Среди частей, вовлеченных в битву, оказалась 5./JG 11, которая атаковала американские бомбардировщики ракета-



Эскадрилья «Густавов» одного из истребительных полков ожидает приказа подняться в воздух на перехват союзнических бомбардировщиков, осень 1944 года. На переднем плане командирская машина с тактическим номером «1». Вероятно это G/AS, в то время как остальные машины - это G-6 и G-14.

ми с W.Gr 210, добившись слабых результатов. Это был первый случай практического применения этого оружия, поэтому слабые результаты не удивительны. Лучшее всего показал себя JG 50, который действуя с несколькими эскадрильями учебных полков заявил сразу 16 В-17.

В сентябре американцы усилили давление. 8-й воздушный флот побил свои прежние рекорды по самолето-вылетам и массе сброшенных бомб. Лишь в октябре напряжение несколько ослабло из-за нелетной погоды и неудачной попытки уничтожить шарикоподшипниковый завод в Швайнфурте.

В то время в систему ПВО Рейха входил JG 3 «Udet», в августе 1943 года снятый с Восточного фронта. Полк разделился на группы и занял позиции в разных районах Рейха, поддерживая полки Reichsverteidigung.

По состоянию на 1 октября полк имел следующую структуру и численность: Stab/JG 3 (полковник Вольф-Дитрих Вильке, нет самолетов), I./JG 3 (майор Клаус Квает-Фаслем, 40 Me 109G-4/G-3/G-6), II./JG 3 (майор Курт Брендле, 39 Me

109G-5/G-6), III./JG 3 (майор Вальтер Даль, 31 Me 109G-5/G-6). Итого 110 Me 109G разных вариантов.

Первое столкновение полка с американскими самолетами произошло 1 октября во второй половине дня, когда III./JG 3 силами 20 самолетов перехватила 15 В-17, шедших бомбить цели на юге Германии, в том числе самолетный завод в Винер-Нойштадте. Несмотря на плохую погоду немцы обнаружили противника и завязали бой. В бою пилотам удалось заявить семь побед без потерь со своей стороны. Лишь на обратной дороге у одного «мессера» отказал двигатель и самолет разбился, совершая вынужденную посадку.

2 октября 8-й воздушный флот США атаковал Эмден силами 550 бомбардировщиков. На этот раз плохая погода помешала немцам обнаружить цели и почти весь полк не принял участия в битве. Исключение составила II./JG 3, которая перехватила один отряд американцев и заявила четыре сбитых В-17, потеряв два «мессера», пилоты которых погибли.

Неудачно для полка сложились обстоятельства и 4 октября. На этот раз



Me 109G-6 заходит на посадку. Видны вытянутые закрылки, в том числе та часть, которая приходится против радиаторов. Взлет и посадка были самым трудным элементом в пилотировании «мессера». Даже немного увеличенная колея у G-10 и K-4 помогала мало.



Me 109G-6 из 8./JG 53 взлетает с полевого аэродрома в Бад-Липпшпринге, июль 1944 года. Самолет в стандартной конфигурации, то есть без ускорителя. Тактический номер «черная 11». Элементы быстрой идентификации: желтый руль направления, полоса на хвосте, полоса на капоте, оконцовки крыльев.

американцы аналогичными силами бомбили Франкфурт-на-Майне. I./JG 3, первая поднявшаяся в воздух, не обнаружила противника, а II./JG 3 завязала короткий бой, заявив три победы, в том числе две над B-17. На базу не вернулся фельдфебель А. Калитта, которому в районе Аахена пришлось покинуть свой подбитый Me 109G-5.

Тем временем II./JG 3 отражала 3 октября налет американских и английских средних бомбардировщиков, которые в полдень и вечером атаковали немецкие аэродромы во Франции и Голландии. В 12:30 II./JG 3 пыталась перехватить 131 B-26 из 3-го крыла, но им это не позволили сделать «Спитфайры» и P-47. Немцы заявили три сбитых истребителя, потеряв два своих. Хотя налет отразить не удалось, серьезного урона американские бомбы не нанесли.

8 октября обе группы 3-го полка перехватили бомбардировщики противника. Но истребители союзников не пропустили немцев, навязав им бой, обошедшийся I./JG 3 потерей пяти Me 109. Еще три самолета получили повреждения. Пилоту подслал капитан Ровер, зая-

вивший один сбитый истребитель.

Несколько лучше сложились дела у II./JG 3. Группа сумела дважды перехватить противника: в 14:00 - когда американцы шли к цели, и в 16:00 - когда возвращались обратно. Было заявлено пять побед, потери - два Me 109, сбитых американскими бортстрелками.

Уже на следующий день над Северным морем II./JG 3 одержала две очередные победы, сбив два B-17, отставшее от огромной группы из 352 B-24 и B-17, возвращавшихся из Польши. Американцы потеряли 24 бомбардировщика, в том числе 18 B-17 из группы в 106 B-17, летевших бомбить Анклам. Три другие группы вернулись без проблем на базу, а еще одна группа, перехваченная в районе Гдыни из 109 B-17 потеряла шесть машин.

Если считать, что вся эта армада находилась в воздухе 10,5 часов, почти все время проведя над территорией, контролируемой противником, то результаты немецких истребителей можно признать неудовлетворительными. Всего немцы заявили более 60 побед, в то время как действительные потери 8-го воздушного флота составили 28 машин, еще три были

списаны, как не подлежащие ремонту. 145 бомбардировщиков получили повреждения, то при налаженной технической службе и снабжении их ремонт не составил серьезной проблемы.

Немцы зафиксировали потерю 12 истребителей.

Успех 9 октября оказался сомнительным как для II./JG 3, так и для всей системы ПВО Рейха. Утешением служило лишь то, что три полка в тот день потерь не понесли. Совсем неудачным для JG 3 стал следующий день, когда полк поднялся на перехват группы из 490 бомбардировщиков, летящей на Мюнстер. Если II-я группа сумела сбить два самолета, потеряв только одну машину, то I./JG 3 вернулась на базу ни с чем, лишившись трех Me 109. Два пилота были ранены, один погиб.

Полк сумел реабилитировать себя 14 октября, когда американцы силами 291 бомбардировщика проводили налет на Швайнфурт. Погода спутала американцам все планы, и к цели вышло только 229 B-17 из 1 BD и 3 BD. Немецкие пилоты заявили 148 побед, потеряв 46 истребителей. По данным противоположной стороны, потери американцев в том налете составили 60 бомбардировщиков и пять P-47. Еще семь B-17 было списано, как не подлежащих ремонту, а более 130 машин получили повреждения. Причиной столь высоких потерь, в числе прочих, оказалось слабое истребительное прикрытие. Из 196 взлетевших истребителей примерно половина вернулась на аэродромы, не сумев обнаружить бомбардировщики. Только две группы «Тандерболтов» - 56 и 353 FG - участвовали в бою и заявили 13 достоверных побед, в то время как немецкие пилоты заявили только три сбитых американских истребителя. Среди жертв P-47 оказались и самолеты I./JG 3, которые пытались перехватить группу в районе границы Рейха, потеряв в бою три Me 109, а еще три самолета получили повреждения. Погибли три пилота, в том числе капитан Р. Гермерот, командир 2-й эскадрильи. Группа заявила только одну победу.

Не самым лучшим образом обстояли дела у II./JG 3, которая из-за плохой погоды не смогла обнаружить противника, потеряв в добавок один истребитель. Лучше всего действовала III./JG 3, которая за 20 минут боя заявила... 18 сбитых B-17! Этот результат тем более маловероятен, если учесть, что группа действовала силами всего 25 самолетов. В бою было потеряно три «мессера», еще три получили повреждения. Один пилот погиб, другой получил ранение - капитан К. Лангер, командир 7-й эскадрильи, оснащенной истребителями, вооруженными ракетами W.Gr.21. С помощью ракет немцам удалось сбить пять «летающих крепостей». Еще два B-17 сбил обер-лейтенант Г. фон Каферр из штаба JG 3. Это был единственный успех звена в октябре.



Шеренга Me 109TG-6, прибывшая на Восточный Фронт, зима 1944 года. Большинство машин имеет Stammkennzeichen: GI+LW, GI+LT, ??+L?, GI+LW, NN.

18 октября вошло в историю полка как «черный день» II-й группы. Следует признать, что трагедия произошла при довольно курьезных обстоятельствах. Американцы планировали налет на Францию силами 226 В-26, но отказались от своего намерения. Выяснилось, что погода не позволяет продолжить полет, и все самолеты были отозваны назад. Но немецкие радары успели засечь множество воздушных целей, поэтому по тревоге в воздух поднялись самолеты нескольких частей. И, поплутав в густой облачности, немецкие истребители легли на обратный курс. Внезапно погода ухудшилась в еще большей степени. Густой туман затянул многие аэродромы, не давая возможности истребителям пойти на посадку. В числе таких аэродромов оказалась и база II./JG 3. Пилоты кружили в воздухе, пока в баках оставалось топливо, ожидая, что в туман разойдется. Но чуда не произошло, и самолеты один за другим начали идти вниз. Шестеро пилотов смогли посадить свои машины более менее удачно, восемь самолетов разбилось. Погибли четыре пилота, один получил ранения.

Одна победа над «Спитфайром» послужила группе слабым утешением в тот день.

20 октября имела место одна из наиболее необычных операций, из проводившихся в то время. Американцы совершили налет силами 212 бомбардировщиков и 360 истребителей. Американцам удалось сбить всего четыре немецких самолета. В то же время к цели вышло всего немногим более 80 машин. Остальные заблудились в тучах и сбросили бомбы на запасные цели. Немецкие и американские истребители играли друг с другом в жмурки в облаках!

От JG 3 в игре участвовала II./JG 3, которая чудом отыскала в районе германо-голландской границы небольшую группу «летающих крепостей» и заявила две победы. Тем же чудом в самый разгар боя из облаков показался отряд «Тандерболтов», которые сбили два «мессера»

и повредили третий. Погибло два немецких пилота.

22 октября I./JG 3 перехватила отряд союзнических истребителей. Для немцев бой оказался безуспешный и обернулся потерей одного «мессера».

24 октября имела место последняя в октябре воздушная битва. Американцы атаковали немецкие аэродромы в северной Франции силами 200 В-26, сопровождаемых более 250 истребителями. Несмотря на облачность, немцы несколько раз перехватывали противника. В частности, на перехват «Мародеров» вылетела I./JG 3, которая, как обычно, смогла заявить одну победу, потеряв три самолета сбитыми и два поврежденными. Среди сбитых оказался и командир группы, майор Квает-Фаслем, который совершил вынужденную посадку, разбив свой самолет. II./JG 3 также потеряла три самолета. В тот день полк потерял трех пилотов убитыми и трех ранеными. Среди сбитых оказался и командир 4-й эскадрильи, капитан В. Лукас, попавший в прицел английскому «Спитфайру».

Всего в тот день люфтваффе смогло сбить только два самолета, потеряв девять истребителей. Еще четыре самолета получили повреждения. Кроме того, на земле союзники уничтожили два самолета.

Подводя итог деятельности JG 3 «Udet» в октябре, можно сказать, что вклад полка в общий результат оказался скромным, а результат не слишком впечатляющим. Полк потерял 42 самолета (то есть 38% штатной численности от 1 октября), а еще 31 самолет получил повреждения. 20 пилотов погибло, 11 получило ранения. За октябрь полк заявил 48 сбитых самолетов противника, из которых 25, сбитых в двух боях, на счету III./JG 3. Хуже всего действовала I./JG 3, которая потеряла 15 «Густавов» и семь пилотов, сумела одержать... три победы, заявленные одним пилотом! Это был капитан Ровер, который в октябре поставил рекорд результативности. Его достижение смогли повторить только двое пилотов

III./JG 3: обер-фельдфебель Зурау и унтер-офицер Ренч. Лейтенант Мюнстер сбил четыре В-17, в том числе два 10 октября.

Me 109 в обороне Плоешти

В конце 1943 года командование люфтваффе решило снять с фронта I./JG 4 и использовать группу для обороны нефтяных месторождений в районе Плоешти, Румыния. Первое время группа бездельничала, проводя время в тренировочных полетах. К началу ноября 1943 года на базу Мизил в районе Плоешти прибыла опытная III./JG 77, которая должна была провести там отдых, в то время как I./JG 4 планировалось использовать более активно. 8 октября III./JG 77 закончила перебазирование в Мизил. Группа располагала 47 уже довольно неновых Me 109G-2 и G-6. Особенно изношенными были «Густавы-2», которые находились в строю уже около года и постоянно испытывали проблемы с двигателями. В итоге, самолеты группы явно не годились для боевого применения, а учить на них молодых пилотов было просто опасно.

В первой декаде ноября группа имела следующую структуру и командование: Stab III./JG 77 (обер-лейтенант Г. Зекель), 7./JG 77 (обер-лейтенант Э. Низе), 8./JG 77 (лейтенант Л. Бауманн), 9./JG 77 (обер-лейтенант В. Эрнст).

Обер-лейтенант Зекель был только номинальным командиром группы. Настоящим командиром был майор К. Уббен, который, воспользовавшись затишьем, взял отпуск. Тоже в отпуске находился и командир 8-й эскадрильи.

Прибыв в Мизил группа приступила к полетам, осваиваясь на новой местности, запоминая ориентиры. Уже в первую неделю пребывания в Румынии, III./JG 77 потеряла два Me 109G-2 поврежденными, еще один самолет разбился. Повреждения получил и один Fw 44. В следующем месяце повреждения получили четыре Me 109, в том числе три G-2, вышедшие из строя в течение одного дня интенсивных полетов.

Me 109G-6 из 9./JG 3 на базе Ляйпхайм, март 1945 года. Tактический номер «черная 92, желтая полоса на хвосте».



В январе 1944 года погода улучшилась, полеты участились, что сразу сказалось на уровне потерь. Было повреждено пять самолетов за пять дней. В этом месяце группа имела первый контакт с противником. На высоте 11000 метров прошел разведчик. Немцы вылетели на перехват, хотя на такой высоте «мессеры» едва держались в воздухе, а пилоты промерзали до костей. Несмотря на все героические усилия разведчик не удалось даже обнаружить.

В конце марта 1944 года над Румынией разошлись облака. По приказу генерала Эйзенхауэра американская 15-я воздушная армия начала челночные налеты на Бухарест и Плоешти.

К моменту первого налета, имевшего место 4 апреля, III./JG 77 потеряла десять Me 109 поврежденными и разбитыми в результате аварий. На 30 марта группа располагала 47 Me 109, главным образом G-6 и несколько G-2. Летало 37 самолетов, то есть 76% от общей численности. Группе не хватало до штатной численности семи самолетов. Из 56 положенных по штатам пилотов летный состав группы насчитывал только 34 человека.

4 апреля 1944 года экипажи 15-й воздушной армии силами 350 тяжелых бомбардировщиков, сопровождаемых 119 P-38, провели налет на Бухарест. Целью американцев была система железных дорог, что автоматически ударило не только по военным, но и по гражданскому населению.

Государства Оси, имевшие в этом районе войска - Болгария, Румыния и Германия - отправили на перехват все имеющиеся истребители. Было заявлено, что истребители и зенитчики сбили 44 самолета противника, но в действительности американцы потеряли только де-

сять B-24, то есть около 3% от общего числа машин. Бортовые стрелки заявили 50 сбитых фашистских истребителей, завысив действительные результаты в пять раз. Обе стороны официально были удовлетворены результатами боя.

III./JG 77 поднялась в воздух на перехват в 13:20 в полном составе, плюс дюжина пилотов «Wilde Sau» из 10./JG 301. Набрав высоту 5000 метров, немцы наткнулись на один из отрядов противника, в котором насчитали до 40 B-24. В действительности численность формации составляла только 28 бомбардировщиков из 449 BG. Из-за плохой видимости эта группа откололась от основных сил и потеряла истребителей сопровождения, но продолжала двигаться к цели. Немцы атакова-

ли и в скоротечном бою заявили 11 сбитых «Либереиторов», потеряв шесть самолетов поврежденными. В действительности 449-я группа потеряла семь машин. Бортстрелки заявили множество побед, но в действительности им удалось сбить только один Me 109 из 10./JG 301.

Среди немецких пилотов успешнее других действовал капитан Эмиль Омерт, новый командир группы, который буквально накануне принял командование. На его счету появились две победы над B-24: 67-я и 68-я.

5 апреля американцы провели следующий налет силами 95 B-17 и 135 B-24. Целью налета были нефтяные месторождения Плоешти. Фашисты подняли в небо буквально все боеспособные истре-



Похороны в JG 301, ноябрь 1943 года. Несмотря на то, что это кажется невероятным, рядом с 88-мм зениткой стоит Me 109E-7(!), в боевом камуфляже. О том, что этот самолет по-прежнему используется в бою, свидетельствует тактический номер «красная 1» и вертикальная полоса III-й группы. На хвосте желтая полоса быстрой идентификации.

Взлет с полевого аэродрома Me 109G-6, Нормандия, лето 1944 года. Обратите внимание на камуфляж на капоте.



бители и заявили 50 побед. Американцы сбросили на цель 558 тонн бомб, установив тем самым сценарий всех последующих налетов: заход на цель, воздушный бой с истребителями противника, стирание цели с лица земли, поворот на базу. Действительные потери американцев в том вылете составили 13 самолетов. Немцы потеряли 8 истребителей, еще 14 получили повреждения. Активно в бою действовали румыны - 34 победы. Зенитная артиллерия доложила о 17 сбитых самолетах. Пилоты II./JG 51 и III./JG 77 заявили семь и восемь побед, соответственно. Наиболее тяжелые потери среди американских частей понесла 451-я бомбардировочная группа, которая потеряла над Румынией пять из 85 машин.

Бой проходил в районе Плоешти на высоте 7000 метров. Как и прежде группу поддерживали самолеты 10./JG 301, что стало обычным делом в дальнейшем. Пилоты части заявили 11 побед, но три не получили подтверждения. Лучше других действовал обер-лейтенант Эрнст, который одержал свои 27-ю и 28-ю победы. Потери были также велики. Семь Me 109 было сбито, а шесть получили повреждения. Погибли два пилота, в том числе обер-лейтенант Н. Костлер, командир 8-й эскадрильи. Освободившееся место занял капитан Г. Гёдерт.

После длительного перерыва американцы появились над Румынией 15 апреля. Большая группа В-24 бомбила Плоешти, а В-17 сбросили бомбы на Бухарест. Обе группы имели целью поразить железнодорожные узлы. Немцы, как обычно, подняли в воздух все истребители, в том числе III./JG 77. Немецкие пилоты атаковали противника на высоте 5000 метров. Это означает, что американцы не предполагали встретить на этот раз

противодействие. Бой имел место в полдень, севернее Бухареста и длился около часа. Пилоты III./JG 77 заявили 13 побед, из которых три не получили подтверждения. Еще три бомбардировщика заявили пилоты других частей, а семь - румыны и зенитчики. В действительности 15-я воздушная армия потеряла в тот день восемь самолетов, в то время как потери люфтваффе составили шесть сбитых и пять поврежденных истребителей. III./JG 77 потерь не понесла, но в 10./JG 301 потеряли пять истребителей, в том числе два поврежденных.

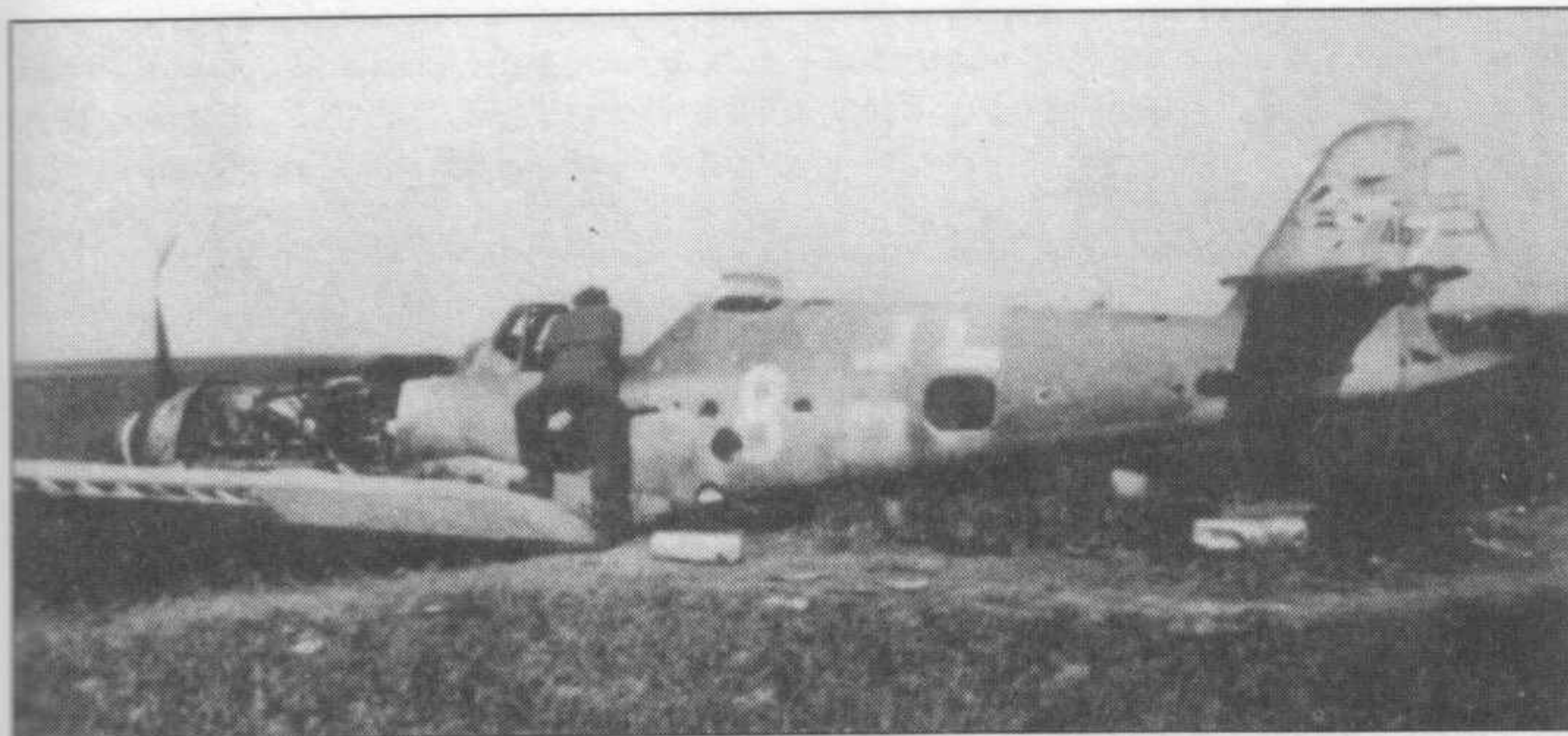
Еще выше потери были на следующий день, когда два вылета по тревоге оказались безрезультатными, а группа потеряла три самолета в авариях: два разбились, один получил повреждения.

Почти через неделю американцы повторили налет. Снова, это становилось традицией, они показались над целью в полдень. Немцы вылетели на перехват без малого сотни В-17. Но бомбардировщики имели надежное прикрытие в виде отряда «Мустангов» из 31 FG. Американцы перехватили немцев и в бою заявили 13 уверенных и 17 вероятных побед. Действия американских истребителей оказались эффективными. Строй III./JG 77 рассыпался и прорваться к бомбардировщикам «мессеры» не смогли. Едва выйдя из боя, немцы наткнулись на другой отряд американцев, состоявший из более чем 100 В-24 из 304 BW. Немцы атаковали и эти бомбардировщики, заявив четыре победы. Всего страны Оси заявили 19 побед, но в действительности американцы потеряли 8 В-24 и четыре истребителя, в том числе три Р-51. Пилоты III./JG 77 доложили о трех сбитых Р-51, что точно соответствует потерям 31 FG. Потери группы составили семь Me 109 плюс два

поврежденных. Погибло два пилота, а трое было ранено. Американские истребители доложили о 23 победах, а боргстрелки «настреляли» 35 «мессеров». Из пилотов III./JG 77 лучше всего действовал новый командир 8-й эскадрильи, капитан Гёдерт, который сбил один В-24 и один Р-51.

Трагически для группы закончилось 24 апреля, когда американцы бомбили Румынию силами 520 тяжелых бомбардировщиков. Как обычно, целями американцев стали Бухарест и Плоешти. III./JG 77 попыталась перехватить эту армаду и в ходе долгого боя заявила шесть побед, из которых две одержал унтер-офицер Олейничак. На базу не вернулись два Me 109, а еще три машины получили повреждения. Один пилот погиб, а другой был ранен. Погибшим пилотом был командир группы, капитан Эмиль Омерт, один из лучших асов люфтваффе.

5 мая 15-я воздушная армия снова посетила края отважного графа Дракулы, на этот раз силами 485 бомбардировщиков. В полдень немецкие истребители перехватили американцев, завязав бой. Американцы потеряли 19 бомбардировщиков и три истребителя, немцы - пять истребителей. Успех немцев был тем более заметен, что на этот раз бой продлился всего 40 минут. Героями дня стали пилоты III./JG 77, которые заявили 16 побед, три из которых не получили утверждения в Abschusskommission. Десять сбитых В-24 составили половину от результатов всей ПВО в тот день. Румыны и зенитчики заявили по 15 побед. Героями дня были обер-фельдфебель Пихлер, обер-фельдфебель Хаклер и унтер-офицер Бёттнер, которые заявили по две победы. Самолет Карла Хайнца Бёттнера получил попадание в двигатель и был



Два снимка Me 109G-14, сбитого американцами где-то на западе. «Густавы-14» с серийным номером, начинающимся на 46, выпускались заводом Erla. «Белая 7» на руле направления вероятно использовалась на время доставки самолетов в части. Темная полоса за крестом не полоса быстрой идентификации, а следы замазанного тактического знака.

поврежден при вынужденной посадке. Среди жертв III./JG 77 значатся и два «Мустанга» из 31 FG.

Если 5 мая результаты боя можно оценить как успешные, то 6 мая немцев ожидал провал. В тот день III./JG 77 пыталась перехватить 300 американских бомбардировщиков, сопровождаемых 100 P-38 из трех частей 15-й воздушной армии. Перехват состоялся в 11:00 на высоте 6000 м, но результаты были малоутешительными. Немецкие пилоты заявили всего одну победу, потеряв один истребитель, а еще один «мессер» был поврежден. Две другие истребительные части - II./JG 51 и II./JG 301 - заявили еще три победы, а зенитчики - четыре. Румыны заявили 15 побед, в то время как американцы в тот день потеряли всего 4 B-24.

7 мая оказалось еще менее удачным днем. В тот день американцы бомбили Бухарест силами 420 бомбардировщиков. Фашисты заявили 14 побед: (немцы четыре, зенитчики два B-24, румыны остальные), в то время как американцы потеряли всего пять самолетов, из них лишь два над Румынией.

Полоса неудач для III./JG 77 закончилась полным фиаско, поскольку группа наткнулась на плотную оборону, составленную многочисленными P-38 из 14 FG. В течение 30 минут шла свалка, на которую целиком ушли все силы, бензин и патроны группы. В результате немцам удалось заявить три P-38, которые запи-

сали на счета молодых пилотов. В действительности американцы потеряли только один «Лайтнинг», заявив, в свою очередь, девять побед. Действительные потери немцев - один Me 109 сбит, другой поврежден.

18 мая состоялся новый налет на Плоешти, в котором участвовало сразу 700 бомбардировщиков. Из них лишь 206 смогло пройти сквозь тучи и выйти к цели. Несмотря на плохую погоду немцы подняли брошенную руковицу. На этот раз немцы обнаружили группу из 33 бомбардировщиков, сопровождаемую несколькими десятками истребителей P-38. Бой начался в 11:00 на высоте 6000 метров. Немцы заявили семь сбитых B-17 и три P-38, потеряв четыре Me 109 и одного пилота. Другой пилот получил ранение, а один «мессер» был поврежден. Показали себя лейтенант Триваль и унтер-офицер Розенберг. Они стали асами, причем Тривалю пришлось одержать две победы.

Другие части люфтваффе - часть JG 52, II./JG 51, II./JG 301 и присоединившаяся к ним накануне I./JG 52 - суммарно заявили девять сбитых бомбардировщиков. Фактические потери американцев в тот день составили 14 бомбардировщиков и два P-38 из 1 FG и 14 FG. Американские пилоты заявили 14 побед, что точно соответствует потерям немецкой стороны.

Результаты 18 мая повторились 31 мая, когда 480 B-17 и B-24 в сопровождении 250 P-38 снова «навестили» Плоеш-

ти. Немцы подняли в небо лишь часть имеющихся самолетов, что, впрочем, не отразилось на результатах. В бою участвовали машины из III./JG 77, которые уже в 10:00 перехватили противника севернее Бухареста. Истребители сопровождения оказались захвачены врасплох и пропустили немцев к бомбардировщикам. Но развить успех немцы не успели, так как опомнившиеся американцы провели контратаку. Сначала строй немцев оказался рассеян стремительным ударом «Мустангов», а затем в бой втянулись «Лайтнинги». Началась 40-минутная свалка, в которой увязли почти все «мессеры». Лишь несколько самолетов сумело атаковать бомбардировщики, но и их быстро нейтрализовали американские истребители. Всего американские истребители заявили о 21 сбитом самолете, еще 19 сбитых насчитали бортстрелки. Этот удар приняли на себя пилоты III./JG 77 и связанной с ним 10./JG 301. На базу не вернулось десять «мессеров», из которых восемь было сбито в бою. Еще два Me 109 получили повреждения, четверо пилотов погибло, четверо других было ранено. Действительные потери американцев шесть машин.

Всего американцы в Румынии потеряли за день 19 самолетов, в том числе 15 бомбардировщиков, два P-51 и два P-38. Немцы заявили 22 сбитых бомбардировщика и пять истребителей в том числе четыре P-38. Умело действовал лейтенант Ренцов, который сумел за десять минут боя заявить три сбитых истребителя фирмы Lockheed. Затем на хвост его Me 109 сел «Мустанг» и прицельной очередью сбил немецкого пилота, жизнь которому спас парашют.

В самом начале боя, вскоре после того, как Ренцов заявил первую победу, еще одного P-38 сбил фельдфебель Килинг. Тем временем группа потеряла лейтенанта Триваля из штабного звена группы. Среди жертв американских пилотов оказался и командир 8-й эскадрильи, капитан Гельмут Гёдерт, который успел сбить B-24, прежде чем получил тяжелое ранение. На его место вскоре назначили обер-лейтенанта Й. Клебера.

Почти три недели царил затишье. Но затем для III./JG 77 начались тяжелые дни. К началу июня группа располагала 31 Me 109, в том числе летало 28 «Густавов-6». Аналогичная ситуация наблюдалась и в других группах. 6 июня 15-я воздушная армия провела новый налет, в котором участвовало 670 тяжелых бомбардировщиков в сопровождении почти 400 истребителей. Не трудно догадаться о том, что немцы практически ничего не смогли противопоставить такой армаде. В 9:00 против одной из групп немцы бросили все свои силы, в том числе и III./JG 77. Но все «мессеры» утонули в море американских машин. Немцы смогли сбить всего лишь семь бомбардировщиков, зенитчики к этому числу добавили еще

пять. В тот день данные немцев и американцев полностью совпали.

III./JG 77 в тот день не одержала ни одной победы, но потеряла два «мессера», еще четыре самолета получили повреждения. Другие группы потеряли один самолет сбитым и два поврежденными, заявив восемь бомбардировщиков и два P-51. Среди сбитых пилотов III./JG 77 оказался командир группы, капитан Карл Брезошек, который к тому же получил ранения. На его место выдвинули обер-лейтенанта Эрхарда Низе. Именно под его командованием 10 июня группа одержала крупный успех. Во многом этому успеху немцы обязаны многочисленным ошибкам американских летчиков. Эта победа позволила поднять пошатнувшийся было боевой дух летчиков.

В тот день службы раннего оповещения проморгали противника, и сигнал тревоги поступил в штаб группы лишь в 8:00. Однако часть мгновенно прореагировала, и в воздух поднялись все машины группы. Через 40 минут полета немцы обнаружили врага. Как выяснилось, это были 94 самолета из 1 и 82 FG, шедшие на юго-запад на небольшой высоте. К тому времени американские бомбардировщики уже отбомбились и легли на обратный курс. Немцы в этот момент держали в воздухе около 80 истребителей. На первый взгляд силы были равны, но американцы уже израсходовали много топлива, а впереди еще была дальняя обратная дорога. Тем не менее, американцы около 30 минут вели бой. Но инициатива находилась целиком в руках немцев. Пилоты III./JG 77 атаковали пассивного противника, сбив 11 самолетов без потерь со своей стороны. Другие части заявили еще десять побед, потеряв один Me 109 и еще один самолет получил повреждения. 1 FG потеряла 14 истребителей, а 82 FG - восемь. Это не помешало американцам заявить 33 победы! Среди пилотов III./JG 77 отличился обер-фельдфебель Шмиц, который записал свои 29-ю и 30-ю победы.

Тот же результат Шмиц показал и на следующий день, отбивая обычный налет 15-й воздушной армии. Уже лейтенант Шмиц заявил два сбитых В-24. Всего группа заявила 19 побед, в том числе девять бомбардировщиков. В действительности американцы потеряли 12 самолетов, в том числе 9 бомбардировщиков. Эти потери составили 1,7% от численности ударной группировки! Один из бомбардировщиков был сбит унтер-офицером Твитмайером рано утром. III./JG 77 с двумя группами JG 52 перехватила возвращавшуюся из Советского Союза группу В-17, шедшую в Италию. Немецкую атаку на В-17 отразили истребители сопровождения - «Мустанги» из 325 FG. Американские пилоты доложили о трех победах, прежде чем в бой вступили самолеты JG 52. Немцы со своей стороны заявили три сбитых В-17, но аме-



Me 109G-6/U4 W.Nr. 441744 «черная 9» из III-й группы был сбит над Нормандией в июне или июле 1944 года. На руле направления заметен желтый номер «92».

риканцы подтвердили потерю лишь одного самолета.

Через две недели 15-я воздушная армия снова нанесла удар. 750 бомбардировщиков в несколько волн висели над Плоешти, сбрасывая бомбы без какого-либо сопротивления со стороны немцев. Хотя вечером 23 июня потери американцев оценивались в 18 самолетов, в действительности было сбито девять бомбардировщиков и шесть истребителей. Шесть сбитых бомбардировщиков было из первого эшелона, насчитывавшего 139 машин. Эти самолеты бомбили Плоешти уже утром. На протяжении дня III./JG 77 добилась всего одной победы, в то время как 10./JG 301 потеряла два Me 109, а еще два самолета получили повреждения.

На следующий день сценарий повторился. Утром налетело 135 бомбардировщиков в сопровождении трех групп «Лайтнингов» и «Мустангов». Немцы безуспешно пытались прорвать оборону. Пилоты III./JG 77 обнаружили на высоте 7500 метров один отряд бомбардировщиков, шедший без охранения. Без потерь для себя пилоты заявили четыре сбитых «Либереитора». III./JG 77 обошлась без потерь, но это обернулось дополнительной кровью для JG 52. За целый день боев немцы заявили 23 победы, в то время как действительные потери американцев составили 16 машин. Американские пилоты доложили о 14 сбитых самолетах противника.

28 июня американцы повторили налет на Бухарест, снова понеся незначительные потери, что, вероятно, было результатом формирования 25 июня Gefechtsverband Harder - импровизированной авиационной части, собранной на базе I./JG 53 и возглавленной майором Й. Хардером. Ему подчинили все находящиеся в Румынии истребительные части люфтваффе, в том числе и III./JG 77 - всего 13 эскадрилий, насчитывавших 120 самолетов. Спустя несколько дней четы-

ре эскадрильи перебросили на другие участки фронта.

На этот раз немцам удалось сбить три из 228 тяжелых бомбардировщиков. III./JG 77 вела бой с противником на высоте 6500 метров. Группа сделала два боевых захода на бомбардировщики, заявив в ходе их четыре победы, прежде чем подоспевшие «Мустанги» не рассеяли строй немцев. Американцы заявили 20 сбитых машин, но немцы потеряли 13 плюс пять поврежденных, среди которых оказалось и шесть машин III./JG 77. В свою очередь немцы заявили 12 сбитых бомбардировщиков и три P-51, завывсив свой результат пятикратно.

3 июля американцы снова бомбили Румынию силами 600 бомбардировщиков. В списке целей значились и аэродромы на территории Румынии и Югославии. III./JG 77 на высоте 6000 метров атаковала противника к западу от Бухареста. Несмотря на противодействие истребителей противника и понесенные потери, пилоты группы прорвались к бомбардировщикам и заявили победу над четырьмя или пятью «Либереиторами». Тут снова «Мустанги» навязали бой. За 20 минут немецкие пилоты одержали 13 побед, в том числе над двумя P-51. Героем боя стал обер-фельдфебель Пихлер, который заявил победу над тремя В-24, в том числе над двумя в ходе одного боевого захода. Но все заявки немецких пилотов не находят подтверждения в американских документах. 15-я воздушная армия в тот день потеряла десять бомбардировщиков, в то время как немцы называли итоговую цифру 19 машин. На базу не вернулось пять Me 109, а еще три получили повреждения, в то время как пилоты 31 и 325 FG заявили как раз восемь побед.

Гораздо эффективнее пилоты III./JG 77 действовали 4 июля. К тому времени группа располагала всего 20 машинами, из которых могло летать не более дюжи-



Me 109G-6, захваченный Американцами в Сен-Дизье, Франция, лето 1944 года. Желтый номер «99» на руле направления вероятно использовался во время переброски самолета из тыловых парков в боевые части. Как видно, самолет не успел получить никаких обозначений, кроме стандартных опознавательных знаков. Отсутствует даже серийный номер. «Густавы-6» с высоким килем выпускались в Регенсбурге и Erla.

ны. Для сравнения, штатная численность группы из четырех эскадрилий составляла 68 машин, а в сокращенном варианте - 52. Несмотря на тяжелое положение с материальной частью, немецкие пилоты продолжали оборонять Плоешти. В бою летчики заявили семь сбитых самолетов, в том числе один В-17. В действительности американцы потеряли пять машин. Потери группы в бою с Р-51 составили два «Мессершмитта»: один сбитый, другой поврежденный. Несколько лучше развивались события 15 июля, когда группа вылетела на перехват 600 американских бомбардировщиков. В тот день 15-я воздушная армия потеряла сразу 20 машин, из них восемь над Румынией, но эти результаты были получены главным образом зенитчиками. В тот день III./JG 77 вступила в бой в 12:00 в районе Турну-Северин и заявила шесть побед. Две победы достались обер-фельдфебелю Пихлеру (49-я и 50-я), а 5-ю победу одержал фельдфебель Рёсснер. Группа потеряла два Me 109, еще несколько машин получили попадания. 8-я эскадрилья потеряла лейтенанта Ф. Троваля, а все остальные машины эскадрильи получили повреждения.

Это был первый вылет группы без доведка 10./JG 301, которую за неделю до того отправили в Германию. При этом эскадрилья не оставила, как это обычно практиковалось, своих истребителей, но полетела своим ходом. Поэтому число самолетов, остававшихся в распоряжении капитана Брезошека, заметно уменьшилось. Если 1 июля группа располагала 35 Me 109G-6 (из них собственно группы 23 самолета), то в последний день месяца их число сократилось до 14, несмотря на то, что за этот период группа получила пополнение в виде 24 машин. Потери достигли 147% штатной численности, при этом почти все самолеты были потеряны в результате действий противника. Вскоре группу пришлось переформировать, оставив в ней только две эскадрильи (7-ю и 8-ю), но это было латание дыр. Несмотря на слабость, 22 июля GV Harder

сумела перехватить одно крыло «Либраторов», шедших на Плоешти. Из 458 самолетов американцы потеряли 12 В-24, в то время как немцы заявили 23-24 победы над четырехмоторными самолетами. Пять из этих наполовину виртуальных побед записали на свой счет пилоты III./JG 77. Унтер-офицер Бюттнер одержал свою пятую победу. Кроме того, немцы сбили два Р-38 из пяти, потерянных американцами во время вылета. Потери группы составили два самолета сбитых и три поврежденных. В целом, 22 июля оказался неплохим днем, особенно если его сравнивать с 28 июля. В тот день в 10:15 группа из почти 20 Me 109G-6 перехватила северо-западнее Бухареста отряд американцев и атаковала его. В нескольких атаках немцы заявили четыре победы над В-24. В это время «Мустанги» сломили сопротивление I./JG 53 и переключились на III./JG 77. Всего группа потеряла пять Me 109, еще три самолета получили повреждения. Двое пилотов погибло, четверо было ранено, в том числе трое тяжело. В группе практически не осталось летного состава. Среди раненных оказались три аса: лейтенант Г. Шмиц, который был сбит во время атаки на «Либереитор», обер-фельдфеель Пихлер, и свежее испеченный ас унтер-офицер Бюттнер. Унтер-офицер Бётнер в тяжелых условиях сумел сбить два В-24, а унтер-офицер Килиан - одного. Это была его пятая победа. Итоговые результаты оказались в пользу немцев, но опять дело спасла зенитная артиллерия. Американцы потеряли 20 бомбардировщиков и три Р-51, в то время как немцы семь Me 109 плюс еще четыре машины были повреждены.

Но это все были пустяки по сравнению с тем, что случилось в последний день июля. Совершенно ничего не удалось противопоставить очередному налету 360 В-24 из 49 и 304 BW, поскольку все истребители увязли в сражении с «Мустангами». III./JG 77 подняла в воздух 15 машин - все что могло летать, что составило половину от всех самолетов, уча-

ствовавших в перехвате. Еще 20 самолетов выставили румыны. Против немецких машин выдвинулось 96 Р-51 из 31 и 325 FG. Немцы были рассеяны, многие самолеты оказались сбиты. А было сбито немало. Американцы насчитали 31 сбитый самолет, действительные потери 22 сбитых и поврежденных Me 109. Из них семь пришлось на III./JG 77 плюс еще три поврежденных. Немцы заявили 11 сбитых самолетов противника, но американцы потеряли только четыре Р-51, то есть столько, сколько заявили пилоты одной 7-й эскадрильи группы. Лучший пилот дня, лейтенант Ридель заявил две победы - 5-ю и 6-ю. Асом стал и фельдфебель Скреба, заявив одну победу. Среди раненых оказался унтер-офицер Й. Килиан, пилот успевший стать асом в ходе предыдущего боя. III./JG 77 потеряла убитыми и ранеными семь пилотов, что, считая потери 28 июля, означало фактический разгром группы. В первые дни августа, когда немцы уже не надеялись защитить румынскую нефть, группа существовала только на бумаге. В это время командование группой принял капитан Армин Кёлер, поскольку Брезошека пришлось отправить в госпиталь.

1 августа имела место необычная атака, закончившаяся необычным результатом. Лейтенант Ридель вылетел на перехват одиночного разведчика. Ему не удалось выполнить приказ, хотя он и забрался на высоту 10000 метров. Уходящий «Москито» был быстрее, несмотря на то, что немецкий пилот включил ускоритель. Все же Риделю удалось сблизиться с противником на дистанцию 800 метров. Видя, что большего достичь все равно не удастся, Ридель открыл стрельбу почти наугад. Каково же было его удивление, когда из «Москито» вдруг повалил дым, а вскоре экипаж покинул самолет. Это была его седьмая победа. Восьмую он одержал 4 августа, когда несколько пилотов III./JG 77 вели бой с американскими истребителями, штурмующими отдельные цели на территории Румынии. Немцы насчитали десять сбитых истребителей, но 81 FG в действительности потеряла только три Р-38, а сопровождавшая ее 52 FG - три Р-51. Один из этих самолетов был сбит Риделем, а другой - его ведомым, унтер-офицером Твитмайером.

Незначительные результаты дала и попытка перехвата 73 В-17 в сопровождении 55 Р-51 из 8-й воздушной армии, возвращавшихся из Советского Союза в Англию через Италию и Румынию. GV Harder перехватил их над Слобозей в 10:00. Пилоты III./JG 77 заявили две победы над В-17, потеряв один Me 109 сбитым и один поврежденным. Такие же результаты были показаны 10 августа, когда американцы потеряли 10 тяжелых бомбардировщиков, почти все под огнем зенитной артиллерии. III./JG 77 одержала одну победу - «Мустанга» сбил Ридель, потеряв один «Мессершмитт».



Обломки Me 109G-6, обнаруженные англичанами на одном из аэродромов. Создается впечатление, что самолет был частично разукруплён или даже недостроен. Точно отсутствуют несколько слоев краски, видна только грунтовка цвета RLM 76, нанесенная настолько тонким слоем, что сквозь нее просвечивают швы. Можно точно утверждать, что это не высотный камуфляж, тем более, что в высотных частях использовались самолеты G/AS. Возможно, этот самолет намеренно отправили в боевую часть, чтобы его там механики разобрали на запчасти.

Последняя битва над Румынией для III./JG 77 имела место 18 августа, когда 15-я воздушная армия силами 366 тяжелых бомбардировщиков снова бомбила Плоешти. В ходе нескольких стычек немцы сбили пять бомбардировщиков и один «Лайтнинг», потеряв пять «Мессершмиттов». Пилоты группы не одержали ни одной победы, потеряв два поврежденных «Густава».

На следующий день 15-я воздушная армия провела последний налет на Плоешти. Этот налет отражать уже не было смысла, да и было нечем. Со дня на день ожидался приход Советской Армии, поэтому в дальнейшем 15-я воздушная армия проводила налеты на цели в Южной Франции, где шла подготовка к десанту.

В ходе американских налетов на Плоешти III./JG 77 одержала 154 победы, что составляет примерно половину от всех побед, одержанных немецкими истребителями в ходе кампании. Аналогичное число побед заявили зенитчики, а также румынские и болгарские ВВС. Всего было заявлено около 600 побед, не считая побед, заявленных на других частях маршрута. В то же время 15-я воздушная армия потеряла только 297 бомбардировщиков и около 150 истребителей, что почти в два раза меньше цифр, называемых немцами. Можно предположить, что фактически пилоты III./JG 77 сбили только около 80 самолетов.

За этот период сама группа потеряла 116 самолетов, сбитых и получивших тяжелые повреждения. Из них 92 машины были потеряны в результате действий противника за апрель-август 1944 года. Это дает соотношение потерь и побед близким к 1:1.

На протяжении этих 4,5 месяцев погибло 37 летчиков, а еще 37 было ранено. Всего в Румынии немцы потеряли 250 «мессеров». Потери Румын составляют примерно половину от этого числа. Нефтеперерабатывающий комплекс в Плоешти подвергся полному уничтожению. Разрушения были столь велики, что Румыния долгое время не могла удовлетворить даже собственные потребности в нефти.

Все говорит о том, что оборона нефтяных месторождений оказалась слишком тяжелым делом для группы, а вся кампания в целом закончилась поражением немецкой стороны. Этот результат был предсказуем уже в начале апреля, когда 15-я воздушная армия совершила первые налеты. Все жертвы немецких пилотов были напрасны.

«Малая неделя» «Мессершмиттов»

Перелом на западе произошел летом 1943 года, когда Америка перебросила свои авиационные части в Англию. Это позволило западным союзникам начать непрерывные налеты на Германию. Немцы пытались противопоставить этому натиску все свои резервы, но все решало простое численное превосходство.

Качественное превосходство, правда, также было на стороне союзников. Чтобы добиться паритета хотя бы по этому параметру, немцы попытались использовать на западе свои лучшие истребители - Fw 190A. Этот истребитель выпускался в ограниченном количестве, поэтому основная нагрузка все равно ложилась на плечи «Мессершмиттов». В 1944 году появились самолеты Me 109G/AS, кото-

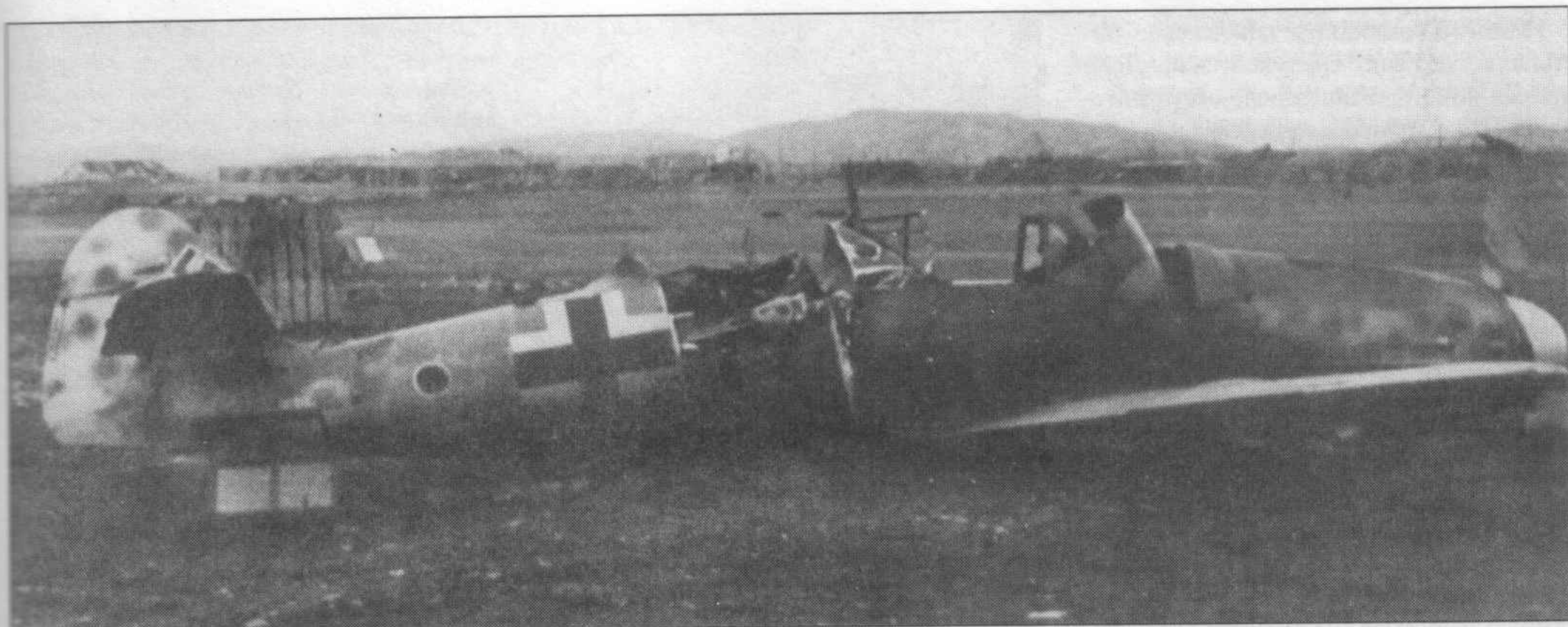
рые на всех высотах превосходили «Фокке-Вульфов». Тем не менее, основным самолетом в системе ПВО Рейха по-прежнему оставался «Густав-6». В начале февраля именно эти самолеты составляли большинство парка JG 11. Именно в это время американцы начали операцию под веским названием «Argument», имевшую целью уничтожить авиационную промышленность Германии.

К тому времени JG 11 состоял из трех групп и двух отдельных эскадрилий. Одна из них представляла собой настоящий пережиток прошлого, поскольку была оснащена Me 109T. 12-я эскадрилья дислоцировалась на севере, обороняя побережье в районе Дании.

К середине февраля полк имел следующую структуру, командование и оснащение: Stab/JG 11 (подполковник Графя, Ольденбург, «Густавы»), II./JG 11 (майор Шпехт, Вунсторф, «Густавы»), 11./JG 11 (обер-лейтенант Кристманн, Листер, «Теодоры»).

Остальные части полка были оснащены «Фокке-Вульфами».

Первый налет в рамках операции «Argument» состоялся 20 февраля. В нем участвовало более 1000 бомбардировщиков и более 800 истребителей, целью которых были различные авиационные заводы на территории Рейха. Немцы подняли в воздух все имеющиеся истребители. В результате повсюду проходили бои, которые стоили немцам 74 самолета. Один из них принадлежал штабу JG 11. Штабное звено полка поднялось в воздух в 11:00 вместе с «Фокке-Вульфами» и плетело на перехват противника. Большой битвы не получилось, но звено потеряло



Me 109G-6 из 7./JG 5 после вынужденной посадки в Киркенесе, 17 октября 1944 года. Самолет, пилотируемый лейтенантом Хайнеке, получил попадание в кислородный баллон, который взорвался и разворотил фюзеляж. Хотя после взрыва самолет должен был развалиться на куски, «мессер» выдержал и дотянул до аэродрома, где его все равно пришлось уничтожить, чтобы он не попал в руки наступающих советских войск.

один самолет, одержав только одну победу над В-17. Около полудня на перехват вылетела в полном составе II./JG 11, но ее вылет закончился безрезультатно, поскольку обнаружить противника не удалось.

Похожая ситуация наблюдалась и назавтра, когда немцы попытались перехватить самолеты 8-й воздушной армии. В 13:00 к операции подключилась II./JG 11. Через 30 минут после вылета группа обнаружила крупный отряд В-17, сопровождаемый Р-47. Майор Шпехт начал атаку. Американские пилоты умело нейтрализовали противника, связав его боем. В ходе боя погиб обер-фельдфебель О. Шнайдер из 6-й эскадрильи. Это была единственная победа американцев, которую они добросовестно зафиксировали. Самолет Шпехта получил повреждения, и командиру группы пришлось идти на вынужденную посадку. Третья машина разбилась в результате аварии. В итоге, баланс оказался явно не в пользу немцев. Всего в тот день люфтваффе потеряла 30 самолетов, сбив только 31 машину противника. Правда, ущерб, нанесенный бомбардировкой, оказался незначительным, но это только потому, что выполнить прицельное бомбометание американцам помешала погода.

22 февраля, несмотря на плохую погоду, американцы снова атаковали, бомбя пять заводов силами 800 бомбардировщиков в сопровождении 650 истребителей. Одна из групп нападавших имела цель в глубине территории Рейха. Ее маршрут проходил через Северное море. В 15:00 на перехват противника, шедшего в районе Скагеррака, вылетели «Теодоры» 11-й эскадрильи. Как и следовало ожидать, ничего хорошего из этой затеи не вышло. Качественный и количественный перевес был на стороне союзников. Тем не менее, немецкие пилоты заявили четыре В-17, но потеряв два самолета и двух пилотов: унтер-офицера Э. Науйо-

ката и ефрейтора Курта Шварца. Хотя этот результат оказался не хуже, чем результат целой группы Шпехта, которая также заявила лишь четыре победы, в том числе две сам Шпехт. Лучшего результата от II./JG 11 было бы грех требовать, поскольку немецким пилотам пришлось прорываться через плотную оборону, составленную истребителями сопровождения. Потери группы составили три Me 109G, потерянных в ходе боя и при невыясненных обстоятельствах. Всего в тот день немцы потеряли 53 самолета, сбив 73 бомбардировщика и истребителя 8-й и 15-й воздушных армий.

23 февраля вылетов не проводилось из-за нелетной погоды, но уже 24 февраля американцы снова провели массированный налет. В небе над Рейхом показалось более 800 бомбардировщиков и 760 истребителей. Целью американцев были пять авиационных заводов. Потери американцев в тот день оказались выше, чем накануне - на базу не вернулось 82 самолета. Немцы заявили 85 побед, потеряв 45 самолетов. JG 11 в этот день посчастливилось. Благодаря хорошей погоде и успешной координации с земли, в 13:00 группа почти в полном составе атаковала строй 2 BW из 2 BD. Ход почти получасового боя окончился благоприятно для полка. Правда, части, оснащенные «Густавами», одержали всего две победы. Фельдфебель Крауссе из II./JG 11 заявил победу над Р-38, а подполковник Граф сбил В-24. Победа далась недешево. В бою погибли фельдфебель Г. фон Хелмс из 4-й эскадрильи и ефрейтор О. Кубиш из 5-й эскадрильи. Кроме того, два «мессера» получили повреждения. 11-я эскадрилья также подвела. Над Северным морем «Теодоры» не смогли одержать ни одной победы, зато два самолета получили повреждения.

25 мая американцы провели последний налет в рамках операции

«Argument». На этот раз их цели лежали на юго-западе Германии. Немцы не успели подтянуть части с севера, поэтому JG 11 в перехвате этого налета не участвовал. Но и без этого американцы потеряли 74 четырехмоторных бомбардировщика и девять истребителей, сбив только 48 истребителей люфтваффе.

Всего в ходе недельных боев американцы потеряли 300 машин, в то время как люфтваффе лишилось примерно такого же числа самолетов, из них 250 в результате действий противника. Еще 129 машин получили повреждения, погибло 145 пилотов. Части JG 11, оснащенные «Мессершмиттами», заявили 12 побед, потеряв десять Me 109, плюс еще пять машин было повреждено. Пять летчиков погибло. Вклад эскадрилий в суммарный результат полка, оснащенных «мессерами», составил 25%.

Me 109 над Мурманском

JG 5 «Eisernerjaeger» был сформирован в начале 1942 года специально для действий на северном фланге Восточного фронта. Теоретически, полк был сильным, поскольку насчитывал четыре группы, но на практике штаб Luftflotte 5 мог располагать только несколькими из них (кстати, по номеру флота был и номер полка).

Весной 1944 года одна из групп была переброшена во Францию. После высадки союзников в Нормандии, туда перебросили и вторую группу. IV группа прикрывала норвежское побережье от возможного десанта союзников. В результате для обороны фронта к западу от Мурманска оставили только III./JG 5.

К моменту начала советского наступления, группа имела следующую структуру: Stab III./JG 5 (обер-лейтенант Дёпп), 7./JG 5 (лейтенант Шук), 8./JG 5 (обер-лейтенант Глэкнер), 9./JG 5 (обер-лейтенант Андерсон).

Многие командиры заняли свои посты лишь недавно. Обер-лейтенант Дёрр принял командование после обер-лейтенанта Шолца, которого перевели на должность командира JgFlFue Norwegen. На место, освобожденное Дёрром назначили лейтенанта Шука. Примерно в то же время 8-ю эскадрилью возглавил обер-лейтенант-Глётнер, поскольку прежний командир эскадрильи, обер-лейтенант Г. Бергер, погиб 8 мая в районе Вайдагубы, когда его Me 109G-2 W.Nr. 13910 был сбит над конвоем.

Часть дислоцировалась в Сальярве и насчитывала около 30 «мессеров», в основном «Густавы-6». 70% самолетов летало. Как нетрудно догадаться, по сравнению с советскими более чем 1000 самолетами этого было совершенно недостаточно. Все же пилотам группы иной раз удавалось срывать отдельные операции противника.

Например, 25 мая 1944 года в 21:00 полтора десятка пилотов вылетело на прикрытие конвоя. Их противниками было около 80 советских самолетов. В ходе боя немцы заявляли 33 победы: 20 А-20, восемь Р-40 и пять Р-39, без потерь со своей стороны.

Похожим образом развивались события и на следующий день, только бой случился не поздним вечером, а ранним утром - в 4:00. Немцы снова вступили в бой с крупной группировкой советской авиации, заявив 37 побед: десять А-20, девять Ил-2, десять Р-40 и восемь Р-39, опять без потерь со своей стороны.

Следующий крупный бой имел место 17 июня, когда III./JG 5 поднялась по тревоге на перехват крупной формации советских самолетов, шедших бомбить немецкий конвой и, одновременно, немецкую авиабазу. Немцы успели поднять в воздух лишь шесть «Густавов» из 9-й эскадрильи. Произошел бой, затем самолеты вернулись на базу, пополнили запасы топлива и боекомплект и снова поднялись в воздух. Новый бой состоялся в районе Киркинеса. Немцы заявили 12 побед, потеряв двух пилотов ранеными. Один из них, обер-фенрих Г. Фоллет покинул свой Me 109G-6 W.Nr. 411463 с парашютом. Другой пилот - ефрейтор Зуске - сумел довести свою поврежденную машину до базы.

В 10:00 произошла новая, на этот раз не столь масштабная битва. Пара немецких пилотов поднялась в воздух на перехват разведывательного самолета, шедшего на предельной высоте. Обер-фельдфебель Шукке сбил разведывательный «Спитфайр», доведя число своих побед до 12.

На группе лежала вся воздушная оборона немецкой армии за Полярным Кругом. Пилоты постоянно летали. О напряженности их вылетов можно судить по тому факту, что 27 июня Дёрр и Норц получили возможность заявить по 12 побед каждый. Всего в тот день группа заявила 30 побед, не понеся потерь со своей



В ожидании приказа на влет. Пилоты 9./JG 5 забавляются, катаясь на северных оленях, зима 1942/43 г. Видна разница в оттенках желтой краски и RLM 76 на капоте двигателя.

стороны, хотя советские пилоты отметили четыре сбитых самолета в ходе вечернего налета на Киркинес. На следующий день группа потеряла унтер-офицера Г. Кессира, чей «Густав-6», W.Nr. 412003 не вернулся на базу, а сам пилот был записан как пропавший без вести. В тот день, отражая ночной налет на Киркинес, немцы заявили семь побед: один А-20 и шесть Р-39. Пусть читателя не смущают слова «ночной налет». За Полярным Кругом летом царит полярный день, позволяющий летать круглосуточно.

В большие битвы немцы вступали редко, но если такое случалось, использовали эту возможность, чтобы заявить как можно больше побед. Например, в июле группа лишь дважды вела крупные бои - 4 и 17 июля, в эти дни пилоты заявили 26 и 37 побед. Но в обоих случаях пришлось расплачиваться. 4 июля группа потеряла два Me 109, сбитых противником. В 20 км восточнее Киркинеса в своем «Густаве-6» W.Nr. 411091 погиб ефрейтор Ф. Элькен, а в 6 км западнее Петсамо получил повреждения Me 109G-6 W.Nr. 412213, RX+MW, а его пилот - ефрейтор А. Фрай - был ранен. 17 июля группа потеряла один самолет - Me 109G-6, W.Nr. 411959, погиб унтер-офицер В.Т. Хинц.

Всего в июле группа потеряла пять пилотов и семь «Мессершмиттов», в том числе шесть в результате действий противника.

В августе погибло еще четыре пилота, а один летчик был ранен. Основная тяжесть потерь легла на 17 и 23 августа, когда группа провела несколько боев. В их ходе немцы заявили 69 побед, в том числе 40 побед только 17 августа. Среди погибших пилотов значатся лейтенант К.Г. Шнайдер, сбитый 17 августа советским Як-9, а также ефрейтор Г. Вин, пропавший без вести в тот же день в районе Петсамо. Первый из названных летал на Me 109G-6 W.Nr. 412320, а второй пилотировал самолет, принадлежавший той же серии - W.Nr. 412228.

Затем поступил приказ ОКЛ передать в II./JG 5 большую часть 9-й эскадрильи. В итоге, в составе III./JG 5 остались остатки 9-й эскадрильи (лейтенант В. Гайко), 10-я, бывшая 7-я, эскадрилья Шукса, 11-я, бывшая 8-я, эскадрилья Глётнера и новая 12-я эскадрилья лейтенанта Линца.

5 сентября началось наступление Советской Армии. Немцам пришлось отходить, что заметно ограничило тактические возможности группы. Дополнительное препятствие создавала плохая погода, затруднявшая действия авиации с обеих сторон.

Группа вновь активизировалась 15 сентября, когда погода улучшилась. Из первого же вылета не вернулись два пилота: лейтенант Г. Фуманн, погибший на своем Me 109G-6 W.Nr. 166177 в районе



Зарядка пушки MG 151/20 на Me 109F-4. Это было нелегким делом. На фюзеляже самолета видна эмблема III./JG 5, нанесенная поверх эмблемы эскадрильи.

Пуманки, и унтер-офицер Г. Лорк, которому пришлось с парашютом покинуть свой Me 109G-6 W.Nr. 412439.

Еще хуже для полка закончился день 16 сентября, когда 8 самолетов 11-й эскадрильи вылетело из Киркинеса на перехват советской авиагруппы, составленной из А-20, В-2 и истребителей сопровождения. В ходе боя Глэкнер заявил две победы, Шук еще две, но в этот момент был сбит самолет другого аса - лейтенанта Й. Норца. «Йоркель» попытался дотянуть до базы, в чем ему активно помогали три остальных самолета звена, но в 20 км от Киркинеса он упал и разбился на своем Me 109G-6 W.Nr. 412199 «желтая 8».

Очередные крупные бои имели место лишь 26 сентября. В тот день группа доложила о 14 победах, потеряв 2 «Густава», пилотируемых молодыми пилотами. В 15 км на северо-восток от Петсамо в своем Me 109G-6 W.Nr. 412217 погиб обер-фанрих Г. Хашке, а в Me 109G-2 W.Nr. 14630 был ранен унтер-офицер Пфлаум. Впрочем, Пфлаум сумел уцелеть. Проболтавшись два дня на ледяных океанских волнах, он все же был спасен экипажем Do 24.

Весь сентябрь группа вела напряженные бои. Немецким пилотам приходилось действовать при десятикратном численном превосходстве противника. После того, как под натиском советских войск наземные части немецкой армии начали отступление, начались проблемы со снабжением. Это не позволяло своевременно ремонтировать поврежденные самолеты. За сентябрь III./JG 5 потеряла в результате аварий восемь G-2 и G-6, еще шесть Me 109G были потеряны в результате действий противника.

В сентябре ощутимые потери понесли и другие части Lfe 5, которые участвовали в прикрытии отступления немецких войск. На фронт снова вернули IV./JG 5, которая поддерживала обескровленную III-ю группу. Эта часть, переброшенная

в Норвегию, за месяц боев потеряла шесть Me 109G-6, в том числе одного в бою, а остальные из-за аварий. Двое пилотов группы пропали без вести. Четыре Me 109G-8 были списаны в I./NAGr 32, в то время как I.(F)/124 потеряла один Me 109G-4/R3.

Дальше дела пошли еще хуже. В начале октября Советская Армия приступила ко второй части своего наступательного плана. В конце сентября наступающие получили подкрепление в виде 7-й ВА, сконцентрированной в районе Мурманска. В результате советские войска к началу октября имели за Полярным Кругом уже более 1500 самолетов из 7-й ВА, ПВО и СФ. Противниками их были две потрепанные группы, что давало численный перевес в 25:1! К 19 октября JG 5 располагала всего 58 самолетами, из которых 51 летал.

Эту ситуацию никак переломить не удавалось, поэтому в октябре потери Lfe 5 снова были удручающими. Обе группы JG 5 потеряли в общей сложности 13 «Густавов», из которых шесть было сбито истребителями, а два советской зенитной артиллерией. Еще 18 «мессеров» было потеряно в результате аварий. Потери были тем более велики, что в их число входили машины, которые в принципе можно было бы отремонтировать, имея для этого наземные службы хоть малейшую возможность. В результате, например, вместо того, чтобы отремонтировать Me 109, совершивший аварийную посадку на аэродроме в Рованиеми, его приходилось взрывать, чтобы машина не досталась противнику.

Разведывательные части потеряли в октябре семь G-8 и G-4/R3, в том числе один G-4 из I.(F)/124, сбитого в районе Киркинеса. Под обломками самолета погиб фельдфебель Мондштайн.

Поскольку в октябре погода была хуже, чем в сентябре, действия люфтваффе и, соответственно, потери были мень-

шими. Немцы в основном, ограничивались обороной своих аэродромов.

Первым тяжелым днем месяца стало 9 октября, когда советская авиация в первый раз атаковала немецкие авиабазы. Обе стороны назвали достаточно внушительное число побед (немцы 85, а русские 37), хотя действительные потери были гораздо меньше. Например, JG 5 в тот день потерял только унтер-офицера Й. Зуске. Пилот погиб из-за отказа парашюта, когда его самолет попал под огонь советской зенитной артиллерии в тот момент, когда пилот пытался спасти машину с атакованного советской армией аэродрома.

Неудовлетворенные результатами первого налета, советское командование повторило удары 11 и 12 октября. Основной целью стала главная база Lfe 5 - Киркинес. Первый удар был нанесен силами 25 Ил-2 из 17-го ГвШАП, сопровождаемых 36 истребителями. Следом шло 55 Ла-5 и Як-9 из 324-й ИАД, в задачу которых входило блокировать аэродромы. Немцы отчаянно сопротивлялись, заявив за сутки 25 побед. Потери полка составили одного человека - унтер-офицера А. Шварлещки, который был ранен в бою с Р-39. Пилот вернулся в часть лишь через три дня.

Неудачным для полка стало 12 октября. Служба оповещения не смогла вовремя обнаружить советские самолеты, поэтому первые бомбы упали на Киркинес, когда самолеты 11-й эскадрильи еще выруливали на взлетную полосу. Все же эскадрилья сумела подняться в воздух, но лишь для того, чтобы потерять два самолета: Me 109G-6 W.Nr. 104166 унтер-офицера Г. Хорнберга и Me 109G-2 W.Nr. 14646 унтер-офицера Р. Хайнелта. Оба пилота пропали без вести.

Активнее других 15 октября действовал лейтенант Ф. Зимме, который в районе Петсамо в одиночку вступил в бой с советскими самолетами и заявил сразу четыре победы, но и сам был сбит и погиб.

17 октября принесло немцам нечаянный успех, чему способствовали нестандартные обстоятельства. В тяжелых атмосферных условиях большой отряд советских самолетов атаковал немецкий морской конвой, который прикрывали истребители. Несмотря на плохую погоду, сопротивление противника и огонь корабельной зенитной артиллерии, жертвой которой пал один из «мессеров» пилотам JG 5 удалось заявить победу над 17 Ил-2. Но эта победа оказалась не бескровной. Полк потерял четыре машины, а один пилот, унтер-офицер К.Х. Фукс пропал без вести, когда был сбит советским Яком-9. Один «мессер» получил тяжелые повреждения в результате прямого попадания 37-мм фугасного снаряда, а другой наварился на очередь бортстрелка одного из штурмовиков. Оба самолета пришлось списать.

Последние бои в Финляндии имели место 22 октября, а 23 октября JG 5 по-

кинул финское воздушное пространство. Еще несколько дней происходили отдельные стычки, но к началу ноября 1944 года немцы окончательно ушли из Финляндии.

К тому времени JG 5 практически лишился самолетов. III./JG 5 располагал всего семью несколько раз латанными Me 109, прослужившими уже более года. Один из «Густавов-2» группы находился в строю уже два года и был потерян в октябре (В октябре 1944 года группа располагала более 20 «Густавами-2» и даже четырьмя «Фридрихами»). В Киркинесе полк получил пополнение в виде 56 новых «Густавов». Эти самолеты передали в IV./JG 5, которая не имела самолетов вообще. Тем временем появился план пересадить III./JG 5 на «Фокке-Вульф».

Всего за два месяца боев пилоты JG 5 заявили около 200 побед. При этом боевые потери группы составили 15 машин. Советская сторона отмечает, что в ходе октябрьского наступления советские ВВС потеряли только 62 машины, что означает потерю одного самолета на каждые 100 самолето-вылетов. В сентябре уровень потерь был несколько выше.

Налеты на немецкие авиабазы обходились советской стороне заметно дороже. Один самолет терялся на каждые 17 самолето-вылетов.

Необычный Новый Год у III./JG 6

Долго ожидаемая операция по уничтожению союзнических авиабаз на континенте началась 31 декабря 1944 года. Целью операции было уничтожить английские и американские аэродромы в Европе. Для атаки было решено использовать оснащенные бомбами истребители, поскольку только истребители имели какие-то шансы уцелеть в воздухе в дневное время суток.

Одним из полков, участвовавшим в операции был JG 6, в состав которого входила III-я группа, оснащенная Me 109G-14, а также небольшое число «Густавов-10». Группой командовал майор Кюле, опытный офицер и пилот, один из немногих оставшихся в живых командиров с этими качествами. В его распоряжении было всего 25 самолетов из положенных по штату 68. В остальных группах полка дела обстояли не лучше, поэтому полк мог выставить не более 70 машин. В отличие от других групп, оснащенных «Фокке-Вульфами», III./JG 6, летавшая на старых, плохо вооруженных «мессерах» должна была обеспечить прикрытие своим коллегам.

База группы находилась в Бисселе, а целью стал канадский аэродром в Хееш и Фолькель. Это были передовые аэродромы союзников. Полк должен был лететь с другими частями «северным коридором», но на середине пути полку пришлось отделиться и взять южнее. Атаку планировалось провести по всем прави-



Обломки Me 109G-14 с полосой Rechtsverteidigung, брошенные немцами весной 1945 года. Видны многочисленные детали внутреннего устройства.

лам и захватить противника врасплох, зайдя на цель с запада. Но штурман ведущего Ju 88 допустил ошибку в навигационных расчетах и решил, что полк уже чрезмерно углубился на запад. В результате спешного разворота боевые порядки полка расстроились и часть его сил ушла на Эйндховен. Но главные силы JG 6 все же достигли Хееша, где немецкие самолеты появились в 9:14. В этот момент с аэродрома поднималась 401-я эскадрилья «Спитфайров». Немцы с ходу атаковали, но канадцы сумели отреагировать и полностью использовали свое количественное превосходство. Вскоре к бою присоединились «Спитфайры» соседних эскадрилий. Строй JG 6 окончательно расстроился, а пилотов едва не охватила паника, поскольку ни одного достоверного поражения цели добиться не удалось. Тем временем канадцы продолжали действовать, не давая противнику опомниться. На землю один за другим начали падать немецкие самолеты. Летный офицер Камерон из 401-й эскадрильи одним из первых атаковал передовую группу немецких машин. В коротком бою он одну за другой заявил три победы. Через 10 минут все было кончено и Камерон приземлился. В рапорте Камерона отмечена такая подробность, как сильный пожар в хвостовой части фюзеляжа одного из сбитых им Me 109. Очевидно, летчик попал в бак с водно-метанольной смесью или бачок с легким бензином для пуска двигателя. Это были две уязвимые точки «мессера», не прикрытые бронированием.

Флайт-лейтенант Маккей прижал другого «мессера» к земле и немецкий пилот разбил самолет. К тому времени эта машина уже получила несколько попаданий, сделанных летным офицером Нессом и взводным офицером Шоу, летавших на «Темпестах» из 56-й эскадрильи. Сбитым пилотом оказался унтер-офицер Карл Бец, летавший на Me 109G-10 W.Nr. 490719, «черная 12». Самолет

врезался в деревья в районе Немагена. Все три пилота, участвовавшие в погоне, заявили по победе.

Еще три «мессера» были сбиты в районе аэродрома Фолькель, который атаковала часть III-й группы, прежде всего 9-я эскадрилья. Немцев перехватили «Темпсты», которым удалось сбить унтер-офицера Р. Шлоссборна, а вскоре и капитана Вильгельма Киндлера, командира 11-й эскадрильи. Киндлер попал в плен, а его Me 109G-10 W.Nr. 491282 «шеvron-полоска» разбился. Шлоссборн также попал в плен, сумев выпрыгнуть с парашютом, несмотря на то, что бой шел у самой земли.

Все же сил у союзников на атакуемых аэродромах было маловато, поэтому отдельные немецкие машины сумели прорваться и сбросить бомбы. Однако все атаки закончились безрезультатно. Уже упоминавшаяся 9-я эскадрилья в ходе боя обнаружила одиночный «Спитфайр», который сбил унтер-офицер Г.Й. Розе. Но и его «Густав-14» вскоре оказался на земле, вероятно, в результате огня зенитной артиллерии. Вообще, зенитчики заявили два сбитых самолета, которыми вполне могли оказаться машины Розе и Киндлера.

Зенитная оборона аэродрома Хееш также действовала решительно, сбив три немецких самолета, из которых один был «мессером». Всего на базу не вернулись 23 машины, что для полка было катастрофой. Союзники зафиксировали потерю одного «Спитфайра» из 126-го крыла, никаких серьезных повреждений оба аэродрома не получили.

Среди потерянных полком машин было восемь «Мессершмиттов» III-й группы, в том числе Me 109G-14 W.Nr. 784778 «белая 10» командира 9-й эскадрильи, обер-лейтенанта Лотара Герлаха, погибшего в бою.



Кладбище немецких самолетов в районе Гданьск-Вжещ, вскоре после занятия района советскими войсками, 1 марта 1945 года. На переднем плане виден Me 109G-14 W.Nr. 510959 «желтая 4», выпуска WNF, слева от него «Густав-6» «черная 2». Самолет на заднем плане показан увеличенным на врезке. Самолеты использовались в JG 51 и были переделаны из стандартных «Густавов-6», о чем свидетельствуют низкий киль и короткая стойка хвостового колеса.



Взорванный Me 109G на аэродроме Жиромон, весна 1945 года. Видно, что это очень старый «Густав», выпущенный еще в 1943 году, о чем свидетельствует горловина в хвостовой части фюзеляжа. Может быть это был самолет, переделанный до стандарта AS? Трудно представить себе, чтобы такой старый самолет уцелел бы другим путем до второй половины 1944 года. Обратите внимание на окраску и обозначения. Верхний камуфляж трехцветный, с использованием RLM 76. Tактический номер «желтая 14» нанесен прямо поверх Stammkennzeichen TT+EO.

Me 109G-6 «белая 11» из 1./JG 27, Франция, весна 1944 года. Стандартный камуфляж 74/75/76, зеленая полоса принадлежности к системе ПВО Рейха (Reichsverteidigung) характерна для JG 27. Руль направления белый.



Me 109G-6 W.Nr. 163269 «белая 7» из 4./JG 51 обер-фельдфебеля Элиаса-Пауля Кюляйна, Радомир, Болгария, июнь 1944 года. Обозначения на самолет довольно красочны. Светло-желтый руль направления и оконцовки крыльев, темно-желтый низ капота и вертикальная полоса на фюзеляже. На обтекателях носовых пулеметов изображены глаза. Горизонтальная полоса II-й группы расположена перед тактическим номером, что характерно для данной части.



Me 109G-6 «черная 29» из II-й группы учебного истребительного полка, Пльзень, Чехия, май 1945 года. Верхний камуфляж представляет собой коричневатый фон RLM 81 с пятнами RLM 76. Рисунок на передней кромке крыла волнистый. Пятна RLM 76 наносились только на борта, верхняя часть фюзеляжа, а также верхние стороны крыльев и горизонтальных стабилизаторов была одноцветной.



Me 109G-10 W.Nr. 150816 «черная 4» из II./JG 2, май 1945 года. Камуфляж состоит из пятен 81/82, рули высоты бело-серого цвета.



Me 109G-10/R2 W.Nr. 770269 «черная 12» из 2./NAGr 12, Фюрт, Германия, май 1945 года. Старый камуфляж 74/75/76, дополненный элементами быстрой идентификации Восточного фронта.



Me 109G-14 W.Nr. 460425 «красная 11» из неизвестного полка Luftflotte 3, Эспернэ, Франция, лето 1944 года. Типичный камуфляж и обозначения, исключение составляет заливка балочного креста, не черная, а RLM 74.

